

## **MERCOSUR/SGT Nº 5/ ACTA Nº 1/2004**

### **XXVII REUNION DEL SUBGRUPO DE TRABAJO Nº 5 TRANSPORTE**

En la ciudad de Buenos Aires República Argentina durante los días 19, 20 y 21 de mayo de 2004, se realizó la XXVII Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5 “Transportes”, con la presencia de las delegaciones de la República Argentina, República Federativa del Brasil, y República del Paraguay.

Participaron como observadores las delegaciones de la República de Chile y de la República de Bolivia.

Como Anexo I a la presente Acta se agregó la Lista de Participantes.

A fin de dar inicio a la reunión, el Señor Secretario de Transporte de la Nación Argentina, Ingeniero Ricardo R. Jaime y el Señor Subsecretario de Transporte Automotor Dn. Jorge Gonzalez, dieron la bienvenida a las delegaciones presentes augurando un trabajo fructífero en pos de la integración y la facilitación del comercio y el transporte entre los pueblos.

Las delegaciones presentes agradecieron la cordial bienvenida y expresaron acuerdo con los conceptos vertidos por las autoridades argentinas.

El Señor Jorge Gonzalez, presidente Pro-Tempore del Subgrupo N° 5, informó que la Delegación de la República Oriental del Uruguay presentó sus disculpas ante la imposibilidad de concurrir a la reunión por motivos de índole administrativa, a través de una nota que consta como Anexo III a la presente Acta. Al respecto manifestó su contrariedad ante la imposibilidad de contar con la valiosa participación de esa delegación, cuya trayectoria en este Subgrupo ha sido de gran importancia.

Asimismo la presidencia Pro-Tempore del Subgrupo se comprometió a remitir *ad referendum* la presente Acta a las autoridades uruguayas a fin de que se expidan en el plazo de 30 días corridos sobre lo acordado en la misma.

A continuación se definió la Agenda de Trabajo que consta adjunta como Anexo II.

#### **1. Perfeccionamiento de la Resolución GMC Nº 58/94. Acceso a la profesión de transportista.**

La Delegación Argentina expresó que, continuando con la temática planteada en la última reunión del Subgrupo N° 5 realizada en la ciudad de Montevideo; hasta la fecha, solo ha sido motivo de tratamiento el inciso “a” del artículo 6° de la Resolución G.M.C. N° 58/94, dejando de lado otras cuestiones tratadas en la mencionada norma. Subrayó que el prolongado tratamiento relacionado a las cuestiones de flota no ha permitido avanzar en otros criterios de valoración de las empresas, que favorecerían el desarrollo de un transporte más competitivo y profesional, tal como se pretende al intentar fijar los “Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista en su ejercicio en el ámbito del Mercosur”.

Por otra parte recordó que la Resolución G.M.C. N° 58/94, establece en su artículo 6° otros parámetros de valoración de las empresas. Remarcó que dicho artículo hace referencia no solo a la capacidad mínima de flota que se debe acreditar sino también a: “poseer una infraestructura compuesta por oficinas en el país de origen, adecuados medios de comunicación y representantes legales en los restantes Estados Partes”.

Por lo expuesto, esta Delegación propuso la creación de una Comisión de reunión permanente a fin de analizar los requisitos establecidos en el punto mencionado con anterioridad.

La Delegación de Brasil destacó que las exigencias en el ámbito de la región están íntimamente ligadas a las exigencias que implementa internamente cada país. Agregó que si bien en el Mercosur se está evolucionando en lo que respecta al plano normativo, las normas no deberían alterar los conceptos básicos de la operación de mercado, debiéndose entonces lograr un equilibrio entre esto último y las limitaciones que se deben establecer en aras de la profesionalización de las empresas.

Consideró igualmente que la capacidad de carga no es garantía suficiente de idoneidad y profesionalización, siendo necesario atender a otros requisitos de importancia. En este sentido, aclaró que la A.N.T.T. (Agencia Nacional de Transportes Terrestres) exige a las empresas de nivel nacional el contrato social, el comprobante de regularidad fiscal en los tres niveles jurisdiccionales (municipal, estadual y federal) y el comprobante de cumplimiento de la legislación laboral vigente, constituyendo estos requisitos, en sí, un fuerte y efectivo control. Asimismo acordó en la realización de un trabajo de armonización entre los requisitos exigidos en los diferentes Estados Parte.

