

1. Introdução

Esta cartilha tem como objetivo esclarecer aos envolvidos na cadeia de transporte terrestre de produtos perigosos sobre a classificação e a sinalização de riscos aplicáveis a tal atividade.

Esse tipo de transporte no Mercosul é disciplinado pelo Acordo para a Facilitação do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos. Tal Acordo é complementado pelas Resoluções MERCOSUL/GMC/RES nº. 10/00 e nº. 82/00 sobre fiscalização rodoviária e ferroviária de transporte de produtos perigosos, respectivamente.

O Acordo fundamenta-se nas recomendações do Comitê de Peritos da Organização das Nações Unidas – ONU, que constituem o chamado Regulamento Modelo da ONU – Orange Book. De forma complementar é utilizado também o Acordo Europeu (ADR) para esse tipo de transporte.

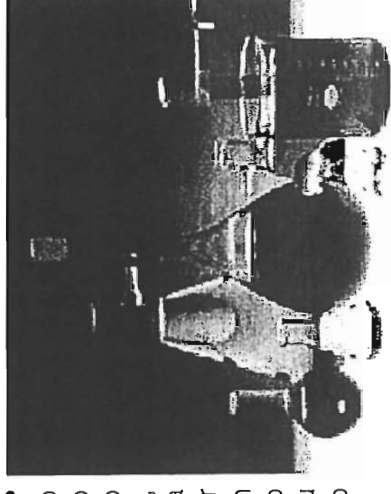
Também, será apresentada uma breve introdução ao Sistema Globalmente Harmonizado de Classificação e Rotulagem de Substâncias Químicas – GHS, que também é elaborado no âmbito da ONU, enfocando seus objetivos, aplicações e a maneira como este se relaciona com o transporte de produtos perigosos.



2. Transporte Terrestre de Produto Perigoso

2.1 - O que é Produto Perigoso?

É considerado produto perigoso todo aquele que represente risco à saúde das pessoas, ao meio ambiente ou à segurança pública, seja ele encontrado na natureza ou produzido por qualquer processo. A classificação de um produto como perigoso para o transporte deve ser feita pelo seu fabricante ou expedidor orientado pelo fabricante.



2.2 - Conceito de Risco x Perigo

O perigo associado a determinada substância é avaliado em função de sua composição química.

Já o risco é obtido levando-se em consideração a maneira como o perigo da substância relaciona-se com outro fator que pode ser: exposição, transporte, contato, etc.

Perigo X Fator = Risco

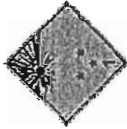



Para fins de transporte, a classificação é dada em função do perigo associado à substância, ponderado com as atividades englobadas em uma operação de movimentação. Assim, conclui-se:










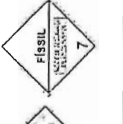


Perigo X Transporte = Risco Associado ao Transporte

Os testes a serem realizados para a classificação de produtos perigosos para fins de transporte são os dispostos no Manual de Ensaio e Critérios da ONU.

2.3 - Iasse de Risco e número ONU

Para fins de transporte, os produtos perigosos são alocados às Classes de Risco apresentadas na Tabela abaixo. Também, são apresentados os respectivos Rótulos de Risco.

Classe de Risco	Rótulos de Risco
1 - Explosivo	
2 - Gases	 
3 - Líquidos Inflamáveis	

Classe de Risco	Rótulos de Risco
4 – Sólidos Inflamáveis, Substâncias Sujetas a Combustão Espontânea, Substâncias que em Contato com Água Emitem Gases Inflamáveis	  
5 – Substâncias Oxidantes e Peróxidos Orgânicos	 
6 – Substâncias Tóxicas e Substâncias Infectantes	 
7 – Materiais Radioativos	  
8 – Sustancias Corrosivas	
9 – Substâncias e Artigos Perigosos Diversos	

Ao ser alocado a determinada Classe de Risco o produto perigoso também recebe um número ONU, que o identifica internacionalmente. Por exemplo:

- GASOLINA – n.º. ONU 1203
GLP (Gás Liquefeito de Petróleo) – n.º. ONU 1075

2.4 - Exigências aplicáveis

Uma expedição terrestre contendo produtos perigosos deve atender a diversas exigências, em especial as relativas a:

2.4.1 - Documentação

Trens e veículos transportando produtos perigosos somente podem circular portando os documentos exigidos.

- Declaração de carga emitida pelo expedidor contendo a descrição correta do produto perigosos transportado.

Exemplo: ÁLCOOL ALÍLICO, 6.1, ONU 1098, I

- Instruções escritas para o caso de qualquer acidente indicando procedimentos a serem adotados.
- Documento comprobatório de realização de Curso de Movimentação de Produtos Perigosos para o motorista.
- Certificado de capacitação dos veículos e dos equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel.
- Documento de inspeção técnica veicular
- Demais declarações, autorizações e licenças previstas.

2.4.2 - Embalagens e Volumes

Produtos perigosos devem ser acondicionados em embalagens e volumes de boa qualidade e resistentes para suportar os choques e as operações do transporte. Exigências aplicáveis:

- Ensaios de acordo com programa de avaliação da conformidade conforme regulamentação de cada Estado Parte.

Marcação:

- Exibição do nome apropriado para embarque e do número ONU correspondente, precedido das letras "UN" ou "ONU" em cada volume.

Ex: ONU 3265 LIQUIDO CORROSIVO, ACIDO, ORGANICO, NE

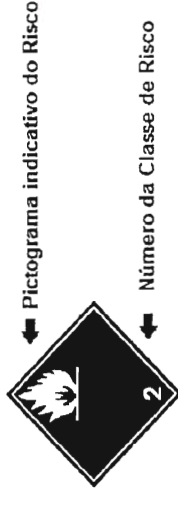
- Indicação de que a embalagem corresponde a um projeto-tipo aprovado pela autoridade competente.

- Rotulagem – Os Rótulos de Risco devem ser colocados próximos à marcação do nome apropriado para embarque, sem serem cobertos por qualquer parte da embalagem ou qualquer outro rótulo ou marcação.

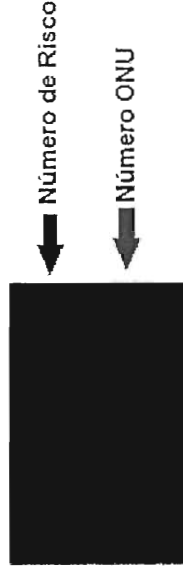
2.4.3 - Sinalização das Unidades de Transporte

A sinalização das unidades de transporte é feita, basicamente, por meio da utilização de rótulos de risco e painéis de segurança.

- Rótulos de Risco - Afixados na unidade de transporte para indicar o risco apresentado pelo produto perigoso transportado.



- Painéis de Segurança - Afixados na unidade de transporte para indicar o número de risco e o número ONU do produto perigoso transportado.



2.5 - Objetivos dos Rótulos de Risco e dos Painéis de Segurança

2.5.1 Nas Embalagens e Volumes

- Os Rótulos de Risco são fundamentais para informar ao transportador e ao pessoal envolvido nas operações de carregamento e de descarregamento que se trata de produtos perigosos.
- Durante a armazenagem nos pátios e locais adequados, evidenciam os riscos dos produtos aumentando a cautela.
- Em acidente com espalhamento da carga, alertam sobre o conteúdo perigoso contido nos volumes e embalagens.



2.5.2 - Nas Unidades de Transporte

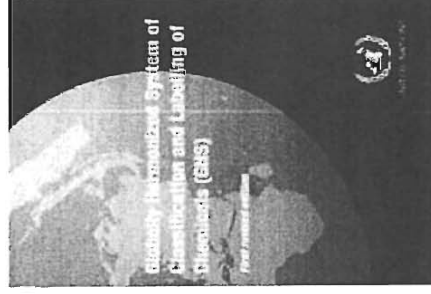
- Os Rótulos de Risco e os Painéis de Segurança possibilitam a identificação imediata e eficiente, tanto para os agentes fiscalizadores como para a sociedade, de que se trata de uma unidade de transporte carregada com produtos perigosos.

• Possibilitam também eficiente atendimento a emergência no caso de um acidente pelas equipes especializadas, que identificam rapidamente e à distância tanto os riscos como qual é o produto envolvido.

3. Sistema Globalmente Harmonizado de Classificação e Rotulagem de Produtos Químicos – GHS -

3.1 - O que é GHS?

No âmbito da Organização das Nações Unidas - ONU, foi publicada em 2003 a primeira edição do GHS - Globally Harmonized System of Classification and Labeling of Chemicals (Sistema Globalmente Harmonizado de Classificação e Rotulagem de Produtos Químicos) sob a premissa de que devem ser harmonizados os sistemas existentes, que regem a classificação de substâncias químicas, seus rótulos e fichas de dados de segurança. Consciente da importância e da complexidade da implantação desse sistema, em cada Estado Parte do Mercosul estão sendo promovidas ações voltadas à sua implementação.



3.2 - Objetivos do GHS

- Harmonização dos critérios de classificação dos produtos químicos para facilitar a importação e exportação e também para agregar confiabilidade aos dados declarados pelas empresas;
- Harmonização dos dados constantes na FISPQ – Ficha de Informação de Segurança de Produtos Químicos;
- Fornecimento das informações sobre os perigos dos produtos a todos os envolvidos na utilização dos mesmos. Engloba desde trabalhadores industriais, como pesquisadores, técnicos de laboratórios e consumidores domésticos.
- Fornecer informações sobre os danos à saúde humana e ao meio ambiente devido a utilização dos produtos.

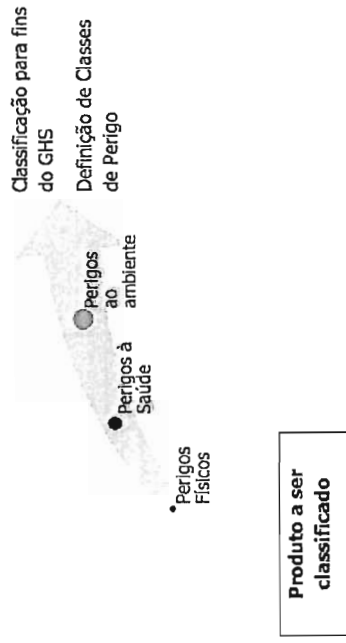
• Harmonização em nível global dos pictogramas a serem utilizados nas embalagens destinadas ao consumidor final para a identificação rápida do perigo associado ao produto.

3.3 - Perigos e Pictogramas

Perigos	Pictogramas
Explosivos	
Gases Inflamáveis, Aerossóis Inflamáveis, Líquidos Inflamáveis, Sólidos Inflamáveis, Líquidos Pirofóricos, Sólidos Pirofóricos, Substâncias e Misturas sujeitas a Auto Aquecimento, Substâncias e Misturas que em contato com água Emitem Gases Inflamáveis.	
Gases Oxidantes, Líquidos Oxidantes, Sólidos Oxidantes	
Gases sob pressão	
Substâncias e Misturas Auto-Reagentes, Peróxidos Orgânicos	
Corrosivo para Metais	

Perigos		Pictogramas	
Perigos à Saúde			
Toxicidade Aquática			

4. Comparação entre os parâmetros utilizados para a classificação de produtos para fins de transporte de produtos perigosos e para o GHS



Os produtos terão a mesma classificação e mesmos símbolos tanto para o GHS como para o transporte de produtos perigosos?

Não. A princípio esta resposta pode parecer incoerente, mas é simples o esclarecimento com base nos conceitos já levantados anteriormente neste material.

É importante compreender que apesar do transporte de produtos perigosos e do GHS tratarem de classificação e sinalização de risco e perigo, o escopo de aplicação e o objetivo de ambos os sistemas são diferentes. Também é importante compreender que, para fins de transporte, a alocação em classes de risco se dá principalmente em função do único risco físico presente, ou do mais sério, no caso de haver riscos múltiplos. Para fins do GHS, devem ser apresentados os perigos correspondentes aos perigos físicos nos mesmos moldes do utilizado na classificação para transporte, também os perigos à saúde e ao meio ambiente.

Partimos então para exemplos práticos:

Para fins do escopo do GHS, os líquidos são considerados inflamáveis em função de seu ponto de fulgor. Neste sentido, o

GHS classifica um líquido inflamável em quatro categorias, a saber:

Categoria	Critério
1	Ponto de fulgor <23°C e temperatura inicial de ebulição ≤ 35°C
2	Ponto de fulgor <23°C e temperatura inicial de ebulição > 35°C
3	Ponto de fulgor ≥ 23°C ≤ 60°C
4	Ponto de fulgor > 60°C ≤ 93°C

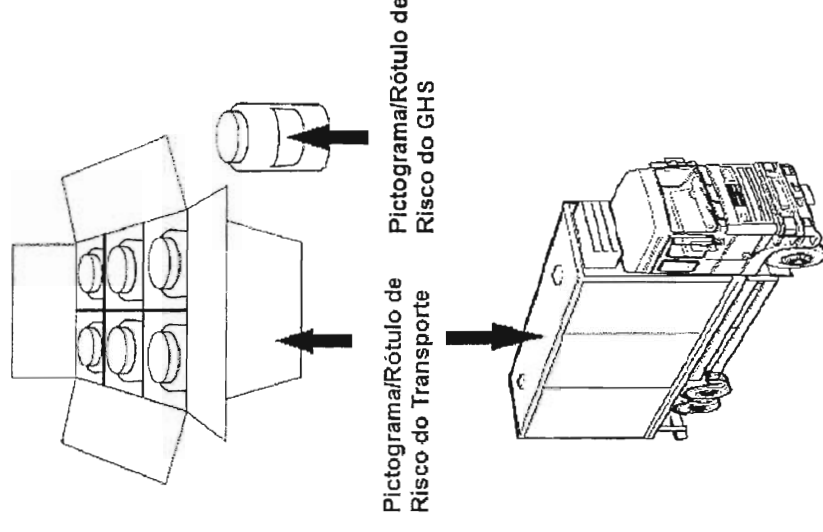


Para fins de transporte, a categoria 4 nem sempre é considerada como perigosa, assim com os líquidos que apresentam ponto de fulgor maior do que 35°C, mas não mantêm a combustão. Levando-se em conta a ressalva realizada pela legislação de transporte, entende-se não haver incoerência no caso de certo líquido ser classificado como inflamável nos termos do GHS e não inflamável para transporte.

Cabe analisar também a questão dos riscos à saúde e ao meio ambiente, que são considerados para que se proceda à classificação de acordo com o GHS. Certos produtos podem apresentar não só perigos à saúde (como irritação da pele e dos olhos), como também perigo ao meio ambiente (como toxicidade aquática) sem serem, por tais motivos, perigosos para o transporte.

Por último, mas não encerrando todas as possibilidades, cabe apontar o caso de um produto apresentar perigo físico e perigo à saúde em termos do GHS, mas somente o perigo físico é considerado em termos de transporte.

6. Onde serão utilizados os Rótulos de Risco/ Pictogramas no caso do transporte de produtos perigosos e no caso do GHS?



7. Conclusões

A seriedade nas atividades que envolvem substâncias químicas e perigosas é fundamental.

As exigências aplicáveis a atividade de transporte de produtos perigosos visam agregar o maior nível de segurança possível tanto para a população como para o meio ambiente. Assim, é necessário que os envolvidos neste setor adquiram a consciência da necessidade de cumprimento da legislação.

Neste sentido, os responsáveis pela legislação desta atividade não medem esforços para mantê-la atualizada, coerente e corretamente aplicável.

Também, projetos inovadores no país, como a implementação do GHS, acompanham a tendência global e são imprescindíveis tanto para manutenção do Brasil no mercado internacional como para agregar

confiabilidade ao consumidor e usuário no que diz respeito às informações prestadas pelos fabricantes.

Como a legislação aplicável ao transporte de produtos perigosos já se encontra consolidada e amplamente divulgada entre os envolvidos, é importante que tais normas, ao tratarem de assuntos correlatos, não pareçam incoerentes. Em verdade, elas se complementam.

O importante é entender como ambos os sistemas tratarão da classificação e se apresentarão em termos visuais (comunicação dos riscos por meio de pictogramas).

Também, caberá esclarecer aos expedidores, aos fabricantes, aos transportadores de produtos perigosos, à fiscalização rodoviária e ao mercado consumidor de produtos químicos e perigosos o diferente objetivo de cada um e a coerência entre eles.

O entendimento de ambos os sistemas por parte da cadeia de transporte de produtos perigoso e dos consumidores de produtos químicos e perigosos auxilia o país em seu desenvolvimento econômico, além de colocá-lo no mesmo patamar dos países desenvolvidos no que diz respeito a esclarecimento e presteza nas informações disponíveis à população.

8. Referências

Salienta-se que todas as informações aqui prestadas são esclarecimentos aos interessados.

É necessária consulta aos textos legais aplicáveis para obtenção das informações completas e detalhadas aplicáveis a cada caso em questão. Esta cartilha não substitui a legislação publicada em veículo oficial.

- Acordo para Facilitação do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos no MERCOSUL
- Sistema Globalmente Harmonizado de Classificação e Rotulagem de Produtos Químicos – GHS (ONU)
- Alvim, T; Amorim, R; O Sistema Globalmente Harmonizado de Classificação e Rotulagem de Substâncias Químicas – GHS e a legislação brasileira de transporte de produtos perigosos; Revista ANTT; Vol 2; 2010 (www.antt.gov.br/revistaantt/tp/_asp/ArtigosCientificos.asp)

ANEXO X



Comisión para el análisis de la Integración de Información de Transporte de Pasajeros y de Cargas

Acta de la Reunión

Conforme a lo dispuesto por el Plenario, los integrantes de las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay asignados al análisis de lo referente a la Integración de la Información de Transporte de Pasajeros y de Cargas, se reunieron a efectos de tratar los puntos incluidos en el temario oportunamente aprobado. A continuación se hace referencia a las deliberaciones respecto a los mismos.

La lista de los delegados participantes se incluye al final de la presente..

7.1 - Evaluación del modelo de webservices para intercambiar información entre los Estados Partes

Se coincidió en que los numerosos antecedentes existentes al presente respecto al uso de webservices para la presentación de información, así como las pruebas ya realizadas para su aplicación en los casos acordados en la XLI Reunión, permiten aseverar que la opción realizada en Joao Pessoa por el modelo de webservices para el intercambio de información de transporte de pasajeros y de cargas entre los Estados Partes ha sido acertada, por lo que podría darse por concluido este punto del Plan de Trabajo 2011.

7.2 – Evaluación del Diccionario de Datos para el intercambio de información entre los Estados Partes

Se coincidió en adoptar como punto de partida en cuanto a Diccionario de Datos, el resultante de incorporar, a la versión elaborada en Joao Pessoa, los ajustes que constan en el numeral 1 del punto 7 del Acta de la XLI Reunión Ordinaria del SGT No. 5 realizada en Asunción. La versión consolidada se adjunta a la presente Acta, entendiéndose que también este punto del Plan de Trabajo 2011 podría darse por concluido.

Se acordó asimismo que tanto la estructura del Diccionario como el contenido de las tablas de datos, podrán ser actualizados de común acuerdo, debiéndose estudiar la forma por la cual ello pueda ser implementado.

7.3 – Elaboración del cronograma de acciones para la implementación del intercambio de información entre los Estados Partes

En primer término, las delegaciones informaron el estado de situación respecto a las dos primeras webservices cuya implementación se acordó en la XLI Reunión, coincidiendo en incorporar, entre los datos correspondientes a vehículos, el número de CITV y la fecha de vencimiento de dicho certificado, conforme se había acordado en la etapa previa.



