

XXII REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO Nº 5 “TRANSPORTES”

Se realizó en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, entre los días 7 y 9 de noviembre de 2001, la XXII Reunión del Subgrupo de Trabajo Nº 5 “Transportes”, con la presencia de las delegaciones de Brasil, Paraguay y Uruguay.

Participaron como observadores las delegaciones de Bolivia y Chile.

La lista de participantes (integración de las delegaciones) se agrega como Anexo I de la presente Acta.

El señor Ministro de Transporte y Obras Públicas del Uruguay, Ing. Lucio Cáceres Behrens dio la bienvenida a las delegaciones presentes. Manifestó como era de público conocimiento y constituía el sentir de nuestros pueblos, su evidente pesar por los momentos difíciles por que atraviesan las economías de nuestros países. Pero que es importante recordar que aún antes de la globalización, para el sector transporte ya eran importantes los principios de libertad y reciprocidad.

El transporte internacional posee un cuerpo de normas que es referente obligado, tanto para otros foros, como para el concierto mundial. Esto nos obliga a que todos los protagonistas del sector lo conozcan y apliquen, como así también los actores de otras áreas vinculadas al transporte, como lo son la económica, jurisdiccional, etc. Es en este sistema de transporte, con más de tres décadas de existencia real, donde necesitamos hacer hincapié en la profesionalización, tanto del sector empresarial, como del sector público.

En el sector empresarial, cumpliendo con los pilares básicos de la seguridad, la economía y la eficiencia. Así lo es por ejemplo, la aplicación de los controles de inspección técnica vehicular ya acordados en el MERCOSUR. Estos nos garantizan la seguridad en el transporte, eliminan una fuente creciente de asimetrías entre las flotas de los distintos países, asegurando la verdadera economía y eficiencia del sistema.

Desde el sector estatal, con la difusión y aplicación de las normas acordadas e internalizadas por todas las Administraciones, evitando de esta manera conflictos y reclamaciones de fuera y dentro de los ámbitos del propio sector transporte.

Concluyó la apertura de esta XXII reunión, formulando votos por el éxito de los trabajos y en consecuencia de las negociaciones.

Luego de la apertura de la reunión, el Presidente de la delegación de Uruguay, Ing. Conrado Serrentino, dio asimismo la bienvenida a las delegaciones expresando el sentimiento de pesar por la reciente desaparición física del Señor Secretario Ejecutivo del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay – Paraná Licenciado Daniel Levy. Destacó su persona, tanto por sus profundos conocimientos en materia de transporte, como por su hombría de bien, e invitó a

todos los presentes a acompañarlo en la realización de un minuto de silencio en homenaje de su memoria.

Posteriormente el Presidente de la delegación de Uruguay, una vez aprobada la Agenda -la que se adjunta como Anexo II a la presente-, procedió a la instalación de las distintas Comisiones de Especialistas de “Transporte Fluvial y Marítimo” y la encargada del tratamiento del “Límite de la Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Internacional de Pasajeros”.

Reanudando el plenario en sesión de la tarde, el Ing. Serrentino invitó al Sector Privado a realizar sus distintas exposiciones, reiterando una vez más que su presencia ratifica la voluntad de los Estados Partes de continuar escuchando a los actores directos en la integración del Sector.

En tal sentido el Señor Carlos Ney Ramírez en representación del Consejo Empresarial del Transporte de Carga por Carretera del MERCOSUR, Bolivia y Chile (CONDESUR), formuló su exposición e hizo entrega a la Presidencia del Acta de la XVIII Reunión que se adjunta como Anexo V. En síntesis expresó la absoluta disconformidad que existe en el transporte internacional de cargas, insistiendo y reiterando lo expresado en reuniones anteriores, respecto de la grave situación por la que atraviesa el mismo.

El problema es la situación del transporte “formal” internacional de cargas, frente al transporte “informal”. Este último no cumple con los requisitos técnicos, económicos, fiscales, etc. Ello constituye no sólo un perjuicio para los Estados, que permiten la actuación de transportistas que no cumplen con sus obligaciones, sino que significa una clara competencia desleal con los transportistas “formales. Todos los días podemos ver por las carreteras a camiones que a simple vista por su estado y deterioro no cuentan con habilitación técnica.