La Delegación de Paraguay compartió la postura expresada por las demás delegaciones con respecto a la necesidad de revisar los requisitos exigibles a las empresas operadoras, siempre en aras de profesionalizar el transporte de cargas internacional, buscando contribuir con el fortalecimiento de pautas tendientes a clarificar las normativas y disposiciones aplicables en el sector transporte regional. Insistió en la importancia de apoyar a las empresas consideradas serias que pueden verse afectadas por el accionar de las empresas irregulares.

La Delegación de Chile acordó con lo expresado acerca de la necesidad de fortalecer los mecanismos mencionados para la profesionalización del sector, tales como la exigencia de representantes legales y el control de los seguros.

La Delegación de Bolivia manifestó su coincidencia con el planteo y propuso establecer puntos de análisis para trasladarlos a cada país teniendo en cuenta su legislación interna, con el objeto de lograr su estudio de manera más profunda.

Finalmente las delegaciones acordaron con la propuesta argentina de intercambiar información a fin de analizar los aspectos que cada país considera para la habilitación de las empresas, con miras a compatibilizar criterios en vías de la revisión de estas exigencias.

## **2. Análisis y Revisión de Pesos y Dimensiones de los Vehículos.**

La Delegación de Argentina introdujo el tema señalando que la normativa oportunamente aprobada en el ámbito del MERCOSUR ha sido superada en la actualidad por las normativas internas de cada país parte del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (A.T.I.T.), situación que plantea diversos obstáculos en el desarrollo de la actividad.

En tal sentido y ante la necesidad de homogeneizar las normativas nacionales en una norma común MERCOSUR, la Delegación Argentina propuso realizar un análisis comparativo de las mismas a fin de adoptar para el MERCOSUR aquella que resulte más adecuada desde el punto de vista de la infraestructura vial, la seguridad y la competitividad.

Agregó también que la solicitud se fundamenta en la necesidad de ratificar y actualizar criterios acordados por los Estados Parte en la II Reunión Cuatripartita del SGT N° 5 -Transporte Terrestre del MERCOSUR-, desarrollada en Asunción del Paraguay el 20 de junio de 1991, mediante la cual se aprobó el Acuerdo sobre pesos y dimensiones de vehículos, armonizado por los representantes de los respectivos Organismos Nacionales de Aplicación del Convenio de Transporte Internacional Terrestre del Cono Sur, con anterioridad a la aprobación de la Decisión 4/91, que reglamentó la estructura y el funcionamiento del GMC.

La Delegación de la República Federativa del Brasil acordó con lo propuesto haciendo la salvedad de la existencia de ciertas dificultades relacionadas con los distintos organismos administrativo-gubernamentales que tienen participación en el tema en ese país, situación que les exige un trabajo previo con los mismos.

La Delegación de Argentina puso a disposición un proyecto de resolución al respecto que consta como Anexo IV de la presente acta y solicitó a cada país remitir la legislación vigente al respecto a fin de realizar un cruce de información. Indicó también que este trabajo permitirá identificar las diferencias y puntos en común, generando un diagnóstico acerca de la situación en la región.

Las delegaciones acordaron la remisión de la información referida al 30 de junio próximo.

La Delegación del Paraguay adjuntó la Resolución del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de ese país N° 1762 de fecha 28 de noviembre de 1997, referida a este tema la que consta como Anexo V a la presente Acta, y consideró de suma importancia la atenuación de las asimetrías que puedan suscitarse sobre esta materia.

Por su parte la Delegación de Bolivia manifestó que es oportuno realizar este trabajo, considerando que se debe contar con normas homólogas, a fin de evitar demoras y sanciones en el desarrollo del transporte. Igualmente hizo mención a la necesidad de tener en cuenta la nueva estructura de los vehículos bi-trenes.

### **3. Responsabilidad Civil y Contractual en Transporte de Pasajeros**

La Delegación de Argentina hizo mención al hecho de que la Delegación de Uruguay había asumido en la última reunión el compromiso de elaborar un documento de trabajo sobre este tema. Al respecto y no contando aún con la referida documentación se comprometió a tomar contacto con la República Oriental del Uruguay a fin de colaborar en la redacción de un documento de trabajo para la próxima reunión de MERCOSUR.

La Delegación de Chile hizo entrega de documentación de ese país acerca del Seguro Obligatorio de Accidentes Personales Causados por Circulación de Vehículos Motorizados. La misma consta como Anexo VI a la presente.