La delegación de Uruguay, conforme adelantara en la Reunión Preparatoria, señaló que culminó la programación de las dos webservices acordadas, realizando una demostración al respecto. Mencionó asimismo que para que pueda accederse a la información de la flota en caso de permisos complementarios de empresas extranjeras, deberá contar con la información del RUT de las mismas, dato del que actualmente no se dispone y que se podrá obtener una vez que todos hayan implementado por lo menos la primera de las webservices.

La delegación de Argentina informó que ha desarrollado dos webservices para proveer información a la AFIP sobre empresas habilitadas y vehículos permitidos, las que están orientadas hacia una búsqueda única por matrícula, comprometiéndose a implementar, antes de fin de este año las webservices acordadas, de lo cual pondría en conocimiento a las demás delegaciones.

La delegación de Brasil informó que cumplió con el desarrollo de las webservices acordadas y realizó una demostración de la forma de acceso a las mismas, comprometiéndose a realizar en breve plazo los ajustes requeridos, entre los que se encuentra la inclusión de los campos de otorgamiento vencimiento de la Inspección Técnica Vehicular y régimen de propiedad de los vehículos.

Por su parte, la delegación de Paraguay presentó las webservices desarrolladas y propuso la inclusión de una clave de acceso y usuario.

Las delegaciones de Brasil, Paraguay y Uruguay informaron a sus colegas las claves de acceso a efectos de consumir las webservices, de modo que puedan sugerirse ajustes que faciliten el acceso a la información.

Seguidamente, teniendo en cuenta el interés que se manifestara en el Plenario de la Reunión Técnica Preparatoria de la presente, se acordó desarrollar para la XLIII Reunión, una webservice para el intercambio de información sobre servicios regulares internacionales de transporte de pasajeros, para la cual se definieron los siguientes parámetros de entrada y salida:

Datos de Ingreso:

País Emisor

Tipo de Permiso (Originario/Complementario)

País de Destino

Información de Salida: datos de empresas permisadas en ese tráfico

- Nombre de Empresa
- País de Origen
- Registro Fiscal



- Dirección (Domicilio completo: calle, número , etc.)
- Ciudad
- Provincia/Estado/Departamento
- Código Postal
- Autoridad que otorga

En el caso de permisos complementarios, se incluirá nombre, domicilio y número fiscal del representante legal, así como la fecha de vencimiento del poder que lo faculta a actuar en ese carácter.

Para cada empresa se tendrán dos salidas:

- líneas autorizadas en el tráfico, con todos sus datos
- flota permisada, identificando cada vehículo y sus características.

En cuanto a las líneas autorizadas, en principio, los datos a incluir serán los siguientes:

- Origen (ciudad, Provincia/Estado/Departamento, País)
- Rutas en el país de origen
- Paso de frontera
- País transitado
- Rutas en el país transitado
- Paso de Frontera
- Destino (ciudad, Provincia/Estado/Departamento)
- Rutas en el país de destino
- Fecha de otorgamiento del permiso
- Fecha de vencimiento del permiso
- Frecuencia del servicio
- Horarios de salida de origen y de pasada por puntos intermedios

En cuanto a la flota permisada, en principio, la información a incluir será la siguiente:

- Matrícula
- Tipo de vehículo
- Año de fabricación
- Marca del chasis
- Marca de la carrocería
- Número de chasis
- Número de ejes
- Tipo de ejes
- Tipo de asientos
- Cantidad de asientos por tipo
- Número de CITV
- Fecha de vencimiento del CITV



Tanto en el caso de cargas como de pasajeros, se coincidió en la conveniencia de que el despliegue de las empresas habilitadas se realice en orden alfabético.

Se acordó asimismo avanzar en el análisis del proceso requerido para incluir la firma digital, así como para que en un futuro próximo, los procedimientos de intercambio de información a que se ha hecho referencia, permitan canalizar las altas, bajas y modificaciones de flota entre los Estados Partes.

Finalmente, con relación a elaboración del cronograma de acciones, se coincidió en que el grado de avance que se observe en la XLIII Reunión respecto a la implementación de los webservices para información de transporte de cargas y de pasajeros ya acordadas, permitirá estar en mejores condiciones para su elaboración, así como para la definición del objetivo último del proyecto.

7.4 – Desarrollo de una base de Datos Operacionales con un Portal de Transporte del MERCOSUR

La delegación de Brasil efectuó una presentación del diseño de Portal que realizó, el que incluye la herramienta de incorporación y actualización de contenido, para su consideración por parte del Plenario. El acceso al mismo puede realizarse en la dirección <http://sgt5.thiagoborges.com>

Delegados participantes

Argentina: Juan Pablo Canosa jpabloc@p-informática.com.ar

Brasil: Manuel Poppe manuel.poppe@antt.gov.br

Paraguay: Rolando Ozuna rolo_zuna@hotmail.com

Uruguay: Javier Garagorry javier.garagorry@dnt.gub.uy

Beatriz Lorenzo beatriz.lorenzo@dnt.gub.uy

Fernando Pérez fernando.perez@dnt.gub.uy

María de los Angeles Vidal maria.vidal@dnt.gub.uy

Versión Consolidada de Tablas Categoría de Vehículo
y Tipo de Carrocería

CATEGORIA VEHICULO		
ID	Descripción	Sigla
1	CAMION SIMPLE	CS
2	CAMION TRACTOR	CT
3	REMOLQUE	RE
4	SEMI-REMOLQUE	SR
5	OTROS ESPECIALES	OT
6	VEHICULO DE APOYO	VA

TIPO CARROCERIA		
ID	Descripción	Sigla
1	TANQUE	TQ
2	ABIERTA	AB
3	CERRADA	CE
4	CAMARA FRIGORIFICA	CF
5	TRANSPORTE DE AUTOMOVILES	TA
6	MAQUINARIA PESADA	MP

ANEXO XI

**PREVENCIÓN DE ENFERMEDADES EN EL SECTOR
DEL TRANSPORTE DE CARGAS Y PASAJEROS.**

MERCOSUR/GMC/RES. N° 4/01
LISTADO DE ENFERMEDADES DE NOTIFICACIÓN
OBLIGATORIA ENTRE LOS
ESTADOS PARTES DEL MERCOSUR
(Derogación de la Res. GMC N° 80/99)

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto, las Resoluciones N° 91/93, 50/99 y 80/99 del Grupo Mercado Común y la Recomendación N° 01/01 del SGT N° 11 "Salud".

CONSIDERANDO: Que es necesario conferir mayor sensibilidad al Sistema de Vigilancia Epidemiológica de modo de asegurar la implementación oportuna de las medidas de vigilancia y control. La revisión de la Res. GMC N° 80/99 "Listado de Enfermedades de Notificación Obligatoria entre los Estados Partes del MERCOSUR", determinada por el GMC en su XL Reunión Ordinaria.

EL GRUPO MERCADO COMÚN, RESUELVE:

Art. 1 - Aprobar el "Listado y Definición de Enfermedades de Notificación Obligatoria entre los Estados Partes del MERCOSUR", que consta como Anexo y forma parte de la presente Resolución.

Art. 2 - El SGT N° 11 deberá en cada una de sus reuniones elevar al Grupo Mercado

Común una Recomendación actualizando el Listado y Definición de Enfermedades de Notificación Obligatoria entre los Estados Partes del MERCOSUR, según consta en el Anexo, y si corresponde, proponer alteraciones en la Planilla de Notificación Obligatoria entre los Estados Partes del MERCOSUR de la Res. GMC N° 50/99.

Art. 3 - Los Estados Partes pondrán en vigencia las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Resolución a través de los siguientes organismos:
Argentina: Ministerio de Salud
Brasil: Ministério da Saúde
Paraguay: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social
Uruguay: Ministerio de Salud Pública

Art. 4 – Derógase la Resolución GMC N° 80/99

Art. 5 - Los Estados Partes del MERCOSUR deberán incorporar la presente Resolución a sus ordenamientos jurídicos nacionales antes del 26/X/01.

XLI GMC – Asunción, 26/IV/01

ANEXO

LISTADO Y DEFINICIÓN DE ENFERMEDADES DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA ENTRE LOS ESTADOS PARTES DEL MERCOSUR

Para la realización de la vigilancia epidemiológica y de las acciones de prevención y control serán utilizadas las siguientes definiciones:

1) CÓLERA:

Caso sospechoso:

- En una zona donde la enfermedad no esté presente, deshidratación grave o muerte por diarrea acuosa aguda en un paciente de 5 años de edad o más; o
- En una zona donde hay epidemia de Cólera, diarrea acuosa aguda, con o sin vómitos, independiente de la edad.

Caso confirmado:

- Es un caso sospechoso confirmado por laboratorio por aislamiento de cepas toxigénicas de *Vibrio cholerae* 01 o 0139;
- Por nexa epidemiológico con un caso confirmado por laboratorio.

2) DENGUE

2.1) DENGUE CLÁSICO

Caso sospechoso:

Paciente con enfermedad febril aguda con duración máxima de 7 días y con dos o más de las siguientes manifestaciones: cefalea, dolor retro-orbitario, mialgias, artralgias, erupción cutánea, manifestaciones hemorrágicas y leucopenia.

Caso confirmado:

- Caso sospechoso confirmado por laboratorio, por alguna de las siguientes técnicas:
- Detección de IgM específica por ensayo de ELISA de captura,
 - Reacción en Cadena de la Polimerasa (PCR),
 - Aislamiento viral,
 - Inmunohistoquímica,
 - Neutralización o inhibición de hemaglutinación (IHA),
 - Cuaduplicación, de títulos de IgG en sueros pareados
- Por nexa epidemiológico de un caso confirmado por laboratorio; o
- En el curso de una epidemia por criterios clínico-epidemiológicos.

2.2) DENGUE HEMORRÁGICO

Todo caso sospechoso o confirmado de Dengue con:

- Manifestaciones hemorrágicas con una o más de las siguientes características:

- Prueba del torniquete positiva,
 - Petequias, equimosis o púrpura,
 - Hemorragia de las mucosas, del aparato digestivo, sitios de inyección y otros sitios,
 - Hematemesis o melena; y
 - Trombocitopenia (100.000 células o menos por mm³)
 - Indicios de pérdida de plasma debida al aumento de la permeabilidad
- vascular, con una o más de las siguientes manifestaciones:
- Aumento del índice hematocrito en 20% o más del valor normal.
 - Disminución del 20% o más del índice hematocrito después del tratamiento
 - de reposición de pérdidas en comparación con el nivel de base,
 - Signos de pérdida de plasma (derrame pleural, hipoproteïnemia y ascitis).

2.3) SÍNDROME DE SHOCK POR DENGUE

- Todos los criterios anteriores para el Dengue hemorrágico más indicios de insuficiencia circulatoria con las siguientes manifestaciones:
- Pulso rápido y débil,
 - Hipotensión arterial para la edad, con piel fría, húmeda y agitación.

3) DIFTERIA

Caso sospechoso:

Toda persona que presenta cuadro agudo de infección orofaríngea, con presencia de placas blanco-grisáceas adherentes, ocupando las amígdalas y pudiendo invadir otras áreas de la faringe u otras mucosas y piel, con compromiso del estado general y fiebre moderada.

Caso confirmado:

- Caso sospechoso confirmado por laboratorio por aislamiento del agente
- etiológico; o
- Por vínculo epidemiológico con un caso confirmado laboratorialmente.

4) ENFERMEDAD MENINGOCÓCCICA

Caso sospechoso:

Paciente con aparición súbita de fiebre (> 38° C) y al menos uno de los siguientes síntomas o signos:

- Rigidez de nuca
 - Alteración de la conciencia
 - Otros signos de irritación meníngea
 - Erupción cutánea petequeal o purpúrica.
- En los menores de 1 año de edad se sospecha meningitis cuando la fiebre está

acompañada de abombamiento de fontanela, vómitos, somnolencia, irritabilidad, convulsiones, con o sin erupción petequeal.

Caso confirmado:

Caso sospechoso con aislamiento del agente etiológico por medio de cultivo de Líquido Céfalo Raquídeo (LCR), sangre u otro fluido.

5) FIEBRE AMARILLA

Caso sospechoso:

Area sin vector

Todo individuo sin antecedentes de vacunación antiamarilla en los últimos 10 años procedente de zona con evidencia de transmisión de Fiebre Amarilla, 6 días previos a la aparición de los síntomas, que presenta fiebre de hasta 2 semanas de duración seguida de ictericia y/o manifestaciones hemorrágicas.

Area con vector

Paciente sin antecedente de vacunación antiamarilla en los últimos 10 años, con cuadro febril agudo de inicio súbito, procedente de área endémica para Fiebre Amarilla Silvestre y/o de ocurrencia de casos de Fiebre Amarilla previos a la aparición de los síntomas.

Caso confirmado:

- Por criterio de laboratorio: confirmado por alguna de las siguientes técnicas:
- Presencia de IgM específica.

- Aumento cuádruple de los niveles de IgG en pares de muestras de suero (fase aguda y convalescencia)
- Detección del antígeno específico en los tejidos por inmunohistoquímica.

- Aislamiento del virus
- Detección por PCR positiva (obligatoria en individuos vacunados).
- Por criterio clínico-epidemiológico: caso sospechoso que evolucionó a la muerte en menos de 10 días sin confirmación de laboratorio, en el curso de un brote, en que otros casos fueron confirmados por laboratorio.

6) FIEBRE TIFOIDEA

Caso sospechoso:

Todo individuo con síndrome febril prolongado, que puede estar acompañado de uno o más de los siguientes signos o síntomas de: cefalea, malestar general, dolor abdominal, anorexia, esplenomegalia, disociación de pulso - temperatura, constipación o diarrea y roseolas tíficas.

Caso confirmado:

- Caso sospechoso confirmado por laboratorio con aislamiento del agente por hemocultivo, coprocultivo o mielocultivo o PCR; o
- Por nexa epidemiológico con caso confirmado por laboratorio en el curso de un brote.

7) HANTAVIROSIS (SÍNDROME PULMONAR POR HANTAVIRUS - SPH)

Caso Sospechoso:

Paciente previamente sano, con:

- Prodromos de síndrome gripal (fiebre mayor de 38°C, mialgias, escalofríos, gran astenia, sed y cefalea), con o sin síntomas gastrointestinales. Datos laboratoriales: hematocrito elevado, plaquetopenia, leucocitosis con neutrofilia, linfocitos atípicos, elevación de LDH y transaminasas, seguido de compromiso de la función respiratoria de etiología no determinada e infiltrados pulmonares bilaterales; o
- Enfermedad que evoluciona a la muerte con cuadro de edema pulmonar no cardiogénico.

Esta definición es válida para áreas donde previamente no se han presentado

casos. En zonas endémicas, el diagnóstico debe sospecharse en el periodo prodrómico.

Caso confirmado:

Caso sospechoso confirmado por laboratorio por alguno de los siguientes criterios:

- Serología por ELISA (IgM o seroconversión de IgG).
- RT-PCR en tejidos de células infectadas.
- Inmunohistoquímica en tejidos de células infectadas.

8) MALARIA (PALUDISMO)

Caso sospechoso:

Todo individuo que presenta un cuadro febril y que procede de área donde haya transmisión de Paludismo (Malaria) o que haya recibido transfusión sanguínea en zonas endémicas. Ambos casos en los últimos 12 meses.

Caso confirmado:

Caso sospechoso que tenga detección de plasmodio en frotis de sangre (Gota gruesa).

9) PESTE

Caso sospechoso:

Todo paciente que visitó en los 10 días previos un área endémica o próxima a un

foco natural de transmisión de Peste y que presenta cuadro agudo de fiebre y adenopatías (sintomático ganglionar), o síntomas respiratorios (sintomático neumónico), acompañado o no de manifestaciones clínicas generales de la enfermedad.

Caso confirmado:

- Todo caso sospechoso confirmado por laboratorio, con una de las siguientes pruebas:
- Hemaglutinación pasiva (PHA).
- Inmunofluorescencia indirecta.
- Dot-Elisa.
- Por aislamiento de *Yersinia pestis*; o
- Por nexo epidemiológico con otro caso confirmado por laboratorio.

10) POLIOMIELITIS

Caso sospechoso:

Cualquier individuo menor de 15 años con Parálisis Aguda Fláccida (PFA), sin antecedentes de trauma reciente.

Caso confirmado:

Caso sospechoso confirmado por laboratorio: por aislamiento del poliovirus salvaje de las heces del caso o de sus contactos.

Caso compatible:

Cuando no se obtuvo una muestra adecuada de heces en pacientes con parálisis residual compatible con Poliomielitis en las siguientes situaciones:

- Al cabo de 60 días de inicio de PFA; o
- Sobreviene la muerte dentro de los 60 días de inicio de PFA; o
- No se hace seguimiento del caso.

11) RABIA HUMANA

Caso sospechoso:

Es toda persona que presenta como cuadro clínico, síndrome neurológico agudo (encefalitis) dominado por formas de hiperactividad (rabia furiosa), o síndrome paralítico (rabia muda), generalmente seguido de insuficiencia respiratoria, que progresa hacia el coma y la muerte con antecedentes o no de exposición o infección por el virus rábico.

Caso confirmado:

Todo caso sospechoso, en que se demuestre el virus rábico a través del estudio por laboratorio o caso sospechoso con antecedentes de exposición a animal rabioso confirmado por laboratorio, con alguna de las siguientes técnicas:

- Diagnóstico ante-mortem:
- Detección de antígeno rábico por inmunofluorescencia en impresión corneal o bulbos pilosos de la nuca.
 - Detección de antígeno rábico por inmunofluorescencia después de la inoculación de saliva en ratones lactantes o en cultivo celular
 - Detección de anticuerpos neutralizantes específicos para Rabia en suero y/o en LCR de una persona sin antecedentes de vacunación
 - Detección de ácido nucleico del virus rábico por PCR en muestras de saliva, o inmunofluorescencia en bulbos pilosos de la nuca.
- Diagnóstico post-mortem:
- Detección de antígeno rábico por inmunofluorescencia en muestras de tejido cerebral.
 - Detección de antígeno rábico por inmunofluorescencia después de la inoculación de muestras de tejido cerebral en ratones lactantes o en cultivo celular.
- 12) RUBEOLA**
- Caso sospechoso:**
Todo individuo con enfermedad aguda febril y erupción morbiliforme habitualmente acompañada por adenomegalias, independientemente de la
- situación vacunal.
- Caso confirmado:**
- Caso sospechoso confirmado por laboratorio con alguna de las siguientes determinaciones:
 - Presencia de IgM específica.
 - Aumento de título de IgG en muestras pareadas.
 - Aislamiento viral; o
 - Por nexo epidemiológico con caso confirmado por laboratorio.
- 13) SARAPIÓN**
- Caso sospechoso:**
Toda persona que presenta fiebre, exantema máculo-papular, acompañado por una o más de las siguientes manifestaciones: tos, coriza, conjuntivitis.
- Caso confirmado:**
- Caso sospechoso confirmado por laboratorio por algunas de las siguientes técnicas:
 - Detección de IgM por ELISA de captura
 - Aislamiento viral; o
 - Por nexa epidemiológico con un caso confirmado por laboratorio.