Por ejemplo, aseguró, el 50 % de las empresas formales de transporte de cargas de la región han desaparecido y entre un 20 y 30 % se encuentran en situación de quiebra. En forma verdaderamente desalentadora las empresas han visto como las fronteras que iban a desaparecer como elementos de separación de los países, se han ido convirtiendo en verdaderas vallas o muros a la integración.

Su sector de cargas internacionales, entiende que a menos que se produzcan cambios radicales, la realidad económica del sector nos muestra que tal vez hoy ya sea tarde para encontrar soluciones para el mismo. Con el agravante que se trata de un sector vital en el intercambio comercial de los países del MERCOSUR (Anexo VII).

Seguidamente, hizo uso de la palabra el Señor Augusto Victorica en representación del “Foro de Empresarios de Transporte Colectivo de Personas por Carretera del MERCOSUR”.

Reiteró lo ya expresado en oportunidad de la última Reunión de este Subgrupo, en atención a que la situación no varió en este período. Asimismo destacó la importancia de la instrumentación efectiva y real de la Resolución GMC Nº 117/94, enfatizando que el Sector entendía imprescindible su participación en las deliberaciones del Comité Técnico Nº 2 “Asuntos Aduaneros”, para poder

colaborar en la pronta y definitiva implementación de la Resolución referida. También reiteró la importancia de la consideración y alcance de un Acuerdo sobre el tema del “Límite de la Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Internacional de Pasajeros”, única forma de eliminar las incertidumbres e injusticias en el ejercicio efectivo de la profesión, que normalmente culmina con una decisión judicial unilateral que pone en riesgo la seguridad económica de una empresa.

A continuación el representante de la Cámara de Transporte Fluvial, manifestó la preocupación del sector por la falta de un marco normativo que permita encarar los emprendimientos que ese Sector necesita y así acompañar el desarrollo regional. Agregó además la importancia del transporte multimodal y las inquietudes existentes respecto del mismo, en virtud que representa una posibilidad concreta y efectiva de desarrollo, con beneficios económicos en un medio seguro y con un bajo impacto ambiental (Anexo VII).

Finalizadas las exposiciones, las delegaciones presentes coincidieron en que las declaraciones realizadas por el Sector privado, constituían un llamado de alerta, que obliga a los países a esforzarse para buscar la mejor solución de los problemas planteados.

Por su parte, el delegado de Uruguay manifestó que es lógico pensar que las asimetrías denunciadas, en buena medida pueden ser resueltas por las autoridades de transporte. Pero sabemos también, que muchas de ellas no dependen de nosotros, sino de las autoridades económicas y que sin la citada adecuación macroeconómica no podrán resolverse.

Las delegaciones de Brasil y Paraguay coincidieron en manifestar su total acuerdo con lo expresado por la Delegación de Uruguay, comprometiéndose a emplear todos sus esfuerzos en la superación y eliminación de las dificultades.

A continuación el representante de la delegación de Chile formuló una breve reflexión respecto de la actividad y los avances efectivos de este Subgrupo. Expresó que este foro regional de integración debe encontrar el camino que permita brindarnos a nosotros mismos la fuerza que nos está exigiendo esta actividad para encontrar la solución de sus problemas más urgentes. Si nos dejamos abatir por lo no hecho, podemos dejar pasar la irrecuperable oportunidad de lograr los avances por los que tanto esfuerzo desplegamos. Tenemos que sacar energía de nuestras propias debilidades y aprovechar nuestra inventiva y conocimientos, demostrando al mundo que podemos hacer las cosas bien con la mejor voluntad y disposición para resolver las dificultades.

A continuación las delegaciones procedieron a ingresar al tratamiento y consideración de la Agenda de la Reunión aprobada por las delegaciones.