### **4. Transporte de Cargas Peligrosas**

La Delegación de Argentina hizo referencia a la necesidad de ratificar y actualizar los criterios acordados por los Estados Parte a través de la Decisión CMC/N° 2 de la VI Reunión del Consejo del Mercado Común de fecha 5 de agosto de 1994, por la que se aprobó el "Acuerdo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR". Se refirió, en especial, al Anexo II –Normas Técnicas- que, al haber adoptado las Recomendaciones para el Transporte de Mercancías Peligrosas de las Naciones Unidas, requiere de permanente actualización.

Señaló que, actualizar en forma conjunta los contenidos de los capítulos y apéndices de dicho Anexo con el procedimiento que establece en el Artículo 11° del referido Acuerdo, -que impone la reunión en comisiones de especialistas-, representa un trabajo muy extenso que demandaría numerosas reuniones del Subgrupo 5 hasta lograr tener el proyecto de elevación; constituyéndose en un obstáculo para el cumplimiento del principal propósito que se persigue que es el de estar equiparado con las exigencias establecidas en los otros modos de transporte como las normas de la Organización Marítima Internacional (OMI-IMDG) y las de la Organización para la Aviación Civil Internacional (OACI).-

Por tal motivo, la Delegación de Argentina propuso acordar la actualización de la normativa de mercancías peligrosas conforme a: la versión disponible en la Organización de las Naciones Unidas, la reglamentación Modelo de las recomendaciones relativas a transporte de Mercancías Peligrosas de Naciones Unidas y la Normativa armonizada relativa al Acuerdo Europeo de Transporte Carretero (ADR) y Ferroviario (RID) en lo que refiere a los números de riesgo para la identificación de los vehículos, incorporándola y al reglamento nacional de cada Estado Parte. Propició la modificación del procedimiento de revisión y actualización establecido en el artículo 11° del Acuerdo, a través del dictado de un nuevo proyecto que se adjunta como Anexo VII. El mismo establece un procedimiento de actualización automática conforme a las versiones que se publiquen de los organismos citados, otorgándole a cada Estado Parte, un plazo de 180 días para que la norma sea debidamente internalizada.

La Delegación del Paraguay subrayó la importancia de trabajar asimismo en la

reducción de las multas previstas en el Régimen de Infracciones y Sanciones al Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas del MERCOSUR. Al respecto adjuntó una propuesta de modificación del Artículo 10º que consta como Anexo VIII de la presente, la cual ha sido elaborada teniendo en cuenta los criterios y fundamentos considerados en oportunidad de la VII Reunión de la Comisión del Artículo 16 del Acuerdo de Transporte Internacional terrestre (A.T.I.T.), realizada en Mar del Plata - República Argentina- en noviembre del 2003.

Al respecto la Delegación de Brasil expresó que su país cuenta con una actualización de la reglamentación interna incluyendo ciertas disposiciones de la normativa vigente de la ONU y destacó ciertos elementos de complejidad en el tema citando como ejemplo, el ostensible grado de diferenciación entre las multas en lo atinente a medio ambiente y las correspondientes a transporte. Finalmente acordó estudiar las propuestas de las Delegaciones del Paraguay y de Argentina proponiendo que las delegaciones cuenten, en la próxima reunión del S.G.T. N°5, con personal técnico idóneo en esta materia, ya que no se trata de una cuestión que dependa sólo del transporte.

Por último la Delegación de Argentina hizo entrega de la introducción e índice del contenido del libro "violeta" Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS).

## **5. Inspección Técnica Vehicular**

La Delegación Argentina señaló que, a la fecha se ha logrado un avance substancial en la Inspección Técnica Vehicular, y que, en todos los países el tema está ocupando un lugar de importancia. Remarcó que esto se debe fundamentalmente a la preocupación de los Estados Parte de disminuir los índices de siniestralidad apostando a la seguridad vial, a través de la revisión de la aptitud técnico-mecánica de los vehículos y de la capacitación de los conductores.

Agregó también que, el transcurso del tiempo y el estudio de los siniestros ocurridos en cada país ha demostrado que, los controles a los vehículos o bien deben ser más exhaustivos o, deben controlarse aspectos que no han sido previstos en las normas aprobadas oportunamente.

En tal sentido dicha delegación propuso iniciar un proceso de revisión y actualización de la Resolución G.M.C N° 75/97 a través de una comisión que tendría como finalidad la evaluación de las experiencias de cada Estado Parte en la materia.