14) TÉTANOS NEONATAL

Caso sospechoso:

- Todo recién nacido que nace bien y succiona normalmente y que entre el 3° y 28° día de vida, presenta dificultades para succionar, llanto constante e irritabilidad; o
- Muerte por causa desconocida en recién nacido entre el 3° y 28° día de vida.

Caso confirmado:

Todo caso sospechoso, asociado a manifestaciones clínicas como: trismus, risa sardónica, opistótonos, crisis de contracturas, rigidez de nuca. No siempre se observan señales inflamatorias en el cordón umbilical.

El diagnóstico es eminentemente clínico, no habiendo necesidad de confirmación laboratorial

Crean el Instituto Nacional de Medicina Tropical, con sede en la Triple Frontera

Publicado el 9 de Febrero de 2011



Por Yósica de Santo

El nuevo organismo coordinará la investigación y las estrategias de prevención contra esa clase de enfermedades. Funcionará en Puerto Iguazú, una región clave para la integración sanitaria con los demás países del Mercosur.

La Argentina contará con un Instituto Nacional de Medicina Tropical (INMeT) en la Triple Frontera. El anuncio lo harán hoy la presidenta de la Nación Cristina Fernández y el ministro de Salud, Juan Manuel Fernández, en la sede de la Academia Nacional de Medicina. El organismo científico dependerá de la cartera sanitaria nacional, y se encargará de coordinar a nivel regional la planificación y el desarrollo de las estrategias de prevención y control de las enfermedades tropicales y subtropicales, con

especial énfasis en la investigación, el trabajo multisectorial y la capacitación de recursos humanos para el desempeño técnico y profesional.

La sede del INMeT se ubicará en la ciudad misionera de Puerto Iguazú, por ser un sitio centinela para la vigilancia de enfermedades subtropicales y un lugar clave de soberanía e integración sanitaria con el MERCOSUR. Además, esa localización cuenta con un ambiente propicio para estudios de campo sobre los impactos en la salud y de cambios ambientales, climáticos y sociales.

Las enfermedades tropicales son las que ocurren principalmente en las zonas de los trópicos, donde el clima es caluroso y húmedo. Comúnmente se las llama "olvidadas", porque persisten en las comunidades más pobres y marginadas, y fueron prácticamente eliminadas en las regiones más ricas. En la Argentina, este tipo de patologías presenta una mayor prevalencia en el Noreste y el Noroeste, y entre ellas se cuentan el Chagas, dengue, paludismo, cólera, fiebre amarilla, leptospirosis, leishmaniasis tegumentaria, helmintiasis transmitidas por el suelo y lepra.

"El cambio climático que se está produciendo a nivel mundial nos obliga a redoblar los esfuerzos para hacerle frente a enfermedades que estaban olvidadas, pero que ahora tienden a reaparecer con mayor fuerza", afirmó Manzur, y destacó que "es por eso que desde la Nación estamos poniendo en marcha este instituto, que nos permitirá trabajar de manera conjunta con las

provincias más afectadas y con los países de la región para prevenirlas, desde la investigación y la capacitación”.

El INMeT también se presenta como un ámbito de articulación entre actores provinciales, nacionales y regionales especializados en la temática, principalmente la red de laboratorios provinciales, el Instituto Nacional de Laboratorios e institutos de salud como el laboratorio Carlos Malbrán, las universidades nacionales y de la región, los organismos pares de los países limítrofes y las ONG.

“Las migraciones de personas, las insuficientes condiciones de hábitat –como el acceso a agua segura–, las barreras para el acceso a los servicios de salud, además de la escasa investigación y desarrollo de nuevos tratamientos, son algunas de las causas que explican el avance de estas enfermedades transmitidas en América”, explicó Sonia Tarragona, directora general de la fundación Mundo Sano.

Por su parte, Jorge Gorodner, médico especializado en salud pública y director del Instituto de Medicina Regional, de la Universidad Nacional del Nordeste, opinó que “el instituto dará sustento necesario para un mayor desarrollo en la investigación de las enfermedades tropicales y se convertirá así en parte de un gran programa sanitario nacional.

MERCOSUR.

PREVENCIÓN DE ENFERMEDADES EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE CARGAS Y PASAJEROS.

NOMBRE:	TIPO:	CONTAGIO:	SÍNTOMAS:	PREVENCIÓN:
PALUDISMO O MALARIA:		Por contagio directo entre humanos, sólo por vía placentaria; por picadura de un mosquito, por transfusiones sanguíneas.	Escalofríos de entre 15 minutos a 1 hora de duración; náuseas, vómitos y cefalea; fiebre que puede alcanzar los 40°C dependiendo del tipo de malaria; en los casos especialmente graves puede llegar a causar la muerte.	Vacuna con efectividad de 40 a 60 % en adultos y 77 % en niños.
CHAGAS:	Parasitaria tropical.	Transmitida por insectos entre ellos, la vinchuca; por transfusiones de sangre por ingesta de alimentos contaminados o por la madre al feto.	Fiebre, linfadenopatía, aumento del tamaño del hígado y bazo; en ocasiones, miocarditis o meningoencefalitis con pronóstico grave.	Mejorar la calidad de las paredes, techos y pisos de las viviendas; mantener la higiene en la vivienda; utilizar insecticidas modernos; si ha sido picado por una vinchuca, consultar al médico; denunciar la existencia de vinchucas.
DENGUE:	Viral aguda.	Principalmente por la picadura del mosquito Aedes Aegypti.	Aparición súbita de fiebre, dolor de cabeza, articulaciones y músculos. En una variedad (dengue grave), puede haber pérdidas de líquidos o sangrados o daño grave de órganos; inflamación de ganglios linfáticos, erupciones en la piel, gastritis, estreñimiento náuseas, vómitos, diarrea.	Utilizar repelentes adecuados; evitar el uso de perfumes; evitar el uso de ropas oscuras; colocar mosquiteros en la habitación; eliminar criaderos de mosquitos.

NOMBRE	TIPO	CONTAGIO	SÍNTOMAS	PREVENCIÓN
LEPTOSPIROSIS:	Bacteriana.	a través de la orina de los animales u otros fluidos corporales; penetra en el cuerpo por erosiones o cortes en la piel y de las mucosas de ojos, nariz y oídos; también por ingesta de agua o alimentos contaminados	Fiebre, dolor de cabeza, mialgia, malestar general o postración, náuseas o vómitos, dolor abdominal, diarrea; puede haber una segunda fase de mayor gravedad: irritación conjuntival, irritación meníngea, rigidez de nuca insuficiencia renal, ictericia, etc.	Antibióticos (oral o intravenoso); detectar fuentes de infección; evitar contacto de los enfermos con animales para evitar nuevas infecciones; medidas sanitarias; vacunación.
LEISHMANIASIS:	Parasitaria.	De animal a hombre y de hombre a hombre por la picadura de mosquitos.	Fiebre intermitente, debilidad, pérdida de peso, esplenomegalia, hepatomegalia, linfadenopatía.	Hay dos vacunas, pero los resultados no son muy buenos; evitar estar al aire libre en las horas de mayor actividad de la mosca de la arena (entre el anochecer y el amanecer); protegerse de las picaduras del jején, cubrirse con repelentes insecticidas, colocación de mallas y mosquiteros; control de animales domésticos; destrucción de madrigueras de ratas, ratones, etc.
FIEBRE AMARILLA:	Viral, aguda e infecciosa.	Picadura de mosquito (abunda en zonas húmedas alrededor del agua estancada; sólo pica durante el día).	En los casos más graves : ictericia, hemorragia, fiebre y albuminuria intensa; escalofríos, dolores musculares, cefaleas, pérdida del apetito, náuseas, vómitos y el signo de Faget; en un 15 % aproximadamente de los casos, se desarrolla la fase tóxica en la que la mayoría de los órganos fallan.	El método más eficaz es la vacunación (recomendado para los viajes a lugares donde la enfermedad está presente; evitar la picadura de mosquitos y controlar su reproducción.

NOMBRE	TIPO	CONTAGIO	SÍNTOMAS	PREVENCIÓN
CÓLERA:	Bacterial aguda.	Se puede adquirir bebiendo líquidos o comiendo alimentos contaminados con la bacteria. La fuente de contaminación es por lo general, las heces de una persona infectada. El contacto con una persona infectada no constituye un riesgo.	En su estado grave: diarrea profusa aguda, vómitos y entumecimiento de las piernas. Sin tratamiento adecuado puede sobrevenir la muerte en horas. Dolor abdominal, apatía, decaimiento. Disfunción sexual, frialdad, palidez, cianosis, calambres musculares, hipotensión, manos de lavandera, aumento de la viscosidad sanguínea; deshidratación.	Higiene, beber líquidos y comer alimentos confiables. Estando ya en el proceso de la enfermedad: antibióticos.
BRUCELOSIS:	Bacteriana infecciosa.	Por mucosas, heridas en la piel y la vía digestiva; por manipulación de animales contaminados; por ingestas de leche o subproductos no pasteurizados y carnes poco cocidas.	Fiebre, debilidad, sudoración y dolores vagos.	Erradicación de la enfermedad en los reservorios y vacunación de los animales para evitar la infección. No hay vacuna para humanos.
FIEBRE TIFOIDEA:	Infecciosa.	El mecanismo es fecal - oral por alimentos y agua contaminados; las moscas pueden transmitir en ambientes poco higiénicos; de persona a persona por falta de higiene.	Trastornos del estado general, fiebre que aumenta hasta 39 / 40 °, cefalea, estupor, rosíola en vientre, tumefacción de la mucosa nasal, lengua tostada, úlceras en el paladar y a veces epato esplenomegalia y diarrea; sin tratamiento adecuado puede haber complicaciones graves como hemorragia y perforación intestinal, shock séptico.	Dos maneras principales de prevenir la fiebre tifoidea: Vacuna: recomendada si se visita un país donde la enfermedad prevalezca; cuidado con la alimentación: beber sólo agua embotellada o hervida no menos de un minuto; comer alimentos bien cocidos y aún calientes; evitar frutas y verduras crudas con cáscara; evitar mariscos crudos; evitar lácteos no pasteurizados.

NOMBRE	TIPO	CONTAGIO	SÍNTOMAS	PREVENCIÓN
FIEBRE HEMORRÁGICA ARGENTINA (mal de los rastrojos):	Virósica agente viral: Junin virus.	Por contacto en la piel con escoriaciones; en mucosas por inhalación de partículas portadoras de virus (más común en medio rural).	Fiebre, dolor de cabeza, debilidad, desgano, dolores articulares y oculares, pérdida de apetito, síntomas de alteración vascular, renal, hematológico y neurológico.- sin tratamiento la mortalidad alcanza el 30 %.	las maneras de prevenir la enfermedad son: vacunación, disminuir el número de roedores y mantener una buena higiene personal
HIDATIDOSIS:		Es más frecuente en medios ganaderos: el perro lame la mano del hombre y con la lengua (infectada), disemina los huevos por todo su cuerpo y el del humano; también por verduras y aguas contaminadas.	En el ser humano es variable dependiendo del órgano afectado y tamaño y número de quistes: dolor abdominal; prurito cutáneo severo; tos; esputo con sangre; dolor en el pecho; fiebre.	Evitar el acceso de perros a las vísceras del ganado en mataderos y no alimentarlos con las mismas crudas; desparasitar a los cachorros; pasear los perros con cadena y collar; lavar bien los vegetales; evitar que los niños se lleven tierra o arena a la boca.
RABIA:		Los vectores de transmisión más comunes son perros y gatos en zonas urbanas / rurales, y también murciélagos en zonas silvestres.	Incubación: 60 días a un año; asintomática; prodrómica: 2 / 10 días; síntomas inespecíficos: neurológica: 2 / 7 días; afecta el cerebro; hiperactividad, ansiedad, depresión, delirio, sentimiento de violencia, parálisis, espasmos faríngeos; coma: 1 / 10 días; sobreviene el coma y la muerte por paro cardíaco o infecciones secundarias.	A partir de la 2ª fase la única opción es inyectar una vacuna contra el virus sólo eficaz durante la fase de incubación; lavado de heridas con agua y jabón; diferir la sutura de la herida; tratamiento con antibióticos dependiendo del caso; vacuna antirrábica.

NOMBRE	TIPO	CONTAGIO	SÍNTOMAS	PREVENCIÓN
TUBERCULOSIS:	Contagiosa.	Inhalando aire expelido por una persona enferma.	Cansancio intenso, malestar general, sudoración abundante, pérdida de peso y sangre en los esputos; Puede haber tos seca persistente con un ligero aumento de temperatura corporal.	La prevención pasa por la detección precoz de manera de evitar la transmisión a otras personas; vacunación a los recién nacidos.
TÉTANOS:	Bacteriana no contagiosa.	puede ser mortal; las esporas pueden provenir de casi cualquier parte: polen, polvo de la calle, etc. y provocan la infección por ingreso al organismo por heridas contaminadas.	Leve: rigidez muscular; moderada: cierre de la mandíbula al tragar y contracciones de los músculos de la espalda, cuello y abdomen; grave: afectación respiratoria.	Eliminar la fuente de la toxina, retirar el tejido muerto y dejar expuesto al aire ya que el oxígeno mata las bacterias anaeróbicas; antibióticos; vacuna antitetánica.
TRIQUINOSOS:	Parasitaria.	Por ingestión de carne porcina infectada de larvas de este parásito.	En la primer semana la persona padece un desorden gastrointestinal severo; diarrea; dolores musculares intensos; edema facial; hinchazón de párpados; picos de temperatura y decaimiento general. Los síntomas persisten durante 30 a 45 días, ya que la enfermedad es curable.	Evitar comer carne de cerdo que no provenga de fuentes confiables y asegurarse que estén bien cocidas (la salazón y el ahumado no matan el parásito).
BOTULISMO:		Ingestión de comidas enlatadas caseras (por lo general), embutidos o productos derivados de cerdo y pescado crudos o ahumados, y en general productos cárnicos salados y ahumados mal conservados. Es la sustancia más tóxica que existe.	Parálisis flácida de músculos esqueléticos, fallo parasimpático; en adultos cólicos intestinales, dificultad respiratoria que puede llevar a una insuficiencia respiratoria, dificultad al deglutir y al hablar, visión doble, sequedad en la boca, ausencia temporal de respiración, vómitos, debilidad con parálisis; en bebés: estreñimiento, debilidad, pérdida del tono muscular, llanto débil, mala alimentación o succión débil, dificultad respiratoria, lucidez mental.	Detección de la toxina por examen de sangre, cultivos de heces y análisis de laboratorio de los alimentos sospechosos; el tratamiento está dirigido a la asistencia respiratoria; administración de líquidos intravenosos. No comer alimentos cuando las latas estén hinchadas ni abolladas o latas caseras mal cerradas con aire; tomar medidas de asepsia para evitar la contaminación de heridas.

NOMBRE	TIPO	CONTAGIO	SÍNTOMAS	PREVENCIÓN
TENIASIS:	Parasitaria.	Ingesta de carne cruda o mal cocida e infectada con el parásito. La fuente de infección primaria es el hombre enfermo cuando libera por las heces. El agente de contagio es el cerdo y el bovino que se infectan al comer pasto o tomar agua contaminada con heces de personas enfermas	Periodo de incubación: 2 / 3 meses.	Evitar comer carne cruda o mal cocida; establecer adecuados controles sanitarios en frigoríficos y mataderos, evitar el contacto de animales con las heces humanas; tratamiento para eliminar el parásito; educación sanitaria; mejora de las condiciones socio económicas.
TOXOPLASMOSIS:	Infecciosa, causada por un parásito intracelular.	Desde los animales a los humanos (especialmente felinos); también por alimentos contaminados como carne y verduras mal lavadas, o entre personas que trabajan la tierra con las manos.	Puede causar leves y asintomáticas así como infecciones mortales que afectan mayormente al feto.	Evitar comer carne cruda o poco cocida; no manipular heces de gato sin protección; evitar la ingesta de agua contaminada, leche sin pasteurizar; no aceptar la donación de órganos infectados; lavar muy bien las verduras de consumo crudo.
GRIPE:	Viral infecciosa de aves y mamíferos.	Desde individuos infectados a través de gotas (saliva, secreción nasal, secreción bronquial); También pero menos común, a través de las heces de pájaros infectados; por sangre y por superficies u objetos contaminados con el virus.	Estornudos con sensación de resfrío, fiebre alta con escalofríos (hasta 39°), cansancio intenso con dolores musculares y articulares, dolor faríngeo, tos, congestión nasal, cefalea fija, lagrimeo, dolor retro ocular, disnea, expectoración, dolor retro esternal, dolor abdominal. La gripe puede presentar complicaciones como la neumonía o pulmonía (es la más grave).	Reposo, ingesta de líquidos, evitar consumo de alcohol y tabaco; fármaco para alivio de síntomas (paracetamol); la aspirina no está indicada en niños y adolescentes; la vacunación es indicada en casi todos los casos, especialmente en mayores de 60 años, menores de 5 años, inmuno deprimidos, con enfermedad grave previa. Los suplementos vitamínicos no se indican. La higiene es un aliado eficaz para la prevención.

NOMBRE	TIPO	CONTAGIO	SÍNTOMAS	PREVENCIÓN
HEPATITIS VIRALES:	virósica A y E	La más frecuente es por el agua contaminada por materia fecal, por verduras lavadas con esta agua, mariscos de aguas pantanosas o por otra persona infectada por el virus.	Afección o enfermedad inflamatoria que afecta al hígado.	Sintomático; gammaglobulina sérica; vacunación; potabilización del agua de consumo, mejora de las condiciones de higiene general y personales.
	virósica B y D	Por vía parental, por transfusiones de sangre, heridas, jeringas contaminadas, contacto sexual.		
	virósica C	Por vía parental, contaminación con sangre infectada.		
FILARIASIS:	Grupo de enfermedades parasitarias.	Transmitidos en forma de larva a los vertebrados por un artrópodo (generalmente mosquitos o moscas).	Engrosamiento de la piel y tejido subyacente (elefantiasis); esto afecta en especial, las extremidades inferiores, aunque puede afectar también, brazos, vulva y mamas (rara vez los genitales); otra variedad puede afectar la córnea provocando ceguera.	La prevención se basa fundamentalmente en el control del reservorio (el hombre infectado); el control de los criaderos de moscas y mosquitos ya que el control de los individuos adultos es muy difícil.
PARASITOSIS INTESTINAL:	Infecciosa.	Frecuente en personas que carecen de servicios de agua potable y desagües cloacales; muy frecuente en la seiva donde afecta el crecimiento de los niños.	Síntomas inespecíficos, posibles dolores abdominales; pueden presentarse: anorexia, náuseas, vómitos, diarrea, flatulencia y prurito anal, fiebre, cefalea, intranquilidad, insomnio, síntomas de anemia, pérdida de peso.	Limpieza, uso de agua y alimentos confiables, higiene personal.