En este estado el Señor Vice Ministro de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil, Ing. Robert Becerra de Bolivia, expresó que se hizo presente en esta

Reunión para mostrar el interés y la decisión política del Gobierno Boliviano en integrarse más a este Foro de Integración. En este sentido ofreció su máximo apoyo en los trabajos que viene desarrollando este Subgrupo a fin que los temas lleguen a concretarse en hechos que contribuyan a la negociación e integración regional.

1. INSTRUCCION DEL GRUPO MERCADO COMUN

Acta 3/01 del GMC de la XLIII Reunión Ordinaria – Punto 5.4.2)

La Presidencia procedió a informar al Plenario la instrucción emanada de la Reunión XLIII del GMC (Acta 3/01). Por la misma se encomendó al SGT N° 5 la elaboración de una propuesta ya fuera de definición armonizada o de reglamentación complementaria respecto del régimen propietario, del concepto de “leasing”/arrendamiento mercantil del A.T.I.T. y especialmente de las características exigibles a las cooperativas para el transporte internacional terrestre conforme a la Resolución GMC 58/94.

Asimismo expuso y comentó el Proyecto que se había elaborado y remitido a las distintas delegaciones, con la finalidad de permitir contar con un documento de trabajo, (Anexo IV)

Durante el tratamiento del tema las diferentes delegaciones expresaron sus puntos de vista respecto de los conceptos cuya definición encomendó el GMC al Subgrupo.

La delegación Paraguaya expresó que el régimen de arrendamiento se halla normado en su país por la Ley N° 1.295/98 en la cual se mencionan modalidades del leasing, uno financiero y otro operativo; asimismo propuso, para dar respuesta a la instrucción recibida, como opción una reglamentación complementaria sobre el tema.

La delegación uruguaya en relación con la interpretación del concepto de “arrendamiento mercantil / leasing” manifestó que el mismo había sido tratado a partir de 1995, en por lo menos dos oportunidades, por la Comisión prevista en el artículo 16 del A.T.I.T. habiéndose entendido por las delegaciones de habla hispana, que aquel concepto se refería exclusivamente al contrato leasing que señala la disponibilidad total del vehículo a favor del empresario permisado y que no se trata de un mero arrendamiento que sólo compromete la afectación del vehículo a una empresa para cumplir un servicio por tiempo determinado.

Asimismo la delegación reafirmó su posición respecto de la operación de cooperativas, las cuales deberán cumplir con las normas del A.T.I.T. y de la

Resolución Nº 58/94 del GMC para operar en el transporte internacional. Ello no significa que las cooperativas no puedan operar en el transporte interno siempre que no existan limitaciones en la legislación nacional.

En resumen, expresó la delegación Uruguay, el régimen propietario a que refiere tanto el A.T.I.T. como la Resolución GMC Nº 58/94 es el que caracterizó siempre a una empresa permisada: debe señalar con claridad que los vehículos que integran su flota son de su exclusiva disponibilidad.

La delegación de Brasil manifestó que su país aplica estrictamente los Acuerdos y Convenios suscriptos con los países de la región, como lo es el ATIT y su instrumentación. Para Brasil el leasing no es la única modalidad de arrendamiento mercantil, existiendo una amplia variedad de los mismos. Con referencia a las Cooperativas, se exige exactamente lo que la ley establece. Brasil cumple estrictamente con el artículo 22 del ATIT y con las Resoluciones del GMC. Este contiene dos principios muy buenos: el de practicidad y el de simplificación, eliminando trámites burocráticos y aumentando el transporte efectivo.

Las limitaciones en el transporte internacional, fueron eliminadas cuando las autoridades de los países sabiamente decidieron mantener las reglas de origen y retirar las trabas de los cupos del comercio y el transporte regional.

Su delegación entiende que el sector privado cumple con reclamar lo que resulta legítimo a sus intereses, debido a las circunstancias del momento en el mercado. Pero es obligación de las autoridades ocuparse de aquello que realmente vale la pena atender, siempre que los reclamos logren un mejor ajuste entre todas las partes que intervienen.