Con respecto a la propuesta Argentina, la Delegación de Brasil consideró prematuro iniciar un proceso de revisión de esa norma debido a la reciente implementación de la misma en ese país. Asimismo solicitó al resto de las delegaciones el intercambio de los listados de talleres de Revisión Técnica de Vehículos autorizados, a fin de poder informar adecuadamente a los operadores que realizan la inspección técnica vehicular fuera de su país de origen. En este sentido puso a disposición de las demás delegaciones el listado de sus talleres habilitados, que se adjunta como Anexo IX de la presente Acta.

Al respecto se contó con el consentimiento del resto de las delegaciones. La Delegación Argentina ofreció además, la posibilidad de acceder al mismo a través de la página Web de la Subsecretaría de Transporte Automotor de ese país:

[www.minplan.gov.ar/transporte](http://www.minplan.gov.ar/transporte)

La Delegación del Paraguay, por su parte, subrayó la importancia de que los países miembros tuvieran conocimiento cierto del formulario utilizado en cada país para el otorgamiento del certificado de Revisión Técnica Vehicular. En tal sentido hizo entrega del formulario correspondiente a su país y listado de Talleres de Inspección Técnica Vehicular, que consta como Anexo X de la presente. Resaltó además, la importancia que reviste para la seguridad de los servicios de transporte, el fiel cumplimiento de la Resolución GMC N° 75/97 por parte de todos los países.

A su vez, la Delegación de Bolivia consideró oportuno el referido intercambio de información sobre los talleres autorizados así como sobre los formularios que utilizan los países.

A continuación la Delegación de Chile, hizo mención a la situación que se presenta para algunos transportistas que, por causa de fuerza mayor y no pudiendo retornar en la fecha prevista al país de origen, se enfrentan al vencimiento de la revisión técnica de sus vehículos estableciéndose una irregularidad involuntaria; al respecto propuso la implementación de un plazo de gracia para la consideración de la fecha de vencimiento en estos casos.

Después de un breve intercambio de opiniones las delegaciones coincidieron en la necesidad de elaborar un Proyecto de Resolución G.M.C. propiciando el agregado de un artículo a la Resolución G.M.C. N° 75/97 autorizando a las empresas, que en situación de estar en país extranjero se enfrenten con el vencimiento de la verificación técnica de sus vehículos, a efectuar la renovación de la misma dentro de los treinta días de su vencimiento. El mismo consta como Anexo XI a la presente Acta.

## **6. Transporte Multimodal**

La Delegación Argentina informó que, del relevamiento de las posiciones adoptadas por cada delegación para la modificación del Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercancías, se identificaron cinco modificaciones en las que habría acuerdo por parte de todos los Estados Parte.

En tal sentido se puso a consideración el documento que consta como Anexo XII de la presente. El mismo recibió la aprobación de la Delegación de la República Argentina, República Federativa del Brasil y República del Paraguay, quedando el mismo *ad-referendum* de la aprobación por parte de la República Oriental del Uruguay.

Asimismo se acordó continuar trabajando en futuras reuniones con relación a los aspectos en los que aún no se ha logrado consenso.

## 7. Transporte Marítimo

Debido a la complejidad y a extensión del tema se decidió dar tratamiento al mismo a través de una Comisión Especial cuyo documento de trabajo, suscripto por los representantes de las delegaciones presentes, obra como Anexo XIII a la presente Acta.

Habiéndose desarrollado la reunión bajo la presidencia del Capitán de Ultramar Sergio Dorrego de la Delegación de la República Argentina, dicha delegación propuso el siguiente temario:

- Registro de banderas de los Estados Parte del MERCOSUR
- Acuerdo de transporte marítimo multilateral del MERCOSUR
- Negociaciones UNION EUROPEA - MERCOSUR

Con relación al primer tema la Delegación Argentina solicitó el compromiso de los países miembros de intercambiarse la legislación de cada país, a efectos de lograr una comparativa y superar las asimetrías existentes.

Con relación al segundo tema la Delegación Argentina señaló que no existe en el país un proyecto de acuerdo de transporte multilateral, pero sin perjuicio de ello entiende que existen puntos básicos sobre los que la Comisión debiera trabajar para lograr un futuro acuerdo.