NOMBRE	TIPO	CONTAGIO	SÍNTOMAS	PREVENCIÓN
ONCOCERCOSIS O CEGUERA DE LOS RÍOS:	Parasitaria crónica.	Transmitida por varias especies de moscas negras.	Comezón, hinchazón, erupciones inflamadas y sarpullidos.	Evitar la picadura del jején y moscas negras; localizar los criaderos de estos y destruirlos; tomar Ivermectina que esteriliza los gusanos hembra; notificar al sistema de salud.
DIFTERIA:	Infecciosa aguda.	Muy contagiosa; niños menores de 5 años y adultos mayores de 60. Transmisión por contacto directo por estornudos, garganta, piel, ojos o cualquier otro tipo de secreción de las personas infectadas.	Falsas membranas firmemente adheridas, de exudado fibrinoso, especialmente en las mucosas de las vías respiratorias y digestivas superiores; ardor en la garganta, dificultad al respirar, piel fría, inquietud, fiebre, etc.	Tratamiento con antibióticos al infectado y evitar contacto con ellos en los primeros 15 días. Vacunación (triple) a los dos, cuatro, seis y 18 meses de edad y a los cuatro y seis años. Vigilancia epidemiológica; control de las personas que tengan contacto con enfermos; taparse la boca al toser y lavarse las manos después de hacerlo.
CITOMEGALOVIRUS:	Viral-	el modo más común es por la saliva; semen; secreciones cervicales; transfusiones de sangre y trasplante de órganos.	Síndrome parecido a la mononucleosis, una hepatitis auto limitante o neumonía febril en la temprana infancia; inclusión de una infección, hepatomegalia, esplenomegalia, microcefalia, petequias. En la infancia: alteración del crecimiento, hernia inguinal, atrofia óptica.	Evitar besos y contacto sexual con personas infectadas.
VARICELA:	Infecto contagiosa viral.	Transmisión directa.	Fiebre, taquicardia, hipotensión, escalofrío, a veces diarrea y vómitos con dolores abdominales.	Es muy difícil de evitar ya que es altamente contagiosa. La vacuna es casi 100 % efectiva contra la clase leve.

NOMBRE	TIPO	CONTAGIO	SÍNTOMAS	PREVENCIÓN
RUBEOLA:	Viral.	Directa por vía respiratoria.	Adenopatías no dolorosas, erupción maculopapular, sin prurito, algo de fiebre. En los adultos los síntomas son más severos.	Vacunación.
SARAMPIÓN:	Viral eruptiva.	Muy contagiosa.	Malestar y fiebre alta, tos seca, conjuntivitis, máculas rojas con punto blanco central en la boca, erupción externa rosa claro.	Vacunación; tomar inmunoglobina sérica 6 días después de la exposición puede reducir el riesgo de desarrollar la enfermedad.
VIRUELA:	Viral.	Muy contagiosa, aunque casi desaparecida en prácticamente todo el mundo. Se transmite de persona a persona por gotitas de Fluggers, el aire, objetos y picaduras de insectos.	Escalofríos bruscos e intensos, fuertes dolores en los miembros, exantema similar al de la escarlatina o sarampión.	Vacunación.
SIDA:	Viral.	Por sangre, semen, leche materna y secreciones vaginales. También por trasplante de órganos y tejidos.	Linfadenopatía periférica, fiebre, pérdida de peso, diarrea, malestar, fatiga, sudación nocturna.	Usar preservativo en cualquier tipo de acto sexual; no compartir material de inyección, siempre material descartable; tratamiento médico para las mujeres con VIH que quieran concebir.
SÍFILIS:	Sistémica, infecto contagiosa.	Transmisión sexual, transplacentario, transfusión de sangre, contacto casual con lesiones activas.	Chancro, adenopatía regional, ganglio mayor; en la 2ª etapa lesiones micro cutáneas.	Practicar sexo seguro; utilizar siempre preservativo, aunque esto no evita 100% el contagio; si está contagiado, acudir de inmediato al médico.

NOMBRE	TIPO	CONTAGIO	SÍNTOMAS	PREVENCIÓN
TOS FERINA:	Infecciosa aguda.	Muy contagiosa; exclusiva del hombre; se transmite de persona a persona por exposición directa; afecta en especial a los niños.	Catarro febril, accesos paroxísticos de tos, estertores respiratorios, cianosis, expectoración de moco, vómitos, ulceración del frenillo lingual, complicaciones neurológicas, respiratorias y auditivas.	Vacunación.
ESCARLATINA:	Infecto contagiosa aguda.	Erupción cutánea, inflamación de ganglios del cuello, dolor de garganta, fiebre superior a 38°, puede haber escalofríos, dolores articulares, náuseas, vómitos, pérdida de apetito.	Fiebre elevada, escalofríos, vómitos, disfgia, malestar general, angina roja dolorosa y profunda, petequias palatinas, equimosis, nasofaringitis, amigdalitis aguda, exantema enenatemaeritematoso.	No hay una manera eficaz de prevenirla: en la casa cuidar que los utensilios usados por el enfermo no los use otra persona; lavar bien con agua caliente y jabón; lavarse las manos con frecuencia..

ANEXO XII

MERCOSUR/GAHIF/ACTA N° 01/11

XI REUNIÓN DEL GRUPO AD HOC SOBRE INTEGRACIÓN FRONTERIZA DEL MERCOSUR

Se realizó en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, el día 24 de octubre de 2011, la XI Reunión del Grupo Ad Hoc sobre Integración Fronteriza del MERCOSUR con la presencia de las Delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

La PPTU dio la bienvenida a las delegaciones y efectuó algunas consideraciones generales sobre los diversos temas a tratar.

La Lista de Participantes consta como **Anexo I**.

La Agenda de la reunión consta como **Anexo II**.

El Resumen del Acta consta como **Anexo III**.

1. INTERCAMBIO SOBRE LAS PRIORIDADES DE CADA PAÍS EN LOS ASUNTOS FRONTERIZOS

La PPTU efectuó un informe sobre los cambios producidos en las autoridades y dependencias del Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay, lo que demuestra la importancia que le brinda a estos temas, y realizó comentarios generales sobre los diversos asuntos objeto de tratamiento de este Grupo.

Las demás delegaciones reiteraron su interés de retomar la consideración de los asuntos que hacen a la temática fronteriza y destacaron la relevancia que ello reviste para el bloque.

La Delegación de Brasil, particularmente, efectuó algunos comentarios que atañen directamente a su país respecto a los diferentes temas a tratar, señalando que la

firma de un Acuerdo multilateral significaría un retroceso, ya que tiene firmados acuerdos bilaterales con Argentina y Uruguay.

La Delegación de Paraguay manifestó que las realidades fronterizas son distintas, y que la fuerza de un acuerdo regional a nivel MERCOSUR potenciaría una visión de conjunto sobre el particular. Al respecto, continuó manifestando que este acuerdo sería una base mínima que no obsta la suscripción de acuerdos bilaterales que incluso registren avances superiores a los alcanzados en un acuerdo regional.

La Delegación de Argentina manifestó su voluntad de continuar con la negociación del proyecto con miras a su perfeccionamiento, sin perjuicio de los acuerdos bilaterales vigentes o de aquellos que pudieran suscribirse, en el marco del mandato otorgado por la Dec. CMC N° 05/02 "Grupo Ad Hoc sobre Integración Fronteriza" y lo decidido por la Dec. CMC N° 64/10 Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR Plan de Acción", en el Art. 3.2.

La PPTU coincidió con las delegaciones de Paraguay y Argentina sobre la importancia de continuar con estos trabajos y destacó que este tema también está en tratamiento de otros foros.

2. REVISIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LOCALIDADES FRONTERIZAS VINCULADAS

Ante la imposibilidad de continuar con la negociación de este documento debido a la posición declarada por la Delegación de Brasil, que considera el texto obsoleto, las delegaciones concordaron en remitir a consideración del GMC el Anteproyecto de Acuerdo sobre Localidades Fronterizas Vinculadas tal como quedó en el Anexo III del Acta N° 01/10, el cual consta como **Anexo IV** de la presente.

Asimismo, ante la imposibilidad de cumplir con el mandato, tanto de la Dec. CMC N° 05/02 como de la Dec. CMC N° 64/10, se acordó elevar esta situación a consideración del GMC.

La Delegación de Brasil insistió en la importancia de mantener la discusión de los temas fronterizos y de encontrar soluciones hábiles para resolver los problemas puntuales y estructurales que afligen a las comunidades de frontera. Subrayó su posición de que un acuerdo multilateral no es necesariamente la mejor respuesta.

3. INFORME DE LA PRESIDENCIA PRO TÉMPORE

La PPTU circuló su proyecto de Decisión sobre la creación de un Subgrupo de Trabajo sobre Integración Fronteriza a ser tratado en la 1ª. Reunión del RANAIM.

ANEXOS

Los siguientes Anexos forman parte del Acta:

Anexo I – Lista de Participantes

Anexo II – Agenda

Anexo III – Resumen del Acta

Anexo IV - Anteproyecto de Acuerdo sobre Localidades Fronterizas Vinculadas

Por la República Argentina

Por la República Federativa del Brasil

Por la República del Paraguay

Por la República Oriental del Uruguay

ANEXO XIII

Ley N° 17.283

DECLARASE DE INTERES GENERAL, DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTICULO 47 DE LA CONSTITUCION DE LA REPUBLICA, QUE REFIERE A LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General, DECRETAN:

CAPITULO I

DISPOSICIONES INTRODUCTORIAS

Artículo 1º. (Declaración).- Declárase de interés general, de conformidad con lo establecido en el artículo 47 de la Constitución de la República:

- A) La protección del ambiente, de la calidad del aire, del agua, del suelo y del paisaje.
- B) La conservación de la diversidad biológica y de la configuración y estructura de la costa.
- C) La reducción y el adecuado manejo de las sustancias tóxicas o peligrosas y de los desechos cualquiera sea su tipo.
- D) La prevención, eliminación, mitigación y la compensación de los impactos ambientales negativos.
- E) La protección de los recursos ambientales compartidos y de los ubicados fuera de las zonas sometidas a jurisdicciones nacionales.
- F) La cooperación ambiental regional e internacional y la participación en la solución de los problemas ambientales globales.
- G) La formulación, instrumentación y aplicación de la política nacional ambiental y de desarrollo sostenible.
A los efectos de la presente ley se entiende por desarrollo sostenible aquel desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades.

La presente declaración es sin perjuicio de lo establecido por las normas específicas vigentes en cada una de las materias señaladas.

Artículo 2º. (Derecho de los habitantes).- Los habitantes de la República tienen el derecho a ser protegidos en el goce de un ambiente sano y equilibrado.

Artículo 3º. (Deber de las personas).- Las personas físicas y jurídicas, públicas y privadas, tienen el deber de abstenerse de cualquier acto que cause depredación, destrucción o contaminación graves del medio ambiente.

Declárase por vía interpretativa que, a efectos de lo establecido en el artículo 47 de la Constitución de la República y en la presente disposición, se consideran actos que causan depredación, destrucción o contaminación graves del medio ambiente, aquellos que contravengan lo establecido en la presente ley y en las demás normas regulatorias de las

materias referidas en el artículo 1º. Asimismo, se entiende por daño ambiental toda pérdida, disminución o detrimento significativo que se infiera al medio ambiente.

Artículo 4º. (Deber del Estado).- Es deber fundamental del Estado y de las entidades públicas en general, propiciar un modelo de desarrollo ambientalmente sostenible, protegiendo el ambiente y, si éste fuere deteriorado, recuperarlo o exigir que sea recuperado.

Artículo 5º. (Finalidad).- El objetivo de la presente ley general de protección del ambiente es, en cumplimiento del mandato previsto en el artículo 47 de la Constitución de la República, establecer previsiones generales básicas atinentes a la política nacional ambiental y a la gestión ambiental coordinada con los distintos sectores públicos y privados.

CAPITULO II

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 6º. (Principios de política ambiental).- La política nacional ambiental que fije el Poder Ejecutivo se basará en los siguientes principios:

- A) La distinción de la República en el contexto de las naciones como "País Natural", desde una perspectiva económica, cultural y social del desarrollo sostenible.
- B) La prevención y previsión son criterios prioritarios frente a cualquier otro en la gestión ambiental y, cuando hubiere peligro de daño grave o irreversible, no podrá alegarse la falta de certeza técnica o científica absoluta como razón para no adoptar medidas preventivas.
- C) Constituye un supuesto para la efectiva integración de la dimensión ambiental al desarrollo económico y social, la incorporación gradual y progresiva de las nuevas exigencias, sin que por ello deba reconocerse la consolidación de situaciones preexistentes.
- D) La protección del ambiente constituye un compromiso que atañe al conjunto de la sociedad, por lo que las personas y las organizaciones representativas tienen el derecho-deber de participar en ese proceso.
- E) La gestión ambiental debe partir del reconocimiento de su transectorialidad, por lo que requiere la integración y coordinación de los distintos sectores públicos y privados involucrados, asegurando el alcance nacional de la instrumentación de la política ambiental y la descentralización en el ejercicio de los cometidos de protección ambiental.
- F) La gestión ambiental debe basarse en un adecuado manejo de la información ambiental, con la finalidad de asegurar su disponibilidad y accesibilidad por parte de cualquier interesado.
- G) El incremento y el fortalecimiento de la cooperación internacional en materia ambiental promoviendo la elaboración de criterios ambientales comunes.

Los principios antes mencionados servirán también de criterio interpretativo para resolver las cuestiones que pudieran suscitarse en la aplicación de las normas y competencias de protección del ambiente y en su relación con otras normas y competencias.

Artículo 7º. (Instrumentos de gestión ambiental).- Constituyen instrumentos de gestión ambiental los siguientes:

- A) La presente ley, demás normas legales y reglamentarias, las normas departamentales y otras disposiciones de protección del ambiente, así como los instructivos, directrices o guías metodológicas que se dictaren.
- B) Los programas, planes y proyectos de protección ambiental.

- C) La información ambiental y la sensibilización, educación y capacitación ambiental.
- D) El establecimiento de parámetros y estándares de calidad ambiental.
- E) Las declaraciones juradas, la evaluación del impacto ambiental previa convocatoria de audiencia pública con arreglo y en los casos establecidos por los artículos 13 y 14 de la Ley N° 16.466, de 19 de enero de 1994, y los procesos de autorización correspondientes.
- F) Los análisis y las evaluaciones de riesgo, las auditorías y certificaciones ambientales y el ordenamiento ambiental.
- G) El sistema de áreas naturales protegidas.
- H) Los planes de recuperación y recomposición de oficio que se aprueben.
 - I) Los incentivos económicos y los tributos.
 - J) Las sanciones administrativas y otras medidas complementarias.
- K) La organización institucional ambiental.
- L) El conjunto de Ministerios, Gobiernos Departamentales, Entes Autónomos y otros organismos del Estado, actuando coordinadamente.

El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y condiciones en que se aplicarán por el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente los instrumentos de gestión no contenidos en la presente ley ni en leyes específicas de protección del ambiente.

Artículo 8°. (Coordinación).- Corresponde al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, la coordinación exclusiva de la gestión ambiental integrada del Estado y de las entidades públicas en general.

Además de las competencias asignadas en forma específica a ese Ministerio, corresponderán al mismo todas aquellas materias ambientales, aun sectoriales, no asignadas legalmente a otra entidad pública.

Dicho Ministerio podrá delegar en autoridades departamentales o locales el cumplimiento de los cometidos de gestión ambiental, previo acuerdo con el jerarca respectivo y en las condiciones que en cada caso se determinen.

Artículo 9°. (Apoyo y asesoramiento).- El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente apoyará la gestión ambiental de las autoridades departamentales y locales y de las entidades públicas en general, especialmente mediante la creación y desarrollo de unidades o áreas ambientales especializadas dependientes de las mismas.

Los Gobiernos Departamentales podrán requerir el asesoramiento del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente a efectos de la elaboración de normas referidas a la protección del ambiente.

Artículo 10. (Relacionamiento).- La competencia de las autoridades nacionales, departamentales y locales queda sujeta a lo establecido en el artículo 47 de la Constitución de la República y a lo dispuesto por la presente ley y las demás leyes reglamentarias del mismo.

Ninguna persona podrá desconocer las exigencias derivadas de normas nacionales o departamentales de protección y/o conservación ambiental, de igual jerarquía, dictadas en el marco de sus respectivas competencias, al amparo de normas menos rigurosas de los ámbitos departamentales o nacional, respectivamente.

Artículo 11. (Educación ambiental).- Las entidades públicas fomentarán la formación de la conciencia ambiental de la comunidad a través de actividades de educación, capacitación,

- B) En forma acumulativa con otras sanciones que correspondiera, cuando se trate de infracciones que no sean consideradas leves, proceder a la difusión pública de la resolución sancionatoria, la cual será a costa del infractor cuando se realice a través de la publicación en dos diarios de circulación nacional y uno del departamento donde se cometió la infracción.
- C) En forma acumulativa con otras sanciones que correspondiera, cuando se trate de infracciones que no sean consideradas leves, proceder al decomiso de los objetos o del producto de la actividad ilícita, así como de los vehículos, naves, aeronaves, instrumentos y dispositivos directamente vinculados a la comisión de la infracción o al tránsito de los objetos o productos, sin que resulte relevante el titular de la propiedad de los mismos.

En los casos en que por distintas razones los objetos decomisados deban ser destruidos, el infractor podrá optar por hacerlo él mismo, según indicaciones y a entera satisfacción de la Administración o dejarlo a cargo de la misma, en cuyo caso los gastos en que se incurra serán de cargo del infractor.

Cuando los decomisos efectivos resulten imposibles, se procederá al decomiso ficto a valores de plaza al momento de constatarse la infracción.

- D) Cuando se trate de infracciones que sean consideradas graves o de infractores reincidentes o continuados, disponer la suspensión hasta por ciento ochenta días de los registros, habilitaciones, autorizaciones o permisos de su competencia para el ejercicio de la actividad respectiva.

Además de las sanciones que correspondieran, cuando se trate de infracciones cometidas por entidades públicas, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente dará cuenta de la infracción al Poder Ejecutivo y a la Asamblea General.

Artículo 16. (Recomposición de oficio).- Cuando el responsable se demorare o resistiere a dar cumplimiento a la recomposición, reducción o mitigación previstas en el artículo 4º de la Ley N° 16.466, de 19 de enero de 1994, se podrá solicitar la imposición judicial de astreintes o hacerlo de oficio, siendo de cargo del infractor los gastos que ello ocasione.

CAPITULO III

DISPOSICIONES ESPECIALES

Artículo 17. (Calidad del aire).- Queda prohibido liberar o emitir a la atmósfera, directa o indirectamente, sustancias, materiales o energía, por encima de los límites máximos o en contravención de las condiciones que establezca el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

A tales efectos, dicho Ministerio tendrá en cuenta los niveles o situaciones que puedan poner en peligro la salud humana, animal o vegetal, deteriorar el ambiente o provocar riesgos, daños o molestias graves a seres vivos o bienes.

Artículo 18. (Capa de ozono).- El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, como autoridad nacional competente a efectos de la instrumentación y aplicación del Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono (1985), aprobado por la Ley N° 15.986, de 16 de noviembre de 1988, y del Protocolo de Montreal Relativo a las Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono (1987) y sus enmiendas, aprobado por la Ley N° 16.157, de 12 de noviembre de 1990, establecerá los plazos, límites y restricciones a la producción, comercialización y uso de las sustancias que afectan la capa de ozono.

Artículo 19. (Cambio climático).- El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, como autoridad nacional competente a efectos de la instrumentación y aplicación de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (1992), aprobada por

la Ley N° 16.517, de 22 de julio de 1994, establecerá las medidas de mitigación de las causas y de adaptación a las consecuencias del cambio climático y, en forma especial, reglamentará las emisiones de los gases de efecto invernadero.