El MERCOSUR pasa por un momento muy delicado. Existe una gran preocupación en su país respecto de todo lo que sucede en las fronteras con Argentina. Hay también mucha preocupación por la ausencia de la delegación Argentina en esta Reunión y se entiende que el MERCOSUR es por supuesto, parte de esta crisis.

También preocupa como esa situación afecta a los demás países y a sus diferentes empresas. La delegación brasileña propuso se examinara en bloque todo el planteo y la instrucción, para que todos sepan lo que se está tratando y lo que se acuerda. Y luego puedan aprovechar la excelencia del ATIT, Acuerdo por el cual es bueno trabajar en bloque y ofrecer al foro político soluciones.

Informó asimismo al resto de las delegaciones que debido a la preocupación por la transparencia en las empresas permisadas, se ha iniciado una revisión de más de 1.300 empresas y que 300 todavía están por completar los requisitos de renovación del permiso.

Toda vez que en la discusión de este tema no estuvo presente la delegación Argentina, las restantes delegaciones acordaron cursar nota al GMC imponiéndolo de esta circunstancia y anunciarle que el tema será resuelto en la próxima Reunión. En este estado la Delegación Uruguay expresó que hasta tanto se resuelva este asunto seguirá aplicando las normas relativas a la encomienda del GMC conforme ha sido su interpretación hasta el presente, tanto en lo que refiere

al régimen propietario como a la operatividad de las cooperativas en el transporte internacional de cargas, interpretación ésta que es a su juicio la única razonable y que refleja las intenciones de los que redactaron ambos documentos: el A.T.I.T. y la Resolución GMC 58/94.

El delegado de Bolivia en relación con el tema cooperativas de transporte, mencionó que en su país están habilitadas las Cooperativas Bolivianas de Transporte Internacional por Carretera (COBOTIC), que conforman empresas y cooperativas de transporte internacional y que operan en el marco del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (A.T.I.T.), habilitadas por el Viceministerio de Transporte.

La delegación de Chile, expresó que este, como otros problemas que se arrastran desde hace años en las Reuniones del Cono Sur y luego del MERCOSUR, tienen componentes políticos, que se manifiestan con mayor o menor fuerza dependiendo de las condiciones de cada país.

Sobre la definición correcta del arrendamiento mercantil y/o leasing financiero, la posición de su país fue manifestada en oportunidad de la Reunión de la Comisión del Artículo 16 del A.T.I.T., año 1996 en Montevideo.

Finalmente el delegado de Chile, manifiesta su preocupación acerca de lo que acontece con las amenazas de desconocer el A.T.I.T. por parte de dirigentes de algunas gremiales. Esta situación no puede ser aceptada porque no sólo viola un importante acuerdo, sino porque el A.T.I.T. es el gran capital que tiene el transporte de la región para servir adecuadamente al comercio exterior y la integración.

2. TRANSPORTE MARITIMO

La Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo sesionó con la presencia de las delegaciones de la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay, encontrándose ausentes las Delegaciones de la República Argentina y de la República del Paraguay, habiendo esta última comunicado en forma oportuna a la PPT del SGT N° 5, su imposibilidad de concurrir con especialistas sobre la materia a esa comisión. El Acta correspondiente figura como Anexo V de la presente.

La Comisión continuó con el tratamiento del Proyecto de Acuerdo Multilateral sobre Transporte Marítimo del MERCOSUR, cuyo texto figura en el Anexo VI del Acta de la Reunión XXI del SGT N° 5.

Ante la ausencia de delegados de la República Argentina en aquella Reunión, el SGT N° 5 solicitó que se expidiera en el plazo reglamentario (30 días) respecto a las conclusiones adoptadas, recibiendo contestación que indica que en razón de la inasistencia de los delegados argentinos a la referida Reunión de Especialistas,

la República Argentina no se encuentra en posición de apoyar las conclusiones de dicha Reunión, en particular el Proyecto de Acuerdo Multilateral sobre Transporte Marítimo.