Dichos puntos son:

- Reserva de las cargas del MERCOSUR a los armadores de los países miembros.
- Reserva del cabotaje nacional para cada país.
- Cargas con destino a terceros países con transbordo en países del MERCOSUR incluidas en el acuerdo multilateral.
- Ajuste en la normativa del transporte multimodal.

Con motivo del temario propuesto, la Delegación de Brasil entendió que el transporte marítimo es un servicio básico para las relaciones de intercambio internacional del MERCOSUR y responde por el 70 % del movimiento de cargas de la región. Es un sector sensible y complejo, sujeto a normas y mercados internacionales y a la competencia natural entre las Naciones.

Sostuvo que para los países del MERCOSUR, perfeccionar los medios de transporte, debe ser prioritario para mejorar el intercambio entre los socios comerciales. Además de esto, se debe considerar que el volumen de fletes generados en el MERCOSUR es significativo y contribuye para equilibrar las cuentas externas de los países de la región, estimulando la actividad económica.

Por estas razones, la Delegación de Brasil atribuye una enorme importancia a concretar el Acuerdo que ya ha sido debatido por largo tiempo.

El proyecto de Acuerdo presentado tiene como objetivos:

- Promover la mejora de calidad de los servicios y fletes en práctica
- Aumentar la competitividad del sector

- Disciplinar el transporte
- Llevar a las Marinas Mercantes de la región a ser más competitivas en las relaciones internacionales
- Consensuar una política común con relación a terceros países.

Seguidamente, entregó al resto de las delegaciones, para su tratamiento, la propuesta de dicho país para un ACUERDO MULTILATERAL DE TRANSPORTE MARITIMO DEL MERCOSUR. Dicha propuesta también consta adjunta en el Anexo XIII arriba referido.

La Delegación de Paraguay propuso tratar el proyecto de Acuerdo de Brasil y evaluar punto por punto para consensuar o modificar algunos de los artículos propuestos.

El resto de las delegaciones prestaron conformidad al tratamiento de los temas previstos sobre la base del proyecto de Acuerdo brasileño.

El proyecto de Acuerdo fue analizado por las delegaciones mereciendo las siguientes consideraciones:

Sobre el Artículo 1, la Delegación Argentina señaló que habría que definir que se entiende por servicios "FEEDER". La Delegación de Paraguay apoyó la moción.

Argentina propuso precisar el concepto del servicio "FEEDER", atento a que la idea de su país es que los transbordos de transporte internacional dentro del MERCOSUR se realicen con buques de bandera de la región.

Las delegaciones acordaron en encomendarle a la Argentina la redacción del concepto de los servicios "FEEDER".

La Delegación de Paraguay aclaró que debe consultar para fijar una posición sobre el artículo 1º del Acuerdo, comprometiéndose a presentar una respuesta en la próxima reunión.

Con relación al Artículo 2 no se formularon objeciones por parte de las delegaciones.

Con respecto al Artículo 3 no se formularon objeciones, pero sin perjuicio de ello la Delegación de Brasil informó sobre la finalidad del texto de dicho artículo.

Con referencia al Artículo 4, hubo consenso en las delegaciones en que este artículo aclara el tema de "Armadores autorizados" referido en el Artículo 2 del Acuerdo.

En cuanto al segundo párrafo de este Artículo las Delegaciones de Paraguay y Argentina propusieron elevar el plazo de 12 meses a 36 meses para el charteo de buques a casco desnudo, poniendo de resalto que hacerlo por un menor tiempo resulta antieconómico para los armadores, porque de acuerdo al mercado internacional de fletes, en el exiguo plazo propuesto no se amortizaría la inversión necesaria.



Con relación al límite de tonelaje, la Delegación Argentina propuso que debiera existir una banda porcentual de tolerancia a convenir, en razón que a los armadores generalmente les resulta difícil locar un buque que posea exactamente el mismo tonelaje que el de los buques de su propiedad.

Leído el Artículo 5º, con relación al Inciso II, la Delegación Argentina propuso reemplazar la expresión “aquellas practicadas en el mercado internacional” por la expresión AQUELLAS PRACTICADAS EN EL MERCOSUR.

La Delegación de Brasil propuso cambiar no solo la redacción del inciso, sino su referencia y expresarlo como un artículo aparte con el siguiente texto: “Los servicios de transporte marítimos de los armadores autorizados no podrán resultar en el encarecimiento de las tarifas de fletes y sus condiciones, afectando negativamente el intercambio entre los Estados Partes.”