Cuando así corresponda, coordinará con facultades suficientes los cometidos y funciones de otras entidades públicas y privadas que tengan relación con lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 20. (Sustancias químicas).- Es de interés general la protección del ambiente contra toda afectación que pudiera derivarse del uso y manejo de las sustancias químicas, incluyendo dentro de las mismas, los elementos básicos, compuestos, complejos naturales y las formulaciones, así como los bienes y los artículos que las contengan, especialmente las que sean consideradas tóxicas o peligrosas.

El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente determinará, en virtud de la presente ley y de la reglamentación que dicte el Poder Ejecutivo, las condiciones aplicables para la protección del ambiente, a la producción, importación, exportación, transporte, envasado, etiquetado, almacenamiento, distribución, comercialización, uso y disposición de aquellas sustancias químicas que no hubieran sido reguladas en virtud de los cometidos sectoriales asignados al propio Ministerio o a otros organismos nacionales.

En cualquier caso, dichos organismos incorporarán en sus regulaciones, en coordinación con el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, disposiciones que aseguren niveles adecuados de protección del ambiente contra los efectos adversos derivados del uso normal, de accidentes o de los desechos que pudieran generar o derivar.

Artículo 21. (Residuos).- Es de interés general la protección del ambiente contra toda afectación que pudiera derivarse del manejo y disposición de los residuos cualquiera sea su tipo.

El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente -en acuerdo con los Gobiernos Departamentales, en lo que corresponda y de conformidad con el artículo 8° de esta ley- dictará las providencias y aplicará las medidas necesarias para regular la generación, recolección, transporte, almacenamiento, comercialización, tratamiento y disposición final de los residuos.

Artículo 22. (Diversidad biológica).- Es de interés general la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica, como parte fundamental de la política nacional ambiental y a los efectos de la instrumentación y aplicación del Convenio sobre Diversidad Biológica (1992), aprobado por la Ley N° 16.408, de 27 de agosto de 1993.

El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente establecerá medidas de identificación, seguimiento y conservación de la biodiversidad; así como asegurará la sostenibilidad de la utilización que de sus componentes se realice; y coordinará con facultades suficientes los cometidos y funciones de otras entidades públicas y privadas en materia de conservación y uso de las especies y sus hábitat.

Artículo 23. (Bioseguridad).- El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, de conformidad con la reglamentación que dicte el Poder Ejecutivo, dictará las providencias y aplicará las medidas necesarias para prevenir y controlar los riesgos ambientales derivados de la creación, manipulación, utilización o liberación de organismos genéticamente modificados como resultado de aplicaciones biotecnológicas, en cuanto pudieran afectar la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica y el ambiente.

Cuando así corresponda, coordinará con otras entidades públicas y privadas las medidas a adoptar respecto de otros riesgos derivados de tales actividades, pero relacionados con la

salud humana, la seguridad industrial y laboral, las buenas prácticas de laboratorio y la utilización farmacéutica y alimenticia.

La introducción de organismos vivos modificados resultantes de la biotecnología en las zonas sometidas a la jurisdicción nacional, cualquiera sea la forma o el régimen bajo el cual ello se realice, estará sujeto a la autorización previa de la autoridad competente. En tanto esa autoridad no fuera designada o cuando la introducción pudiera ser riesgosa para la diversidad biológica o el ambiente será competente el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

Artículo 24. (Otras normas).- Las materias contenidas en el artículo 1º de la presente ley y no incluidas en este Capítulo se regirán por las normas específicas respectivas.0

CAPITULO IV

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 25. (Inventario hídrico).- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente llevarán conjuntamente el inventario a que refiere el artículo 7º del Decreto-Ley N° 14.859, de 15 de diciembre de 1978, responsabilizándose cada uno de ellos, por las áreas que respectivamente les corresponden como Ministerio competente a efectos de la aplicación del Código de Aguas.

Artículo 26. (Costas).- Declárase por vía interpretativa que, a efectos de lo dispuesto por los artículos 153 y 154 del Decreto-Ley N° 14.859, de 15 de diciembre de 1978, en la redacción dada por los artículos 192 y 193 de la Ley N° 15.903, de 10 de noviembre de 1987, se entiende:

- A) Por "modificación perjudicial a la configuración y estructura de la costa" toda alteración exógena del equilibrio dinámico del sistema costero o de alguno de sus componentes o factores determinantes.
- B) Por "expediente que se instruirá con audiencia de los interesados" la concesión de vista de las actuaciones a los interesados, en forma previa a la adopción de resolución, de conformidad con las normas generales de actuación administrativa y procedimiento en la Administración Central.

Artículo 27. (FONAMA).- Agrégase al artículo 454 de la Ley N° 16.170, de 28 de diciembre de 1990, por el que se creó el Fondo Nacional de Medio Ambiente, los siguientes literales:

- F) El importe de los decomisos fictos y del producido de la venta de los decomisos efectivos dispuestos por infracción a las normas de protección del ambiente.
- G) El producido de la imposición de astreintes, según lo previsto en el artículo 16 de la ley general de protección del ambiente".

Artículo 28. (Cobro judicial).- Quedarán comprendidos en lo dispuesto por el artículo 455 de la Ley N° 16.170, de 28 de diciembre de 1990, los gastos derivados de la imposición de sanciones por infracción a las normas de protección del ambiente y los gastos originados en la recomposición, reducción o mitigación de impactos ambientales de oficio o en la restitución de la configuración o estructura original de la faja de defensa de costas.

Las resoluciones firmes que los establecen, así como las que imponen multas, constituirán título ejecutivo. Será competente para su cobro, cualquiera sea el monto, el Juzgado Letrado de Primera Instancia correspondiente al domicilio del demandado, determinado según la fecha en que se hubiera dictado la resolución, salvo en el departamento de Montevideo, donde el turno se establecerá de acuerdo con las normas de procedimiento vigentes.

Cuando el demandado sea el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente serán competentes los Juzgados radicados en Montevideo.

Artículo 29. (Derogación).- Derógase el artículo 11 de la Ley N° 16.112, de 30 de mayo de 1990.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 15 de noviembre de 2000.

WASHINGTON ABDALA,
Presidente.
Horacio D. Catalurda,
Secretario.

**MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO
AMBIENTE**
MINISTERIO DE INTERIOR
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE EDUCACION Y CULTURA
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINERIA
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE SALUD PUBLICA
MINISTERIO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA
MINISTERIO DE TURISMO
MINISTERIO DE DEPORTE Y JUVENTUD

Montevideo, 28 noviembre de 2000.

Cúmplase, acúcese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos.

BATLLE.
OSCAR GOROSITO.
GUILLERMO STIRLING.
DIDIER OPERTTI.
ALBERTO BENSION.
ROBERTO YAVARONE.
ANTONIO MERCADER.
LUCIO CACERES.
SERGIO ABREU.
ALVARO ALONSO.
HORACIO FERNANDEZ.
MARTIN AGUIRREZABALA.
ALFONSO VARELA.
JAIME TROBO.

Ley N° 16.112

CREASE EL MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE Y FIJA SUS COMPETENCIAS

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1º.- Créase el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, que tendrá competencia sobre las materias indicadas.

Artículo 2º.- El Poder Ejecutivo fijará las políticas nacionales de vivienda, ordenamiento territorial y medio ambiente y las ejecutará a través del Ministerio creado por la presente ley.

Artículo 3º.- Al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, corresponde lo concerniente a:

- 1) La formulación, ejecución, supervisión y evaluación de los planes de vivienda y la instrumentación de la política nacional en la materia.
- 2) La reglamentación de las condiciones que deban reunir las áreas urbanas y suburbanas para el afincamiento de viviendas que se construyan de acuerdo a la Ley 13.728, de 17 de diciembre de 1968.
- 3) La regulación y control de las actividades de las entidades que actúan en materia de vivienda, procurando su coordinación y la promoción de las de interés social.
- 4) El otorgamiento de la personalidad jurídica y la promoción y control de las cooperativas de vivienda e instituciones afines.
- 5) La centralización de toda la información relativa al mercado de arrendamiento urbano y, especialmente confeccionar el Registro Patronímico de Propietarios de Inmuebles Urbanos.
- 6) La formulación, ejecución, supervisión y evaluación de los planes nacionales de desarrollo urbano y territorial y la instrumentación de la política nacional en la materia.
- 7) La formulación, ejecución, supervisión y evaluación de los planes nacionales de protección del medio ambiente y la instrumentación de la política nacional en la materia.

... en materia de departamentales, en la ejecución de sus cometidos.

La celebración de convenios con personas públicas o privadas, nacionales o extranjeras, para el cumplimiento de sus cometidos, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Relaciones Exteriores.

La relación con los organismos internacionales de su especialidad.

9)

10)

Artículo 4°.- El Ministro de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente administrará y dispondrá de los recursos provenientes de tributos, transferencias de Rentas Generales o endeudamientos externo, que tengan por destino el financiamiento de proyectos relativos a los cometidos atribuidos por la presente ley a la referida Secretaría de Estado.

Artículo 5°.- A los efectos del cumplimiento de sus cometidos en materia de vivienda el Ministerio podrá:

A)

Requerir toda clase de información a los organismos públicos y privados que operen en materia de vivienda. Tomar conocimiento y observar, en su caso, previamente a su entrada en vigencia, las normas que dicten los organismos públicos para regular su forma de operar en materia de vivienda. A este fin dichos organismos remitirán al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente esa información en la forma que éste establezca.

b,

Artículo 6°.- El Ministerio controlará si las actividades públicas o privadas cumplen con las normas de protección al medio ambiente. Los infractores serán pasibles de multas afijarse entre 10 UR (diez unidades reajustables) y 5.000 UR (cinco mil unidades reajustables) en los términos que establezca la reglamentación.

Asimismo el Ministerio podrá ejercer la acción prevista en el artículo 42 del Código General del Proceso.

Artículo 7°.- El Poder Ejecutivo enviará a la Asamblea General, dentro del primer año de su período de gobierno, el Plan Quinquenal de Vivienda.

Artículo 8°.- Desaféctanse de su actual destino y aféctanse al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, los bienes inmuebles pertenecientes al dominio público o privado del Estado, Entes Autónomos, Servicios Descentralizados o Gobiernos Departamentales necesarios para la ejecución de los planes o programas referidos en el artículo 3° de la presente ley, y para la instalación de sus oficinas administrativas. El Poder Ejecutivo, previo asesoramiento de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto procederá a la designación de los bienes alcanzados por la desafectación conforme a lo establecido por el artículo 2° de decreto ley 15.069, de 16 de octubre de 1980. Para la utilización de este procedimiento será necesario el previo consentimiento del Organismo al que los mismos se encontraren afectados actualmente.

Artículo 9°.- Declárase de utilidad pública la expropiación de los bienes inmuebles para la ejecución de los proyectos, planes y obras de competencia del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, así como para la instalación de sus oficinas administrativas.

Artículo 10.- El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente constituirá una Comisión Técnica Asesora de la Protección del Medio Ambiente, integrada por delegados de los organismos públicos

y privados, de acuerdo con lo que establezca la reglamentación, entre los que estarán comprendidos la Universidad de la República y el Congreso Nacional de Intendentes Municipales.

Artículo 11.- El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, promoverá la preparación de un proyecto de Código del Medio Ambiente.

Artículo 12.- Transfiérense al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente los recursos humanos y materiales del Banco Hipotecario del Uruguay afectados a la ejecución de los cometidos referidos en el artículo 3º de la presente ley. El Poder Ejecutivo, a propuesta del Banco Hipotecario del Uruguay, determinará los recursos materiales y humanos a transferir.

Los funcionarios del Banco Hipotecario del Uruguay que se redistribuyen al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, conservarán la afiliación a la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias, el Servicio Médico Integral y demás derechos de cualquier naturaleza que gozan actualmente en el referido Banco.

Artículo 13.- El Poder Ejecutivo transferirá al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente los programas de funcionamiento y los proyectos de inversión, con sus créditos correspondientes, y unidades ejecutoras respectivas, pertenecientes a los diversos Incisos de la Administración Central, cuyos metidos y atribuciones se correspondan con los que la presente ley asigna a dicho Ministerio. El Poder Ejecutivo establecerá cuales de sus locales y funcionarios pasarán a depender del Ministerio.

La adecuación presupuestal de los funcionarios que se transfieran al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente se efectuará conforme a las normas que regulan la redistribución de funcionarios públicos.

Artículo 14.- Sustitúyese el numeral 4º del artículo 76 de la ley 13.728, de 17 de diciembre de 1968, en la redacción dada por el artículo 1º del decreto ley 14.666, de 9 de junio de 1977, por el siguiente:

"4º Entender en lo relativo al sistema público dentro de los límites que establezca el Plan Nacional de Vivienda."

Artículo 15.- Agrégase al artículo 8º de la ley 16.107, de 31 de marzo de 1990, el siguiente literal:

) A partir de la vigencia de la presente ley, los actos en los que el Banco Hipotecario del Uruguay intervenga como parte otorgante".

Artículo 16.- Decláranse vigentes los procedimientos judiciales y extrajudiciales previstos en la ley 5.343, de 22 de octubre de 1915 y sus modificativas (Carta Orgánica del Banco Hipotecario del Uruguay).

Artículo 17.- Deróganse los artículos 4º y 5º de la ley 13.728, de 17 de diciembre de 1968, en la redacción dada por el artículo 2º del decreto ley 14.666, de 9 de junio de 1977 y los artículos 74, 75, 76 numeral 3º y 78 de la misma ley, en la redacción dada por el artículo 1º del decreto ley 14.666, de 9 de junio de 1977, así como la ley 14.053, de 30 de diciembre de 1971.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 23 de mayo de 1990

GONZALO AGUIRRE RAMIREZ, Presidente. Juan Harán Urioste, Secretario.

MINISTERIO DEL INTERIOR MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL MINISTERIO DE SALUD PUBLICA MINISTERIO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA MINISTERIO DE TURISMO

Montevideo, 30 de mayo de 1990.

Cúmplase, acúsesse recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos

LACALLE HERRERA. JUAN ANDRES RAMIREZ. HECTOR GROS ESPIELL. ENRIQUE BRAGA SILVA. MARIANO R. BRITO. GUILLERMO GARCIA COSTA. WILSON EL SO GOÑI. AUGUSTO MONTESDEOCA. CARLOS A. CAT. ALFREDO SOLARI. ALVARO RAMOS. JOSE VILLAR GOMEZ.

Montevideo, Uruguay. Poder Legislativo.

Las Leyes Ambientales del Paraguay.

El conocimiento de las leyes nacionales es responsabilidad de todo paraguayo. El presente tríptico contiene las leyes ambientales bajo la responsabilidad de la Secretaría del Ambiente, SEAM y otras que comparte con otras instituciones, según lo establecido en su misma ley de creación: (Ley 1,561/2000). Se presenta el listado con el objetivo de que el interesado conozca la existencia de la ley y la solicite a donde corresponde, según su necesidad. A continuación el listado de las leyes:

LEY Nº. 1561/00, QUE CREA EL SISTEMA NACIONAL DEL AMBIENTE, EL CONSEJO NACIONAL DEL AMBIENTE Y LA SECRETARÍA DEL AMBIENTE
 LEY Nº. 96/92, DE VIDA SILVESTRE
 LEY Nº. 294/93 DE EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL
 LEY Nº. 352/94, DE AREAS SILVESTRES PROTEGIDAS
 LEY Nº. 799/95, DE PESCA
 LEY Nº. 583/76, QUE APRUEBA Y RATIFICA LA CONVENCION SOBRE EL COMERCIO INTERNACIONAL DE ESPECIES AMENAZADAS DE FAUNA Y FLORA SILVESTRES
 LEY Nº. 1314/98, QUE APRUEBA LA CONVENCION SOBRE LA CONSERVACION DE LAS ESPECIES MIGRATORIAS DE ANIMALES SILVESTRES
 LEY Nº. 369/72, QUE CREA EL SERVICIO NACIONAL DE SANEAMIENTO AMBIENTAL, SENASA
 LEY Nº. 422/73, LEY FORESTAL
 LEY Nº. 836/80, DEL CODIGO SANITARIO
 LEY Nº. 904/81, CREA EL ESTATUTO DE LAS COMUNIDADES INDIGENAS
 LEY Nº. 123/91, ESTABLECE LAS NUEVAS FORMAS DE PROTECCION FITOSANITARIAS
 LEY Nº. 1344/98, DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR Y DEL USUARIO
 LEY Nº. 198/96, APRUEBA EL CONVENIO EN MATERIA DE SALUD FRONTERIZA, SUSCRIPTO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE PARAGUAY Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA
 LEY Nº. 751/95, QUE APRUEBA EL ACUERDO SOBRE COOPERACION PARA EL COMBATE AL TRAFICO ILICITO DE MADERA
 LEY Nº. 2309/03, QUE APRUEBA EL PROTOCOLO DE CARTAGENA SOBRE SEGURIDAD DE LA BIOTECNOLOGIA DEL CONVENIO SOBRE LA DIVERSIDAD BIOLOGICA.

Podríamos mencionar cuatro grandes ejes temáticos legales sobre los cuales se basan nuestro derecho ambiental y son:

1) leyes que regulan el uso de determinados recursos naturales. Entre estas están: *Biodiversidad y Protección de hábitats*.

- Convenio sobre la Diversidad Biológica, CITES, Ramsar, Convención para la Protección de la Flora, de la Fauna y de las Bellezas Escénicas Naturales de los Países de América, Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres.
- 422/73, Forestal, 96/92, De Vida Silvestre, 352/94, De Áreas Silvestres Protegidas, 385/94, De Semillas y Protección de Cultivares, 799/95, De Pesca.



- *Agua:* Ley 836 del Código Sanitario, que regula las funciones del Estado en lo relativo al cuidado integral de la salud del pueblo y los derechos y obligaciones de las personas en la materia, Resolución 222 SEAM por la cual se establece el padrón de calidad de las aguas en el territorio nacional y decreto 18.831/86, por el cual se establecen normas de protección del medio ambiente.



IMPLEMENTACIÓN PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL (PGA). PROGRAMA CORREDORES DE INTEGRACIÓN DE OCCIDENTE, PAQUETE 1. GERENCIAMIENTO DEL PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL.

Legislación Ambiental



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES (MOPC).
 Gabinete del Viceministro de Obras Públicas y Comunicaciones. Unidad Ambiental (U. A.)
 Dirección de Comunicaciones.
 Tel. 595 (021) 4149000
 E-mail: comunicaciones@mopc.gov.py
<http://www.mopc.gov.py>
Próximo BID 1270/OC-PR.

Paraguay, 2010.

Las otras leyes de los ejes temáticos son:

- **Recursos Minerales:** Ley 93/14 De Minas, Ley 779/95 De Hidrocarburos.
- **Suelo:** Convenio sobre la Diversidad Biológica, Convención sobre Prevención de la Desertificación, Código Sanitario.
- **Aire:** Convención de las NN.UU. Sobre el Cambio Climático, La Convención de Viena para la Protección de la Capa de Ozono, Código Sanitario.

2. Leyes relacionadas con la salud pública:

- **Residuos:** Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Tóxicos y su Eliminación, Ley 42/90 Que Prohíbe la Importación, Depósito, Utilización de Productos Calificados como Residuos Industriales Peligrosos o Basuras Tóxicas y Establece las Penas Correspondientes por su Incumplimiento., Código Sanitario
- **Tóxicos:** Convenio de Basilea sobre Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Tóxicos Peligrosos y su Eliminación, Código Sanitario, Ley 123/91, "Que Establece Normas de Protección Fitosanitarias", Ley No 825_96 Protección de No Fumadores

- 3. **Leyes que crean políticas y/o procesos en cuestiones ambientales:** Ley 294/93, De Evaluación de Impacto Ambiental, Ley 1561/00, Que Crea el Sistema Nacional del Ambiente, el Consejo Nacional del Ambiente y la Secretaría del Ambiente.