Considerando que para cumplir con el Cronograma aprobado en Anexo IX del Acta 1/01 del GMC, la respuesta de Argentina debería haber sido conclusiva, determinante y clara. Las Delegaciones solicitan que Argentina presente una respuesta con ese carácter.

Las delegaciones presentes deciden continuar con el análisis del ámbito de aplicación del Acuerdo en las condiciones expuestas en la Reunión anterior. En este sentido la Delegación de Uruguay puso a consideración el borrador de un proyecto de redacción de los artículos I, II y IV del Proyecto del Acuerdo estableciendo normas tendientes a materializar la idea, que se encuentra adjunto al Acta correspondiente.

Como segundo punto se realizó un análisis preliminar del contenido del Proyecto de Acuerdo sobre Comercio de Servicios entre el MERCOSUR y la Unión Europea – CAPITULO 2 – Transporte Marítimo Internacional (art. 12), en especial lo establecido en el ítem 2 (a) que dice: **" las partes continuarán aplicando en forma efectiva el principio de acceso irrestricto al mercado y al tráfico marítimo internacional en una base comercial y no discriminatoria"**.

Al respecto, las delegaciones presentes evaluaron que si se aplicara el criterio de acceso irrestricto a los tráficos, se estaría cambiando el concepto de otorgar prioridad para los armadores del MERCOSUR, sobre el cual se basan las negociaciones del Acuerdo Multilateral de Cargas de Transporte Marítimo, por una apertura total e irrestricta de los tráficos incluyendo cabotaje internacional en la región.

Si bien como contrapartida se produciría una apertura del mercado de transporte en la Unión Europea, es improbable que armadores del MERCOSUR puedan acceder al mismo, debido a la diferencia de potencial entre estos y los europeos.

Si bien existe interés del MERCOSUR de mantener una negociación permanente con la Unión Europea para alcanzar un acuerdo, este no podrá existir sin una solución interna dentro de la región que preserve los intereses de los armadores del MERCOSUR. La negociación necesaria para alcanzar esa negociación contraría la declaración existente en la carátula del documento presentado por la Unión Europea.

Las delegaciones presentes tienen interés en mantener el relacionamiento externo. Para ello es de gran importancia estratégica lograr entendimientos para el sector de transporte marítimo de la región con el fin de propiciar y garantizar un ámbito mayor de actuación en el escenario internacional.

El plenario del SGT N° 5 manifiesta una vez más su beneplácito por la continuación de las negociaciones relacionadas con el Transporte Marítimo de

Cargas que fueron reanudadas en la Reunión anterior luego de un largo período de inactividad.

A pesar de eso, el SGT N° 5 observa con preocupación la prolongada demora en lograr los consensos necesarios para la elaboración de normas multilaterales cuyo contenido corresponde al espíritu de un legítimo proceso de integración.

Las delegaciones presentes observan con preocupación la falta una vez más de participación de la delegación de Argentina, lo que enlentece y hace peligrar el resultado de las negociaciones, principalmente si se considera que la Unión Europea y otros bloques vienen formulando reclamos de participación irrestricta en los tráficos regionales del MERCOSUR. El cerrar filas y presentar un frente común de negociaciones es el camino más acertado para equilibrar fuerzas frente a las extra-regionales.

Debido a ello el SGT 5 exhorta a las delegaciones de las Partes a realizar el máximo esfuerzo posible para finalizar estas negociaciones en el plazo establecido en Anexo IX del Acta 1/01 del GMC.