- 4. **Leyes de carácter penal:** Ley 716, Que Sanciona Delitos Contra el Medio Ambiente, Ley 1160/97, Código Penal.



Pirámide de Prelación de Leyes.

Debemos respetar la pirámide de prelación de leyes del país, en la cual es la Constitución Nacional de la República del Paraguay, la más importante. A continuación se hace una descripción general del estatus jurídico de los recursos naturales y de las políticas ambientales nacionales, PAN.

Estatus jurídico de los Recursos Naturales en El Paraguay, según La Constitución Nacional. En su Artículo 6 - DE LA CALIDAD DE VIDA, dice que esta será promovida por el Estado mediante planes y políticas. Así también en su Artículo 7 - DEL DERECHO A UN AMBIENTE SALUDABLE, dice que Toda persona tiene derecho a habitar en un ambiente saludable y ecológicamente equilibrado. Constituyen objetivos prioritarios de interés social la preservación, la conservación, la recomposición y el mejoramiento del ambiente, así como su conciliación con el desarrollo humano integral.

Estos propósitos orientarán la legislación y la política gubernamental pertinente. Sentando las bases en este Art. del desarrollo sostenible.

En su Art. 8 que habla de la PROTECCION AMBIENTAL, dice que serán reguladas por ley las actividades susceptibles de producir alteración ambiental.

El delito ecológico será definido y sancionado por la ley. Todo daño al ambiente importará la obligación de recomponer e indemnizar.

Política Ambiental Nacional, (PAN)

La Constitución Nacional establece derechos y obligaciones en el tema ambiental. El país ha firmado convenios internacionales específicos sobre la materia, todos los cuales tienen rango legislativo y son de cumplimiento obligatorio. La Política Ambiental es el conjunto de objetivos, principios, criterios y orientaciones generales para la protección del ambiente de una sociedad, con el fin de garantizar la sustentabilidad del desarrollo para las generaciones actuales y futuras. La PAN establece los criterios de transversalidad que orientarán las políticas sectoriales. Por ser la custodia de la calidad de vida una función primordial e indelegable del Estado, el fin de la PAN será asegurar su mejoramiento para las generaciones actuales y futuras. Aun siendo la gestión ambiental una función eminentemente pública, existe una responsabilidad individual y colectiva que requiere el compromiso y la participación de toda la sociedad civil. Por ello, las políticas y acciones ambientales se sustentan en esquemas de corresponsabilidad y participación social, garantizando el acceso público a la información y fortaleciendo los mecanismos de control social y de rendición de cuentas en la aplicación de las políticas públicas.

ANEXO XIV

XLII REUNION DEL SGT-5 – TRANSPORTES DEL MERCOSUR

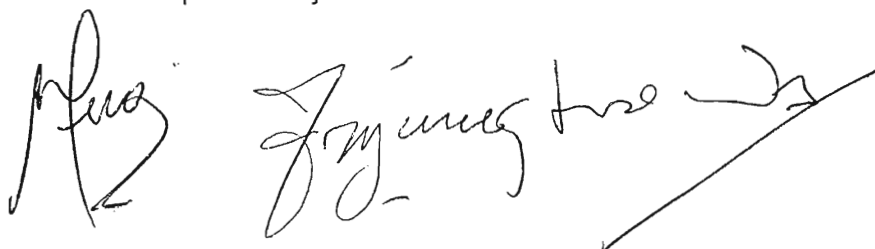
Comisión de transporte ferroviario

Minuta de trabajo

En fecha 26 de octubre de 2011, se reúnen los miembros de las delegaciones de Brasil, Paraguay y Uruguay, quienes realizaron un análisis sobre los avances realizados y de los foros en los cuales se hallan insertos también temas similares o idénticos como la iniciativa IIRSA, Grupos de Trabajos Multilaterales, la Comisión del Artículo 16 del ATIT y otros. Tomando en consideración como están avanzando todos ellos y a fin de aprovechar y alinear procesos ya recorridos y poder cubrir objetivos del presente grupo de trabajo se propone la metodología que se expone a continuación:

- Desarrollar un diagnostico preliminar con el fin de **caracterizar la situación actual** de los sistemas ferroviarios nacionales respecto de las iniciativas propuestas en el marco de la integración transfronteriza y regional identificando aquellas que se hallan insertas como proyectos a nivel de corredores de integración entre dos países y aquellos que involucran más de dos países del MERCOSUR Y ASOCIADOS.
- Aprovechar las reuniones de la Comisión del Artículo 16 del ATIT para el ordenamiento y armonización de normativas y reglamentaciones en el ámbito de la prestación del servicio ferroviario transfronterizo e internacional.
- Identificar fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.
- Definir los conceptos estratégicos en términos de la configuración de corredores de transportes ferroviarios como segmentos de la cadena de suministros que lo articulen y le den competitividad al sistema logístico regional.
- Identificar modelos alternativos de negocios entre las operadoras (públicas-privadas) y mecanismos de financiación.

Finalmente, el Grupo de Trabajo a solicitud de la Presidencia Pro-Tempore acordó estudiar el alcance de la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 82/00 “Instrucciones para la fiscalización del Transporte Ferroviario de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR”, comprometiéndose a informar sobre los resultados arribados a la Presidencia Pro-Tempore en ejercicio.



ANEXO XV



ACTA DE LA 17ª REUNION DE LA COMISION DE ESPECIALISTAS EN TRANSPORTE MARITIMO DEL MERCOSUR

En la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, el día 26 de octubre del 2011, se realizó la 17ª. Reunión de la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo del MERCOSUR, en el marco de la **XLII Reunión del Subgrupo de Trabajo N°5 “Transportes” del Mercosur**, con la participación de las Delegaciones de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay.

La lista de participantes consta como Anexo I.

La Delegación de Uruguay dio la bienvenida a las delegaciones presentes y sobre la base de una Agenda abierta la Delegación de Argentina propuso el tratamiento de dos Temas:

- 1. Estado de situación del Proyecto de Acuerdo de Transporte Marítimo del Mercosur.**
- 2. Requisitos para la prestación de servicios transfronterizos en el Mercosur. Decisión CMC N°54/10 Artículo 3º.**

En relación al primer tema la Delegación Uruguayana informa que el tema del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del Mercosur, pasó a propuesta de Uruguay a consideración del Grupo Mercado Común. Para conocimiento se dio lectura al Acta de la LXXXV Reunión Ordinaria del Grupo Mercado Común celebrada durante los días 13 y 16 de setiembre de 2011.

Para la Delegación Argentina el tratamiento del tema debe seguir en el ámbito del SGT N°5, por lo que ratifica su posición ya vertida anteriormente y la expresada en el ámbito del GMC. Asimismo manifiesta que desearían conocer las conclusiones y la base de conocimiento por la cual Uruguay llegó a las mismas.

La Delegación de Brasil por su parte reafirma la posición anterior en el tema del Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo en el Mercosur, entiende la posición de Uruguay, no obstante, considera que hay mucho



camino a recorrer y no tiene porque ser solo la consideración de los tránsitos, sino otros aspectos técnicos a discutir y a analizar.

La Delegación de Uruguay, considera que es conveniente que el tema continúe en el ámbito del GMC, tal como consta en el Acta N° 03/11, LXXXV Reunión Ordinaria del Grupo Mercado Común antes citada. Manifestó asimismo que es oportuno que permanezca en este ámbito, hasta tanto por consenso se resuelva algo distinto.

2. Requisitos para la prestación de servicios transfronterizos de Transporte por Agua en el Mercosur. Decisión CMC N°54/10 Artículo 3°.

Los servicios de cabotaje nacional están reservados a las embarcaciones de bandera de cada Estado Parte.

Lo concerniente a la navegación, comercio y el transporte de bienes y personas que comprendan la utilización de la Hidrovía Paraguay – Paraná (incluyendo los diferentes brazos de desembocadura de este último, desde Corumbá en la República Federativa de Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay y el Canal Tamengo, afluente del río Paraguay, compartido por la República Plurianacional de Bolivia y la República Federativa de Brasil) se rigen por el Acuerdo Sobre Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraná.

El transporte marítimo entre la República Argentina y la República Federativa de Brasil y entre esta última y la República Oriental del Uruguay están cubiertos por acuerdos bilaterales suscriptos por los respectivos países.

En estos dos casos, las condiciones para la prestación transfronteriza de servicios de transporte marítimo son acreditar el carácter de empresa autorizada que otorga la respectiva Autoridad de Aplicación de cada Estado Parte.

Los requisitos exigidos a las empresas de navegación para poder operar varían según el Estado Parte. Se requiere que las mismas se encuentren legalmente inscriptas en el Estado Parte y en general no hay restricciones a la participación del capital extranjero. Algunos Estados Parte exigen a las



empresas disponer de un número mínimo de embarcaciones matriculadas en sus respectivas banderas para ser habilitadas a operar.

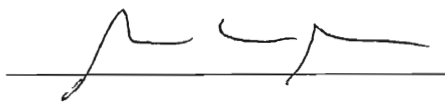
Hay Estados Parte que establecen restricciones al arrendamiento de embarcaciones bajo otras banderas por parte de las empresas habilitadas en el transporte marítimo transfronterizo.

En algunos Estados Parte, los buques de bandera nacional deben tener la totalidad o un porcentaje determinado de sus oficiales y demás tripulantes de esa nacionalidad.

El transporte transfronterizo limítrofe vecinal en aguas interiores, está cubierto por acuerdos bilaterales entre los Estados Parte.



Cap. Sergio Dorrego
Por ARGENTINA



Sr. André Luis Souto de Arruda Coelho
Por BRASIL



Cap. Gustavo Figueredo
Por URUGUAY



XLII REUNION DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N°5 TRANSPORTES DEL MERCOSUR

Montevideo, 26, 27 y 28 de Octubre de 2011

**17ª Reunión de la Comisión de Especialistas de la Comisión de
Especialistas en Transporte Marítimo del Mercosur.**

Anexo I

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA:

Cap. Sergio Dorrego

Consejero Carlos B. Sanchez Vargas

Rosalba Carnovale

BRASIL:

André Luis Souto de Arruda Coelho

Fabio Silva Andrade

Ricardo Pereyra

URUGUAY:

Cap. Gustavo Figueredo

Dra. Adela M. Legazcue

Esc. Alvaro Martins Tabaj

ANEXO XVI

Buenos Aires, 25 de octubre de 2011

Sr. Presidente Pro Tempore
Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte"
S...../.....D

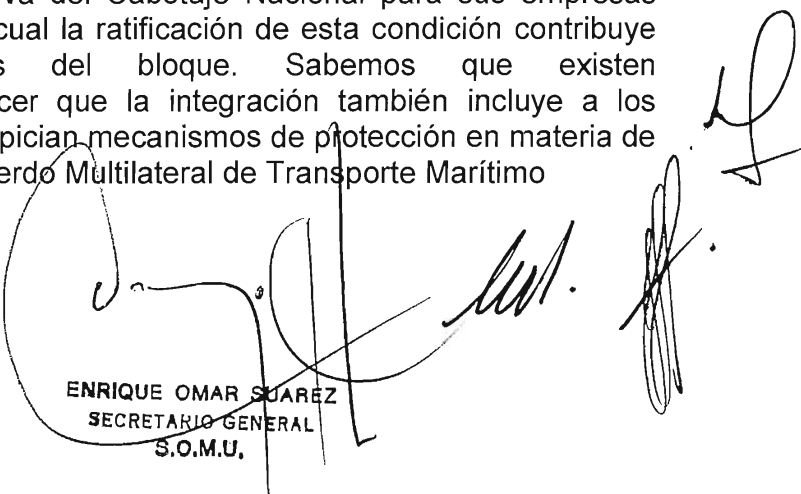
Las organizaciones sindicales que nuclean a los trabajadores y trabajadoras de la Marina Mercante de la República Argentina, tienen el agrado de dirigirse al señor Presidente Pro Tempore a efectos de hacerle conocer su firme posición de apoyo al proyecto "Acuerdo Multilateral de Transporte MERCOSUR", conforme al texto vigente a la fecha.

Este proyecto fue suscripto en la Ciudad de Asunción en el año 2005 y aprobado por la mayoría de los países del bloque. Las delegaciones de Argentina, Brasil y Paraguay, con el criterio de integración que las compromete, ratificaron su posición en las sucesivas reuniones del Subgrupo de Trabajo N° 5, por lo que no encontramos razones válidas que justifiquen más dilaciones para su elevación al Grupo Mercado Común y su posterior puesta en vigencia.

Teniendo en cuenta que el transporte por agua juega un papel fundamental en la economía toda, por cuanto suma valor agregado a las exportaciones de los países miembros, es inobjetable la pretensión de los trabajadores del sector marítimo de participar activamente en el transporte de la carga generada por los estados partes en buques de abanderamiento nacional, y no seguir observando como las rutas marítimas del MERCOSUR se encuentran liberadas a buques extrazona, tripulados por marinos no convencionales, que tributan en países extra - MERCOSUR y que afectan significativamente la industria naval regional.

No hay duda que los países de la región han dado un paso trascendental con la creación del MERCOSUR y que la integración, no es una alternativa, sino una necesidad. El MERCOSUR tiene como principal objetivo aumentar la eficiencia y competitividad de las economías regionales y es bien sabido que dichas economías están integradas por bienes y servicios, por esta razón deben tener un tratamiento igualitario en el transporte por agua intra-regional.

Asimismo, los Estados miembros ya reconocen en sus respectivas legislaciones la Reserva del Cabotaje Nacional para sus empresas nacionales de navegación, por lo cual la ratificación de esta condición contribuye a agilizar las negociaciones del bloque. Sabemos que existen sectores que pretenden desconocer que la integración también incluye a los servicios, por un lado apoyan y propician mecanismos de protección en materia de bienes y por otro se oponen al Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo

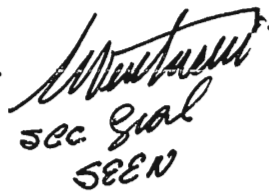


ENRIQUE OMAR SUÁREZ
SECRETARIO GENERAL
S.O.M.U.

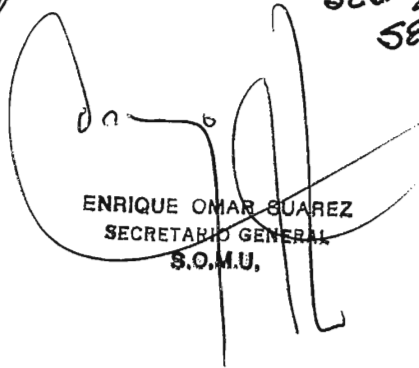
Las organizaciones sindicales marítimas de la República Argentina apuestan a la integración, privilegiando el interés colectivo, seguras que con la aprobación del "Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo MERCOSUR" avanzaremos hacia una demanda directa de trabajo de calidad tanto para los marinos mercantes como también para los trabajadores de las actividades conexas, permitiendo además, mejorar el poder de negociación del bloque a la hora de insertarse en el mundo.

Saludamos a Ud. con nuestra más distinguida consideración.


DOMINGO
C.Z.O.M.N.


sec. Grial
SEEN


JORGE R. TIRAVASSI
CAPITAN DE ULTRAMAR
VICEPRESIDENTE


ENRIQUE OMAR SUÁREZ
SECRETARIO GENERAL
S.O.M.U.

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Buenos Aires, 25 de octubre de 2011

Al señor

Director Nacional de Transporte, Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Coordinador Nacional del SGT N° 5

Felipe Martín

S. _____ / _____ D. _____

Ref. CD N° 5712/2011

**Protocolo de Montevideo. Su implementación,
Proyecto de Acuerdo Multilateral de
Transporte Marítimo del MERCOSUR SGT 5
Solicitud de inclusión en temario y acta de la
reunión del SGT 5 26 a 28 octubre 2011,
Montevideo – Uruguay.**

De nuestra consideración:

Las entidades que a continuación se citan en orden alfabético, representantes de la carga de exportación y de importación, la producción, los puertos y el transporte internacional, reunidas en la Comisión de Usuarios del Transporte – CUT –, tienen el agrado de dirigirse a Ud., refiriéndose al Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR (en adelante PAMTMM):

- Bolsa de Cereales
- Bolsa de Comercio de Rosario
- Cámara Argentina del Acero (Ex Centro de Industriales Siderúrgicos – CIS)
- Cámara de Exportadores de la República Argentina – CERA -
- Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina – CIARA -
- Cámara de la Industria Química y Petroquímica - CIQYP -
- Cámara de Puertos Privados Comerciales
- Centro de Exportadores de Cereales – CEC –
- Sociedad Rural Argentina
- Federación de Cámaras de Comercio Exterior de la República Argentina – FECACERA -

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina - Página 1 de 2

Av. Roque S. Peña 740 – Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires

Tel/Fax: (54-11) 4394-1482 Líneas rotativas

E-mail: contacto@cera.org.ar - Internet: <http://www.cera.org.ar>

ENRIQUE S. MANTILLA
Presidente

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Ante la proximidad de la reunión del SGT N° 5 a realizarse en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay durante los días 26, 27 y 28 de octubre 2011 y no habiéndose producido hechos nuevos significativos tales como contar con una nueva versión del PAMTMM o el conocimiento de un estudio que fundamente el diseño de un futuro proyecto de Acuerdo, consideramos oportuno reiterar la posición y solicitud elevada para la reunión del SGT N° 5 celebrada en mayo 4, 5 y 6 de 2011 en Asunción, Paraguay. (Adjuntamos copia de la misma).

Agradeceríamos especialmente su atención a esta reiteración de posición de la CUT y nos permitimos solicitarle tenga a bien **disponer que esta nota y su adjunto consten en el acta de la reunión SGT N°5** a realizarse en Montevideo, República Oriental del Uruguay los días 26, 27 y 28 del corriente mes de octubre.

Saludamos a Ud. con nuestra más distinguida consideración.



Enrique S. Mantilla
Presidente CERA
Entidad Coordinadora de la CUT



CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Buenos Aires, 26 de abril de 2011

A Señor
Subsecretario de Transporte Automotor /
Coordinador de SGT N° 5
D. Jorge González
S. _____ D.



Ref.: C.D. N° 5658/2011
Protocolo de Montevideo,
Su Implementación
Proyecto de Acuerdo Multilateral de
Transporte Marítimo del Mercosur – SGT N° 5.
Solicitud de inclusión en temario y acta de la
Reunión del SGT N° 5 - Asunción, Paraguay -
4, 5 y 6 de mayo de 2011.

De nuestra consideración:

Exq. SGT 148444/2011

Las entidades que a continuación se citan en orden alfabético, representantes de la carga de exportación y de importación, la producción, los puertos y el transporte internacional, reunidas en la Comisión de Usuarios del Transporte – CUT-, tienen el agrado de dirigirse a Ud., refiriéndose al Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR (en adelante PAMTMM)

- Bolsa de Cereales
- Bolsa de Comercio de Rosario
- Cámara de Exportadores de la República Argentina – CERA -
- Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina – CIARA -
- Cámara de la Industria Química y Petroquímica - CIQYP
- Cámara de Puertos Privados Comerciales
- Centro de Exportadores de Cereales – CEC -
- Centro de Industriales Siderúrgicos –CIS -
- Sociedad Rural Argentina
- Federación de Cámaras de Comercio Exterior de la República Argentina - FECACERA -

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
Av. Roque S. Peño 740 – Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires
Tel/Fax: (54-11) 4304-4482 Líneas rotativas

ENCIOUE S. MANTILLA
Presidente

E-mail: contacto@cera.org.ar - Internet: <http://www.cera.org.ar>

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Ante la proximidad de la reunión del SGT N° 5 a realizarse en la ciudad de Asunción, Paraguay, los días 4, 5 y 6 de mayo próximos y no habiéndose producido nuevos hechos significativos, tales como contar con otra versión del PAMTMM o el conocimiento de un estudio que fundamente el diseño de un futuro proyecto de Acuerdo consideramos oportuno reiterar nuestra posición:

1. Recomendar un profundo análisis del Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios y del Programa de Liberalización en materia de transporte marítimo como paso previo a la formulación de un Acuerdo de Transporte Marítimo del MERCOSUR y de esa manera asegurarse el cumplimiento de toda la normativa vigente.
2. Informar que la actual redacción del PAMTMM es violatoria del Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del MERCOSUR, en particular, por ejemplo, de los Artículos 3° y 4° del Anexo sobre Servicios de Transporte Terrestre y por Agua, al no seguirse la metodología del Programa de Liberalización, que implica respetar los acuerdos multilaterales y bilaterales vigentes (Convenio entre la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay sobre Transporte Marítimo y Acuerdo sobre Transportes Marítimos entre la República Federativa del Brasil y la República Argentina).
3. A los efectos de un adecuado análisis de la situación actual, que sirva de base para el futuro Acuerdo, sugerir que se efectúe un relevamiento de los diferentes obstáculos que puedan detectarse en cada uno de los Estados Parte para el desarrollo del servicio de transporte marítimo de manera tal que pueda cumplirse con todo lo establecido por el Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del MERCOSUR y su Programa de Liberalización.
4. Reafirmar todas las presentaciones anteriormente realizadas por la CUT (Montevideo, octubre de 2007; Mendoza, abril de 2008; Maceió, octubre de 2008; Asunción, mayo de 2009; Montevideo, noviembre de 2009; Salta, mayo 2010; João Pessoa, octubre de 2010).

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina

Av. Roque S. Peña 740 - Piso 1° - C1035AAP - Buenos Aires

Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 Líneas rotativas

E-mail: contacto@cera.org.ar - Internet: <http://www.cera.org.ar>

ENRIQUE S. MANTILLA
Presidente

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Por lo expuesto, esta Comisión de Usuarios del Transporte solicita que

1. Se establezca una hoja de ruta en consulta con el sector privado, para llevar adelante el desarrollo efectivo del Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios y del Programa de liberalización del transporte marítimo ya que la demora en su implementación constituye una traba en la integración y el éxito del Mercosur.
2. En su oportunidad, adaptar el proyecto PAMTMM al marco regulatorio del Protocolo de Montevideo en una efectiva implementación, suspendiendo por el momento su tratamiento
3. Esta presentación conste en el acta correspondiente a la Reunión del SGT N° 5 a realizarse en la Ciudad de Asunción – Paraguay – los días 4, 5 y 6 de mayo de 2011

Agradeciéndole anticipadamente su respuesta positiva a esta solicitud, saluamos a Ud. con la mayor consideración

Enrique S. Mantilla
Presidente CERA
Entidad Coordinadora de la CUT

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
Av. Roque S. Peña 740 – Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires
Tel/Fax: (54 11) 4394-4452 líneas relativas
E-mail: contacto@cera.org.ar - Internet: <http://www.cera.org.ar>

COMITÊ RIO DE JANEIRO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTES MARÍTIMOS

XLLII Reunião do Subgrupo de Trabalho nº 5 "Transportes" do Mercosur/ 17ª Reunião de Especialistas em Transporte Marítimo (Montevideú, R. do Uruguai – 26-28 de outubro de 2011).

Comitê Rio de Janeiro do Acordo Bilateral Brasil-Argentina e do Acordo Bilateral Brasil Uruguai

Declaração de Montevideú

O **Comitê Rio de Janeiro** foi criado em decorrência do "Acordo Bilateral firmado entre o Brasil e a República da Argentina sobre Transportes Marítimos" e pelo "Acordo Bilateral firmado entre o Brasil e a república do Uruguai sobre Transporte Marítimo". Não tem fins lucrativos e representa as empresas brasileiras de navegação credenciadas pela ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários no transporte marítimo entre o Brasil e a Argentina e entre o Brasil e o Uruguai.

O Comitê está convicto de que a integração regional entre os países e regiões do Mercosul é de grande importância social, política, econômica e jurídica para o fortalecimento dos países membros. Ratificamos e defendemos as tratativas do Acordo Multilateral de Transportes em cumprimento e respeito ao Tratado de Assunção, ao Protocolo de Montevideú e ao fortalecimento e crescimento do Mercado Comum do Sul - MERCOSUL como política de integração.

Como é de conhecimento geral, o Protocolo de Montevideú estabeleceu as diretrizes fundamentais do Acordo Multilateral, seu âmbito e limite para concretização. Entre estas diretrizes está o transporte marítimo. Assim, diante das discussões tratadas no Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT5) e na Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo, entendemos que para fortalecer o transporte marítimo e as marinhas mercantes é preciso garantir que o serviço de transporte de um Estado membro para qualquer outro Estado parte do MERCOSUL seja realizado somente por barcos uruguaios, paraguaios, argentinos e brasileiros. Somente desta forma será garantida a livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre estes países. Neste contexto também está incluído o *feeder*. Não há como desvincular o *feeder* do Acordo Multilateral.

Precisamos atentar para a importância do *feeder* na geração de emprego, renda e na ocupação dos nossos barcos no transporte de mercadorias no Mercosul. Se não fosse importante ou rentável

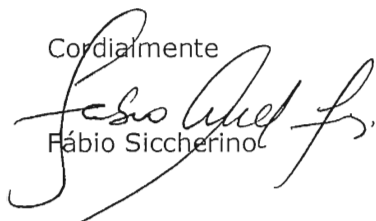
COMITÊ RIO DE JANEIRO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTES MARÍTIMOS

não haveria tantos interesses estrangeiros neste transporte entre os países membros. Podemos considerá-lo uma questão de segurança nacional, visto a atenção crescente que os armadores estrangeiros têm demonstrado em nossos mercados.

Senhores, é preciso demonstrar para o mundo que a integração do Mercosul é verdadeira e temos pouquíssimo tempo para finalizar as tratativas definidas para o SGT05. Sendo assim, devemos continuar as negociações para a integração do transporte marítimo no Mercosul, buscando avaliar cuidadosamente os interesses dos blocos econômicos mundiais sobre as nossas economias.

Cabe ressaltar ainda que, qualquer prerrogativa e/ou liberação do *feeder* representará um desrespeito ao que determina o Tratado de Assunção seus propósitos, princípios e instrumentos.

Cordialmente



Fábio Siccherino

Declaración conjunta de Armadores
Presentada en la
XLI Reunión del SGT 5 –Transporte- del MERCOSUR
(Asunción 4 a 6/05/2011)

Convencidos que:

1. el texto del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR, consensuado en el año 2005 por la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República de Paraguay, y ratificado por las Delegaciones Oficiales de estos países en posteriores reuniones del SGT5, guarda perfecta armonía con los objetivos fundacionales del Tratado de Asunción, especialmente en su Artículo 1º y con el Protocolo de Montevideo sobre Comercio de Servicios y su anexo,
2. el sector de transporte por agua es uno de los sectores económicos incluidos –entre varios otros- en los principios del Tratado de Asunción, por lo tanto debe contar con una política regional, es decir una política de transporte marítimo común; que tenga por objeto reactivar las marinas mercantes de los Estados Partes, los sectores ligados a esas actividades y fortificar la posición regional en la posterior negociación con otros bloques,

el Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima - SYNDARMA - y la Cámara Naviera Argentina – CNA –, entidades fundadoras del Consejo de Armadores del MERCOSUR, en representación de los armadores argentinos y brasileños, exhortan a las Delegaciones Oficiales en esta XLI Reunión del SGT 5 (Asunción 4 al 6/05/11) para que se arbitren los mecanismos necesarios para la puesta en funcionamiento, en el más breve plazo posible, del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR.

Dicho Acuerdo, reiteramos, ya consensuado por tres de los cuatro Estados Parte, responde a los compromisos asumidos en los distintos documentos firmados, dado que:

- Incluye todas las cargas movimentadas entre los puertos y/o zonas de carga y descarga de los países de los Estados Partes;
- Da preferencia para que el servicio de transporte sea efectuado por todos los armadores de los Estados Partes;
- Permite la libre negociación de fletes y demás condiciones de transporte, sin cartelización y establecimiento de cuotas.



Estos principios elementales que contiene el acuerdo,

- No colisiona con ninguna de las políticas portuarias que los Estados Partes tengan establecidas o puedan establecer en un futuro, mientras éstas tiendan a fomentar y fortalecer la integración, el desarrollo y competitividad de la región en su conjunto, conforme lo establece un Tratado de Integración Regional. De no ser así, evidentemente existirían contradicciones que forzarían a la revisión, en su conjunto, de los principios acordados a la firma del Tratado de Asunción y posteriores acuerdos alcanzados; aspecto que excede al tratamiento de este subgrupo, por tratarse de un tema basal. Por otra parte, estamos convencidos que tener puertos eficientes y competitivos beneficia no sólo al país que los posee y a sus ciudadanos, sino también a los actores económicos de la región y a los extranjeros que deban operar en la zona,
- No colisiona con las pautas aplicables al sector de comercio de bienes, el cual cuenta con políticas arancelarias y de control que favorecen la producción local. Un Acuerdo de Transporte marítimo regional, es para el sector de transporte por agua el equivalente a las políticas arancelarias y de control mencionadas, a través de la preferencia otorgada a los armadores de los países firmantes del Tratado de Asunción, en el transporte de las mercaderías que se movimentan en la región, independientemente de su origen o destino.
- Respeta el fundamento de creación de un Acuerdo de Integración, como lo es el MERCOSUR, de fomentar y fortalecer el desarrollo de la región, en este caso específico, el de las marinas mercantes regionales .



PEDRO HENRIQUE GARCÍA
Director Suplente
SYNDARMA



pp
JORGE J. ALVAREZ
Presidente
CAMARA NAVIERA ARGENTINA

SYNDARMA

Sindicato nacional das empresas de navegacao maritima

CNA

camara naviera argentina

Declaración conjunta de Armadores

Presentada en la

XLII Reunión del SGT 5 –Transporte- del MERCOSUR

(Montevideo 26 a 28/10/2011)

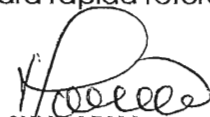
El Sindicato Nacional de las Empresas de Navegación Marítima - SYNDARMA - y la Cámara Naviera Argentina - CNA -, entidades fundadoras del Consejo de Armadores del MERCOSUR, en representación de los armadores argentinos y brasileños, manifiestan su profunda preocupación por el hecho que se haya dado curso a la posición de la Delegación Oficial de Uruguay al haberse elevado al GMC el tratamiento del Proyecto de Acuerdo sobre Transporte Marítimo del MERCOSUR.

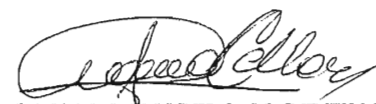
La Delegación Oficial de Uruguay no ha cumplimentado con la pertinente entrega, en Reunión de Especialistas sobre Transporte Marítimo del SGT5 del MERCOSUR, del estudio técnico comprometido en reiteradas reuniones sobre el impacto que verbalmente sostienen causaría al puerto de Montevideo el Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR, cuyo texto ya fuera aprobado por las Delegaciones Oficiales de Argentina, Brasil y Paraguay en el año 2005.

Entendemos que este solo hecho es motivo más que suficiente para que no puedan ser dadas por terminadas las discusiones en el ámbito del SGT5.

Dado lo expuesto, los armadores argentinos y brasileños, coincidiendo plenamente con la manifestado por las Delegaciones de Argentina y Brasil en la reunión del GMC, realizada en el mes de Setiembre del corriente año, solicitan se requiera a la Delegación Oficial de Uruguay la entrega del informe técnico aludido, para que los Especialistas sobre Transporte Marítimo de las Delegaciones de Argentina, Brasil y Paraguay puedan analizarlo con la profundidad técnica necesaria y poder así encarar un debate profesional del tema, a fin que en el sector de transporte por agua se pueda avanzar en el proyectado acuerdo regional de transporte, en un todo de acuerdo con los principios del Tratado de Asunción y el Protocolo de Servicios.

Mientras ello no ocurra, reiteraremos la la Declaración presentada en la XLII Reunión del SGT5 –Transporte- del MERCOSUR (Asunción 4 al 6/5/2011), cuya copia para rápida referencia, adjuntamos a la presente


SYNDARMA


CAMARA NAVIERA ARGENTINA



SEMARBRA
SERVICIOS DE TRANSPORTE MARITIMO
ARGENTINA BRASIL MERCOSUR

SBA N° 1.240

Buenos Aires, 20 de Octubre de 2011

Presidente Pro Tempore del Mercosur
ante el SGT N° 5 de Transportes del Mercosur

Sr. Felipe **MARTIN**

S. / D.

Ref: MERCOSUR - Futuro Acuerdo s/Transporte
Marítimo

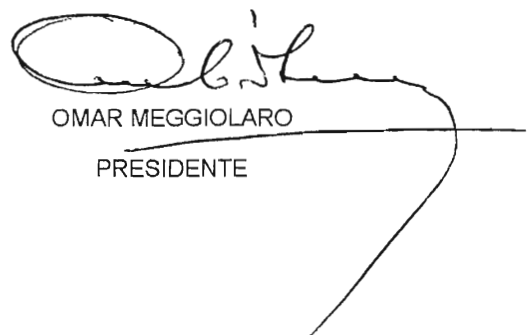
De nuestra mayor consideración:

Cúmplenos dirigimos al Sr. Presidente, a fin de remitir para v/conocimiento intercambio de notas mantenido entre el Centro Nacional de Navegação (Centronave) del Brasil y esta entidad, como consecuencia de las diferentes posturas registradas respecto de la cargas a ser incluidas en el futuro acuerdo sobre transporte marítimo regional.

A modo de síntesis se destaca que Centronave se pronuncia a favor de la exclusión de las cargas "feeders" y las de transbordos, mientras que SEMARBRA sostiene fundadamente la inclusión de todas las cargas que se transportan del territorio de un Estado Parte al territorio de cualquier otro Estado Parte del Mercosur.

Sin otro particular, saludamos al Sr. Presidente con nuestra consideración más distinguida.


ADRIANA ALEJO
ADMINISTRADORA EJECUTIVA


OMAR MEGGIOLARO
PRESIDENTE



CTEX 071/11

São Paulo, 05 de julio de 2011

Ilustríssima
Sra. Adriana Alejo
Administradora Ejecutiva
Av. Callao nº215 – 5º D
(C1022AAC) C.A.B.A. - Argentina

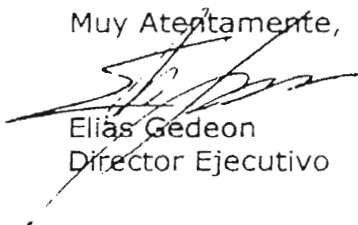
Ref.: Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo del Mercosur - SGT nº5

Estimada Señora,

Adjunto carta que manifiesta nuestra posición favorable a la libertad de banderas en el transporte marítimo de cargas, en transbordo ("transshipping") y cargas "feeder" entre los países del Mercosur.

Cualquiera restricción en este transporte, como pretenden algunos, va en contra de la tendencia mundial, además de perjudicar de manera grave el comercio entre los países del Mercosur.

Muy Atentamente,



Eliás Gedeon
Director Ejecutivo



CentroNave

CENTRO
NACIONAL
DE NAVEGAÇÃO

São Paulo, 05 de julho 2011.

Ministério das Relações Exteriores do Brasil;
Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior;
Ministério dos Transportes do Brasil;
Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ;
Secretaria Especial dos Portos – SEP (Casa Civil);
Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público – ABRATEC;
Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA;
Subgrupo de Trabalho (Transportes) do MERCOSUL - SGT5;
Centro de Navegación (Argentina);
Centro de Navegación Transatlántica - CENNAVE (Uruguay).

Ref.: 16ª Reunión de La Comisión de Expertos en Transporte Marítimo Del MERCOSUR.

Estimados Señores

Centro Nacional de Navegação - Centronave, entidade associativa de âmbito nacional, criada em 1907 com sede em São Paulo, que reúne a los Armadores em la actualidad 28 de larga distancia, nacionais y extranjeros, y que tiene por objeto el desarrollo de la navegación y el comercio marítimo entre el Brasil y del exterior, incluyendo la mejora y fomento de las actividades en general y la protección de los derechos y intereses individuales, de facto o colectiva de sus miembros, que abarcan las empresas de transporte siguientes:

- Aliança Navegação e Logística LTDA.,
- Azul Overseas Ltd.,
- Bringer Lines,
- Brisa Lines,
- China Shipping Container Lines,
- CMA CGM Group,
- Compañía Libra de Navegación (URUGUAI),
- CSAV Group – Companhia Sudamericana de Valores,
- CSAV/LIBRA,



- Delmas SAS,
- Empreemar – Empresa Marítima S.A. (CHILE),
- Evergreen Marine Corp. Ltd.,
- GearBulk Pool Ltd.,
- Grimaldi Compagnia Di Navigazione SPA,
- HamburgSüd Group,
- Hapag-Lloyd A.G.,
- Kawasaki Kisen Kaisha,
- Login Logística Intermodal S/A.
- Maersk Line S.A.,
- Mol – Mitsui O.S.K. Lines Ltd.,
- MSC Mediterranean Shipping Company S.A.,
- NYK – Nippon Yusen Kaisha,
- Saga Forest Carriers Intl, A/S,
- Spliethoff Bevrachtungskantoor BV,
- The Sanko Teamship CO. Ltd.,
- U-Sea Bulk Shipping A/S,
- Wallenius Wilhelmsen Lines
- Westfal-Larsen Shipping A/S. e
- Zim – Integrated Shipping Services Ltd.,

Ven, exponer muy respetuosamente y registrar los siguientes:

Teniendo en cuenta la reciente "SGT N ° XLI Reunión 5" - Comité de Expertos en Transporte Marítimo del Mercosur, donde los diferentes puntos de cabotaje en el bloque fue levantado;

Teniendo en cuenta todos los esfuerzos de este Equipo Especializado en la mejora del sector marítimo con el objetivo de promover el progreso y la generación de riqueza sostenible de las naciones que participan - donde ANTAQ actúa como el representante del Brasil;

Teniendo en cuenta la evolución creciente de la balanza comercial brasileña, que en mayo de este año cerró con un superávit de \$ 3.529 millones de dólares EE.UU., con más de \$ 23 mil millones en exportaciones (un aumento del 25,2% en comparación con el mismo periodo de 2010) y registro de \$ 19.682 mil millones de dólares EE.UU. en importaciones (más del 31% de aumento en comparación con el mismo periodo/10) - según los datos publicados por el Ministerio de Fomento, Industria y Comercio Exterior - MDIC;

Teniendo en cuenta que esta entidad representativa es responsable de aproximadamente el 70% en todo el movimiento marítimo del estimado antes mencionados - y que tiene la única y exclusiva finalidad de colaborar con las políticas de desarrollo antes mencionados;

Teniendo en cuenta, por último, que el transporte mercantil actual cuenta con una escala de las rutas de navegación fijada para mover en el **más eficiente y menos costosa posible** - lo que contribuye a un control efectivo del costo país



REGISTRA:

Que esta entidad se está posicionando contraria a la adopción del sistema unificado de transbordo de cargas internacionales entre los países del bloque Mercosur, cuyos resultados – al revés de lo que se estima por autoridades divergentes - resultará en un inmenso retroceso al comercio exterior considerándose las restricciones en el transporte marítimo transfronterizo que se intenta aplicar, perjudicando por esta razón el diligente proyecto de mejoría continua de la economía brasileña y su bloque económico.