3. Implementación de la Res. GMC 117/94: Transporte de correspondencias y encomiendas en ómnibus de pasajeros de línea regular habilitados para viajes internacionales (Acta XIX Reunión)

El delegado de la Dirección Nacional de Aduanas de Uruguay ante el SGT N°5 informó sobre el avance que ha tenido el tema de la implementación de la Res. GMC N° 117/94, relativa al Transporte de Correspondencia en Omnibus de Pasajeros, a través del Comité Técnico N° 2 (Asuntos Aduaneros).-

En tal sentido, dio cuenta de que en la última Reunión del referido Comité Técnico, realizada del 12 al 14 de setiembre próximo pasado en Montevideo el tema fue analizado por los Coordinadores, quienes ratificaron lo actuado y acordaron aportar sus observaciones antes de la próxima Reunión del CT N° 2, con la finalidad de lograr culminar el tratamiento del tema. La modificación a estudio ha tenido en cuenta la presentación efectuada por los representantes del Sector Privado de Transportes en la I Reunión Plenaria Ordinaria de 2000, realizada en la ciudad de Curitiba (Brasil) entre los días 2 al 6 de octubre de 2000.-

El delegado comunicó además, que la Dirección Nacional de Aduanas de Uruguay ya ha sometido el proyecto a consulta de sus diversas dependencias operativas, todo lo cual será evaluado en la próxima Reunión del CT N° 2, que se llevará a cabo el 15 y 16 de noviembre de este año, en Montevideo.-

4. Aspectos Operativos del Tránsito Aduanero Internacional

Las delegaciones de Paraguay y Uruguay manifestaron su inquietud en relación a los hechos acaecidos recientemente como consecuencia de un comunicado emitido por la Aduana de Concordia (República Argentina) en el que se anunció que los vehículos en tránsito entre Uruguay y Paraguay fueron detenidos para revisar y verificar las cargas debiendo el personal de las empresas suministrar el apoyo correspondiente.

Como consecuencia de las gestiones realizadas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y por el Ministerio de Relaciones Exteriores, del Uruguay, como así también de la Cancillería paraguaya, el comunicado quedó sin efecto. No obstante lo cual la Delegación Uruguaya expresó la necesidad de preservar por todos los medios, una de las más importantes conquistas del A.T.I.T., que fue el establecimiento del tránsito aduanero de mercancías a través de un tercer país, sin otro requisito que no fuera el registro en el Manifiesto Internacional de Cargas y la Declaración de Tránsito Aduanero –mas tarde transformados en el documento MIC/DTA- sujeto a intervención de las aduanas de entrada y salida del país transitado, pero sin otra intervención fiscal. Esto fue un logro más importante que el establecido por la Convención TIR en su momento.

Este procedimiento, sustituyó al seguro de caución y acompañamiento del vehículo durante el tránsito, eliminando las cargas financieras que ello significaba.

Considera la delegación del Uruguay que proceder en la forma que había dispuesto aquella dependencia aduanera, no sólo equivale a retroceder el tiempo más de treinta años sino que además ignora la capacidad de los organismos de aplicación del Convenio que están claramente definidos por el A.T.I.T.

5. TAREAS DEL PLAN DE TRABAJO 2001 – 2002

5.1 Seguridad en el Transporte (Tarea A-1)

En cumplimiento de la tarea, el Señor Director Nacional de Transporte de Uruguay efectuó la disertación "Desafío de la seguridad en el tránsito en Uruguay". El mismo fue enriquecido con referencias a los restantes países de la región.

En él se realizó un diagnóstico general del tema, del crecimiento del parque automotor, las estadísticas y los costos de los accidentes, su problemática social, la complejidad del mismo al cual nuestras sociedades nos hemos habituado. Las soluciones estudiadas son: de ingeniería, educación y fiscalización. En Uruguay existe la Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito (Ley 16 585) y la creación del "Registro Único de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores".

Al finalizar se entregó a todas las delegaciones presentes los siguientes documentos en medio magnético: "Desafío de la seguridad en el tránsito en Uruguay"; planillas electrónicas con la comparación de habilitaciones de conducir y definiciones de vehículos de los diferentes países; normas nacionales de tránsito y en especial de transporte de cargas en Uruguay; los trabajos titulados "Los accidentes de Tránsito y la importancia de los dos segundos", el "Inspector Amigo" y del Dr. Carlos Tabasso sobre habilitaciones de conducir; finalmente los Boletines de Divulgación Técnica Nos. 1 y 2.

A su turno la delegación de Brasil entregó a todas las delegaciones presentes una Cartilla de Orientación Básica sobre "Transporte Comercial y Tránsito Carretero Internacional".

5.2 Requisitos para el otorgamiento de licencias profesionales de conductores (Tarea A-2)

La delegación de Brasil informó que en virtud de no haberse entregado por la nueva normativa MERCOSUR una copia "en papel" del Acta, y no encontrarse en el respaldo magnético que le entregara la Presidencia, no pudo enviar el documento que en la XXI Reunión se agregara como Anexo VIII, y donde figuran las observaciones de Uruguay al planteo de Brasil, y que debe ser contestada por éste último.

Luego de recibir una copia del Acta y Anexos de la reunión anterior, se comprometió a contestar sobre la misma dentro del plazo de treinta días, con la finalidad de concluir en forma definitiva el tratamiento de este tema.

5.3 Límite de la responsabilidad civil contractual en el transporte internacional de pasajeros (Tarea A-3)

La Comisión de Especialistas se reunió y presentó a consideración del Plenario su trabajo realizado con la participación de los delegados de los países presentes y de los representantes del Sector Privado de los cuatro Estados Partes.

La delegación de Paraguay presentó un detallado informe sobre la legislación y la reglamentación vigente en su país, como se comprometiera en la reunión anterior (Anexo VI).

El Sector Privado de Argentina entregó los antecedentes del Proyecto de Ley que sobre limitación de la responsabilidad del transportista de pasajeros existe actualmente a estudio en el Congreso de la Nación, contando con media sanción legislativa (Anexo VI).

La delegación de Brasil informó que su país no posee legislación que limite la responsabilidad civil del transportista internacional de pasajeros. Con referencia a su jurisprudencia, hasta 10 años atrás no se indemnizaba el daño moral, como sí lo hace ahora. Las empresas poseen la obligación de contratar una Póliza obligatoria para el transporte nacional de pasajeros.

La delegación de Uruguay informó que tampoco existe en su país limitación alguna de la responsabilidad contractual. La normativa deriva de normas que establecen la responsabilidad sin límites.

Se realizó un debate general entre los participantes y la delegación de Brasil reiteró su sugerencia de un análisis serio y profundo de las leyes y convenios, nacionales o internacionales existentes en la región sobre limitación de la responsabilidad contractual.

La delegación de Paraguay reiteró la propuesta sobre la conveniencia de una cobertura adicional a las empresas de transporte internacional para contar con mayores límites de cobertura dentro del área del MERCOSUR, en razón de los riesgos en que se hallan expuestas en esta actividad. Se concuerda con la limitación de la responsabilidad con un límite que armonice los distintos topes indemnizatorios de todos los países, utilizándose una medida de valor que evite contingencias económicas de las economías de cada país y asegure un resarcimiento verdadero a la víctima del daño.

La delegación de Uruguay expresó su coincidencia con los distintos aportes que los demás países realizaron. Con la finalidad de poder definir la actuación en el futuro, propuso que este SGT actúe como se acostumbra a nivel internacional: en primera instancia los Estados se ponen de acuerdo en su voluntad de limitar la responsabilidad, y luego cada país armoniza la diferencia entre lo acordado a nivel internacional, con su regulación interna.

El Plenario, escuchadas las exposiciones, las aprueba. Y con la finalidad de continuar avanzando en el cumplimiento de la tarea encomendada por el GMC que permita estudiar la limitación de la responsabilidad civil contractual en el transporte de pasajeros, solicitó que las delegaciones –a través y en coordinación con los integrantes de sus sectores público y privado-, procedan a realizar un pormenorizado análisis de la diferente situación en las legislaciones, doctrinas y jurisprudencia de los distintos países del MERCOSUR.

A tales efectos, las delegaciones acordaron que en oportunidad de celebrarse la próxima reunión del SGT N° 5, cada delegación presentará un informe con la conclusión que le merece el estudio de la documentación repartida y analizada, para en la XXIII Reunión poder concluir en la identificación del camino más indicado para obtener una limitación de la responsabilidad civil contractual, con la armonización del tope indemnizatorio que responda como ya se acordara a criterios razonables y que evite las contingencias económicas o de siniestralidad.