Cabe destacar que esta entidad aboga por el mantenimiento de las normas relativas al concepto de aplicación global y *transshipment* entre los países como una forma de estimular el sistema *feeder* y la posibilidad de utilizar buques de mayor tamaño que contribuyen a la reducción de los costes de transporte. *A contrario sensu*, la restricción de las banderas y la aplicación de las normas para inhibir el *transshipment* en el Mercosur podría perjudicar la intención de los países miembros en la creación de *hub ports* para satisfacer las necesidades de logística que demanda un comercio hoy en día.

Así que no hay duda de que el *transshipment*, o simplemente trasbordo de carga extranjera entre los países, no sea más que mera herramienta de facilitador del contrato de transporte - con un puerto extranjero como puerto de origen y un puerto nacional como destino final y viceversa. Por lo tanto, el cambio de buque, la escala intermedia en país del Mercosur, consiste únicamente en la estrategia operativa para optimizar la eficiencia en la prestación de servicios por las compañías y reducir los costos que componen el flete y por reflejo, el mismo costo Brasil.

Por lo tanto, la restricción de la operación ya se ha indicado, cuya consecuencia práctica se traduce en el "Cabotaje en bloque", desde el punto de vista de esta entidad será en contra del flujo de crecimiento económico mundial, así como las costumbres internacionales.

Así, en la certeza de que esta entidad es contribuyendo a la mejora de la política de transporte, me suscribo.

Atentamente,

Elias Gedeon
Director Ejecutivo



SBA N° 1.230

Buenos Aires, 18 de Octubre de 2011

Centro Nacional de Navegación

Director Ejecutivo

Sr. Elías **GEDEON**

S. _____ / _____ D.

**Ref: MERCOSUR – Futuro Acuerdo s/
Transporte Marítimo**

De nuestra mayor consideración:

Cúmplenos dirigimos a Ud. con relación a su atenta nota fechada a inicios de julio y que fuera recibida en el mes de septiembre ppdo., referida a la última reunión celebrada por el SGT5 de Transportes del Mercosur y el Grupo de Especialistas en Transporte Marítimo.

Sobre la misma nos permitimos las siguientes reflexiones.

Tanto el SGT5 como el Grupo de Especialistas es la instancia técnica del mercado común que tiene el mandato de elaborar el futuro Acuerdo sobre Transporte Marítimo Regional, conforme la decisión política definida por el conjunto de los Estados Parte integrantes del Mercosur. Dicha decisión se encuentra plasmada en el Protocolo sobre el Comercio de Servicios del Mercosur (denominado Protocolo de Montevideo) y consiste en lograr la libre circulación "intrazona" del transporte marítimo regional, como máximo con fecha 7 de diciembre del año 2015.

Estos grupos técnicos de trabajo tienen acotada su función por cuanto el Protocolo de Montevideo ya ha definido el Ámbito de Aplicación del futuro acuerdo en los taxativos términos establecidos en el inciso 2) de su Artículo II. Es decir que el acuerdo multilateral **deberá abarcar** el servicio de transporte marítimo que se presta "del territorio de un Estado Parte al territorio de cualquier otro Estado Parte".

En cuanto a las cargas a ser incluidas en el futuro acuerdo es de aplicación las Listas de Compromisos Específicos, asumidos a nivel político por los Estados Parte en las rondas de negociaciones del Grupo Ad Hoc de Servicios dependiente del Grupo Mercado Común. A la fecha ya se han celebrado siete



rondas de negociaciones y ninguno de los Estados ha excluido del futuro acuerdo las cargas "feeders" ni los transbordos que se efectúan en el mercado regional.

Por otra parte consideramos conveniente recordar que en materia de adhesión o denuncia para el Protocolo de Montevideo, rigen como un todo, las normas establecidas por el Tratado de Asunción. Es decir que la adhesión o denuncia al Tratado de Asunción o al Protocolo de Montevideo, significan, ipso iure, la adhesión o denuncia a este Protocolo y al Tratado de Asunción. Así de fuerte es la decisión de los Estados para llevar adelante la libre circulación "intramercozur" del sector económico de los servicios.

A partir de ese significativo comercio exterior brasileño, sumadas las restantes economías del Mercosur, resulta comprensible la apetencia de los armadores extrazona para acceder a este mercado común. No debemos olvidar que en un mundo económicamente convulsionado, como el que vivimos, el sector de los servicios, en este caso el del transporte marítimo, contribuye en grado sumo a la Balanza de Servicios a través de la generación y ahorro de divisas. Sin lugar a dudas todo ello fue debidamente ponderado por los Estados Parte al momento de definirse las políticas macroeconómicas del Mercosur.

Asimismo consideramos que el Mercosur y cada uno de los Estados que lo integran son soberanos para definir la política sobre el comercio de servicios, como lo han hecho en el Protocolo de Montevideo y somos respetuosos de los mecanismos adoptados por otros mercados.

Efectuadas dichas reflexiones y con fundamento en la normativa del Mercosur, ratificamos nuestra posición consistente en incluir en el futuro Acuerdo sobre Transporte Marítimo todas las cargas que se transportan del territorio de un Estado Parte al territorio de otro Estado Parte.

No obstante ello, entendemos la posición que sustenta esa entidad en materia de cargas "feeders" y transbordos, claro que como comprenderá la rechazamos debido a nuestro rol de armadores regionales. Creemos en la potencialidad del transporte por agua como elemento generador de crecimiento y desarrollo del mercado regional: **"Sin servicios no hay comercio ni crecimiento económico"**.

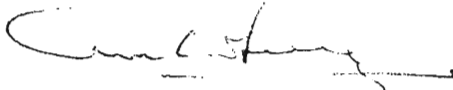
Independientemente de las diferencias que podamos registrar como entidades, consideramos muy fructífero este intercambio de posiciones que permiten sincerarnos, con el ánimo de poder contribuir todos a un fin superador como es la consolidación de un mercado único de bienes y servicios para la región.



Por último nos permitimos hacer notar que la empresa Login Logística Intermodal SA nos ha informado con fecha 28 de julio ppdo., sobre *representación* lo siguiente: "...Dicho esto, y considerando la carta enviada por Centronave, el 05 de julio de 2011, sobre el asunto denominado como "sistema unificado de transshipment de cargas internacionales entre los países de Mercosur", o simplemente transbordo, **venimos por medio de ésta a informar que Log-in, a pesar de ser asociada a Centronave, no concuerda con el posicionamiento presentado.**"

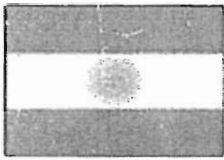
Sin otro particular y reiterando nuestra consideración más distinguida saludamos a Ud. muy atentamente.


ADRIANA ALEJO
ADMINISTRADORA EJECUTIVA


OMAR MEGGIOLARO
PRESIDENTE

c.c./

Ministério das Relações Exteriores do Brasil;
Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior;
Ministério dos Transportes do Brasil;
Agencia Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.
Secretaria Especial dos Portos – SEP;
Associação Brasileira dos Terminais de Containeres de Uso Público – ABRATEC.
Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA.
Subgrupo de Trabalho (Transportes) do MERCOSUL – SGT5.
Centro de Navegación (Argentina).
Centro de Navegación Transatlántica –CENNACE (Uruguay)



Argentina



Bolivia



Brasil



Chile



Paraguay



Uruguay

**CONSEJO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERA DEL
MERCOSUR, BOLIVIA Y CHILE
"CONDESUR"**

Montevideo, 25 de octubre de 2011

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Don ENRIQUE PINTADO.

De nuestra mayor consideración.

Las máximas autoridades de las gremiales integrantes del Consejo Empresarial del Transporte de Cargas por Carretera del MERCOSUR, Bolivia y Chile – CONDESUR -, agradecen muy sinceramente su atención y hacen propicia la oportunidad para manifestarle su preocupación respecto a ciertos aspectos del transporte internacional de cargas por carretera de la región.

Actualmente la distribución forma parte activa y directa del comercio y negocio internacional y su incidencia es cada vez más importante; de acuerdo al último estudio del Banco Mundial realizado en el año 2010, el 46% de la rentabilidad que se genera en un negocio internacional deviene de la etapa de distribución.

Esta circunstancia impacta directamente en la competitividad de los flujos comerciales de nuestra región frente al resto del mundo, a lo cual se debe agregar que el 86% de los intercambios y tránsitos que el comercio implica dentro del MERCOSUR y sus países asociados, se realiza a través de operaciones de transporte por carretera. Bien puede afirmarse que si el camión no funciona el MERCOSUR no se moviliza; o que si el transporte por carretera no funciona correctamente, el comercio en el MERCOSUR no se distribuye adecuadamente.

En función a estas ideas y realidades, el CONDESUR necesita que los mayores esfuerzos de las autoridades de la región se canalicen, a la mayor brevedad posible, fundamentalmente hacia los siguientes objetivos:

- 1.- Como consecuencia de cierta interpretación errónea dada a la figura contractual del arrendamiento mercantil, resulta necesario ordenar el uso indiscriminado de la figura del fletero con la finalidad de dotar al sistema de mayor transparencia, seguridad y facilitación. En tal sentido, instamos a las autoridades gubernamentales competentes a implementar una fórmula que permita que cada empresa permisionaria tenga derecho a que por cada camión propio, se pueda llegar a habilitar solamente un fletero.
- 2.- Realizar todos los esfuerzos necesarios para lograr una revalorización de la visión política del transporte internacional.
- 3.- Lograr la efectiva e irrestricta aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT- en todos los Estados Parte del mismo y por parte de todas las autoridades nacionales de los mismos.
- 4.- Alcanzar la efectiva e irrestricta aplicación del Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Transportista en todos los Estados Parte del MERCOSUR, más específicamente, en la República Oriental del Uruguay.
- 5.- Implementar todas las medidas necesarias para alcanzar una rápida implementación del SINTIA, a los efectos de agilizar la operatoria de los pasos de frontera, punto de inflexión de los tránsitos internacionales por carretera.

Handwritten signatures and initials, including one that appears to say "J. Lami (INTC)".



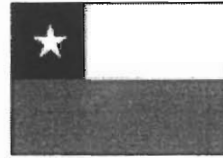
Argentina



Bolivia



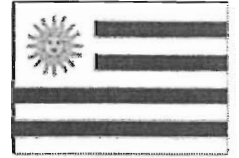
Brasil



Chile



Paraguay



Uruguay

**CONSEJO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERA DEL
MERCOSUR, BOLIVIA Y CHILE
"CONDESUR"**

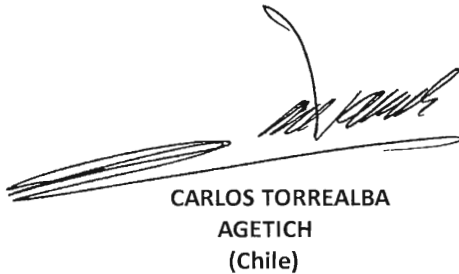
Montevideo, 25 de octubre de 2011


Estamos convencidos de que en la medida que se logre trabajar y mejorar el actual estado de situación de estos pilares sustanciales de la actividad, la región incrementará notablemente sus niveles de eficiencia en lo que hace a la distribución de sus cargas y, consecuentemente, el comercio exterior de los países que la integran lograrán aumentar en forma importante sus actuales niveles de competitividad con respecto al resto del mundo.

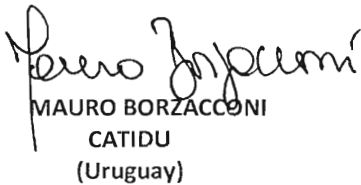
Reiterando el agradecimiento ya manifiesto, hacemos propicia la oportunidad para reiterarle al Señor Ministro nuestra mayor consideración.


JOSE ARATA
FADEEAC
(Argentina)

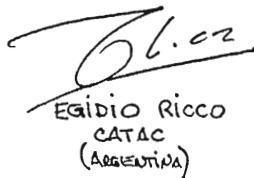

JULIO HUESPED
CAPATIC
(Paraguay)


CARLOS TORREALBA
AGETICH
(Chile)


ADEMIR POZZANI
NTC – LOGISTICA
(Brasil)


MAURO BORZACCONI
CATIDU
(Uruguay)


ESTEBAN CANTEROS
ATACI
(Argentina)


Egidio Ricco
CATAC
(Argentina)

Montevideo, 27 de octubre de 2011.-

Señores Coordinadores Nacionales del
Sub Grupo de Trabajo N° 5 –Transportes- del Mercosur.
Presente

De nuestra mayor consideración:

EL FORO DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA DEL MERCOSUR, reunido en la ciudad de Montevideo, Uruguay, en el día de la fecha, se dirige a Ustedes y expresa que:

1.- LIMITE DE RESPONSABILIDAD CIVIL A PASAJEROS TRANSPORTADOS.

Solicitamos una solución integral a este problema que representa una inequidad entre la modalidad de transporte de pasajeros por automotor y la modalidad aérea y marítima en cuyos casos la responsabilidad se encuentra establecida y limitada en los códigos marítimo y aeronáutico.

Al no haber una normativa al respecto, quedan sin resolver los límites a la responsabilidad en nuestra modalidad, esta situación trae aparejada la imposibilidad de contar con certeza jurídica, con posibilidad de contar reaseguros, etc. quedando librada la determinación de los montos indemnizatorios a la interpretación exclusiva del juez del caso.

A esos efectos proponemos la creación de una comisión ad hoc, integrada por expertos en el tema y representantes del sector transportista para presentar una solución integral a ésta problemática.



CAPATIT
RICARDO FUSTAGNO

2.- RESOLUCION GMC 28/05.

Reiteramos una vez más la necesidad de que con relación a la Resolución GMC 28/05, los Coordinadores del SGT N° 5 colaboren para lograr la efectiva implementación de los servicios experimentales entre Buenos Aires y Asunción y entre Montevideo y Buenos Aires, realizando los contactos necesarios con los representantes de las Aduanas a nivel de cada país.

Debemos destacar que esta Resolución fue aprobada originalmente hace más de 17 años como Resolución GMC N° 117/94, por lo que se hace imperiosa su puesta en marcha.

3.- FACILITACION Y AGILIZACION FRONTERIZA.

Consideramos que la facilitación y agilización fronteriza es imprescindible para lograr una verdadera integración regional. Es necesaria la eliminación de las asimetrías relativas a la diversidad de requisitos y diferencias de criterios existentes entre los países miembros. Se debe lograr la implementación de sistemas integrados de control fronterizo en los diferentes pasos como prioridad.

Asimismo se hace imprescindible que las autoridades migratorias y aduaneras, puedan recibir vía internet u otros medios, las listas de pasajeros, para poder realizar previamente a la llegada de las unidades a las fronteras, todos los controles necesarios de forma tal que el pasaje por los puestos fronterizos pueda ser realizado con fluidez y en un lapso de tiempo razonable.

Deben adoptarse medidas tendientes a evitar las demoras o enlentecimientos injustificados que muchas veces se producen por la operativa aplicada por parte del personal de los servicios fronterizos, para evitar que se siga deteriorando la imagen de las empresas, instituciones y países en forma injustificada.

Lamentablemente estamos asistiendo a un empeoramiento sustancial de las situaciones denunciadas, especialmente en la frontera argentino-uruguaya.

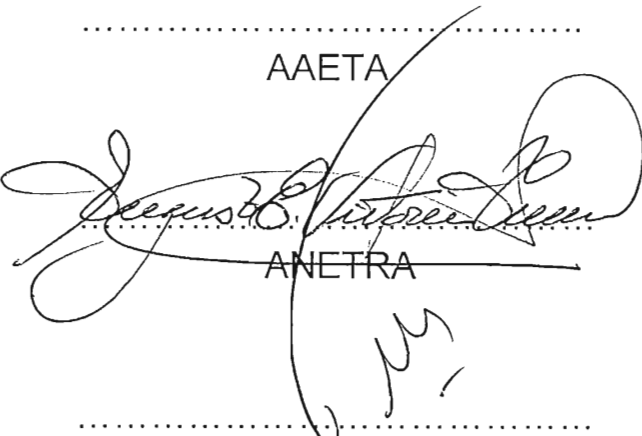
Desde junio de 2011, las autoridades migratorias argentinas han realizado cambios en los procedimientos habitualmente utilizados para efectuar los controles, originando demoras en los tiempos de viaje, que han pasado de 15 a 20 minutos a más de una hora en todos los casos, con la consiguiente concentración de numerosas autobuses y pasajeros en instalaciones inadecuadas debiendo permanecer muchas veces a la intemperie en horas de la madrugada y con temperaturas muy cercanas al cero grado.

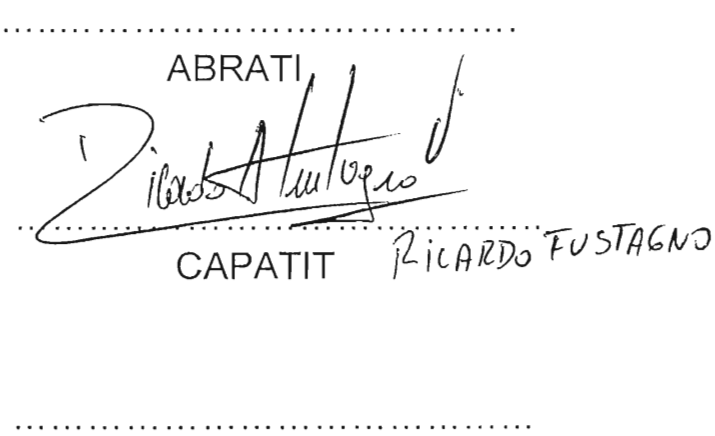
Muchas veces el pasajero debe descender, subir y volver a descender en más de una oportunidad de las unidades de transporte en un mismo "paso integrado", lo que constituye un verdadero atentado contra el modo de transporte terrestre.

4.- PESOS y DIMENSIONES.-

Dentro de la normativa establecida al respecto, existen claras diferencias de criterio, por lo que se hace necesario que hasta tanto se produzca una revisión de la normativa vigente y se fije una posición común a los países miembros, que las autoridades de cada país eviten configurar infracciones que pueden generar sanciones a las empresas.

Manifestamos nuestra disposición a participar en todas las oportunidades que nos sea requerido para aportar nuestro conocimiento y nuestra experiencia como lo hemos venido haciendo hasta el presente.

.....
AAETA

ANETRA
.....
CELADI

.....
ABRATI

CAPATIT RICARDO FUSTAGNO
.....
FENABUS