6. VARIOS

Finalizado el tratamiento de la agenda de la Reunión, se presentaron el Dr. Raúl López Uthuralt y el Señor Gustavo Sánchez, ambos en representación del Señor Subsecretario de Transporte Terrestre de la Secretaría de Transporte de la República Argentina, manifestando su preocupación y presentando las debidas disculpas por no haber podido asistir a la reunión por las razones de pública notoriedad en su país, entregando el documento que figura como Anexo VIII de la presente.

Las delegaciones tomaron conocimiento del documento enviado por las autoridades responsables del Gobierno Argentino sobre el tema, presentando disculpas por la imposibilidad de asistir a la reunión debido a la paralización de actividades.

Las delegaciones presentes en la Reunión del SGT N° 5 expresaron su gran preocupación acerca de la paralización del transporte terrestre de cargas declarada por gremio de trabajadores argentinos del transporte y lo que ocurre en los pasos de frontera, paralizando el tránsito y la entrada de camiones extranjeros en territorio argentino.

Todas las delegaciones extremaron su solidaridad al Gobierno Argentino con relación a los acontecimientos, solicitando, entretanto, que las autoridades de aquel país tomen las medidas urgentes y necesarias para el restablecimiento del flujo normal carretero, inclusive garantizando la integridad física de los conductores, vehículos y cargas extranjeras, en estricta observancia de los acuerdos vigentes, en particular el A.T.I.T. y el cumplimiento de las libertades que se concedieran mutuamente a través del Convenio A.T.I.T., cuerpo que es la mejor garantía para la integración, la libre circulación por las carreteras del Cono Sur y la preservación de los principios de libertad y reciprocidad comercial, que rigen en el MERCOSUR.

Conforme a lo solicitado por el Jefe de Delegación de Uruguay, el Jefe de Delegación Brasileña presentó los comentarios sobre el proceso de implementación técnica vehicular en su país.

Aclaró que en términos técnicos, todos los procedimientos están definidos. Para

los tránsitos para los tránsitos entre los países del MERCOSUR: por la Resolución del GMC que reglamenta la materia; internamente el Brasil, por las Resoluciones del Consejo Nacional de Tránsito – CONTRAN, compatible con las definidas regionalmente.

Agregó que el problema existente refiere a los procedimientos para la implementación de los reglamentos aprobados, y tienen su origen en los cuestionamientos existentes entre algunos Estados y el Gobierno Federal sobre la forma y la organización: descentralizada en los Estados, o centralizada a nivel federal. Actualmente ese cuestionamiento está en instancia judicial. Para decidir, el gobierno federal tiene que esperar este pronunciamiento.

Actualmente, los procedimientos de inspección vehicular son hechos por los Departamentos de Tránsito estatales y por los órganos de medio ambiente, estos últimos responsables para la verificación de los niveles de emisiones.

Finalmente las delegaciones expresaron su intención de realizar la próxima reunión del SGT N° 5 en el primer trimestre del año 2002 en la ciudad de Buenos Aires.

Finalizada la Reunión, todas las delegaciones participantes manifestaron su satisfacción por el avance logrado en la misma.

Culminada la consideración de la Agenda, se procedió a suscribir un ejemplar original, el día 9 de noviembre de 2001.

Los anexos que forman de la presente Acta son los siguientes:

Anexo I – Lista de Participantes

Anexo II – Agenda

Anexo III – Resumen del Acta

Anexo IV – Nota ampliación Agenda XXII Reunión y proyecto de respuesta a la Instrucción del GMC

Anexo V - Acta de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo

Anexo VI – Documentos sobre Límite de la Responsabilidad Civil en el Transporte Internacional de Pasajeros

Anexo VII – Documentos del Sector Privado

Anexo VIII – Nota de la delegación de Argentina

Por la Delegación de Argentina

Por la Delegación de Brasil

Por la Delegación de Paraguay

Por la Delegación de Uruguay