El resto de las delegaciones estuvieron de acuerdo con la propuesta.

Las delegaciones acordaron reemplazar en el Inciso III de este Artículo, la expresión “comunicación a la autoridad competente del Estado Parte de destino de la carga” por COMUNICACIÓN A LAS AUTORIDADES COMPETENTES DE LOS ESTADOS PARTES.

Con relación al Artículo 6 la delegación de Paraguay debe consultar para fijar una posición al respecto. No hubo objeciones de parte de las demás delegaciones.

Respecto del Artículo 7, en principio no hubo objeciones, pero la Delegación Argentina manifestó que debe consultar con la autoridad competente para prestar conformidad sobre el contenido de este artículo.

Con relación a los Artículos 8, 9, 10 y 11 los que no se encuentran redactados en la propuesta brasileña, será motivo de tratamiento en la próxima reunión.

Ante la propuesta de Brasil, las delegaciones acordaron lo siguiente:

-Con respecto a la relación MERCOSUR – Unión Europea, recordar que en la XXII REUNION DEL GRUPO DE SERVICIOS (GS) fue acordado que una oferta de compromisos específicos del MERCOSUR a la Unión Europea, sobre Transporte Marítimo Internacional, sería objeto de previo examen por parte del Sub Grupo de Trabajo N° 5 – Transportes (SGT –5). Se solicita que la oferta sectorial del MERCOSUR, elaborada por el Grupo de Servicios sea remitida al SGT – 5 para su pleno conocimiento y estudio, con vista a su perfeccionamiento y futuras negociaciones entre los dos bloques.

-Dejar constancia de que, en la referida XXII REUNION DEL GRUPO DE SERVICIOS, fue acordado que la propuesta Europea para el Capítulo II – Transporte Marítimo Internacional -, integrante de las propuestas del Acuerdo sobre Comercio de Servicios entre el MERCOSUR y la Unión Europea, sería objeto de examen por el SGT-5, con miras a la elaboración de una contra propuesta de los cuatro Estados Partes.

-Recomendar que en las propuestas del MERCOSUR, para Terceras Partes (Países o Bloques), el tráfico marítimo intra-MERCOSUR, se mantenga reservado para los buques de bandera de sus Estados Partes y que las condiciones de participación de buques de bandera de otros países en aquel tráfico, serán definidas oportuna y conjuntamente por los cuatro Estados Partes, en el ámbito del SGT-5.

Las delegaciones acordaron remitir lo tratado en la presente reunión a la delegación de la República Oriental del Uruguay para su consideración.

La Delegación de Brasil propuso acortar el plazo para la próxima reunión a efectos de elaborar el Acuerdo y solicitó la presencia de la delegación de Uruguay en la misma. En tal sentido se acordó como fecha para la reunión de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo a realizarse en la República Federativa del Brasil los días 22 y 23 de julio próximos.

Por último, la Delegación de Brasil solicitó que las delegaciones se intercambien información sobre las propuestas de cada Estado miembro respecto de las negociaciones MERCOSUR-UNION EUROPEA.

## **8. Transporte de Encomiendas en Líneas Regulares Omnibus. Resolución G.M.C. N°117/94 y su modificación**

Habiéndose decidido tratar este tema en una Comisión Especifica se realizaron las siguientes observaciones acerca de aspectos normativos del tema:

Respecto del Apartado 3 Sistema de cerramiento se propone sustituir el párrafo final por el siguiente : “ El container deberá tener cerradura”

En relación al Apartado 4 demás características internas y externas del contenedor se propone sustituir el párrafo final por el siguiente: deben ser pintados en amarillo de manera que sean fácilmente visibles conteniendo la indicación “ENCOMIENDA POR CARRETERA INTERNACIONAL“, en negro”

Se adjuntan a la presente como Anexo XIV: Modelo de MIE/DTA conteniendo los datos mínimos conforme el Anexo IV del Acta N° 04/03 de la XVIII Reunión del Comité Técnico de Procedimientos Aduaneros y del Subcomité Técnico de Legislación Aduanera del comité N° 2 “Asuntos Aduaneros” del MERCOSUR y Modelo de Conocimiento de Encomiendas Internacionales.

Las delegaciones presentes decidieron continuar los trabajos en conjunto con el CT-2 a los efectos de llegar rápidamente a implementar esta resolución.

## **9. Asuntos Varios.**

### **9.1 Participación en los tráficos por parte de los países transitados**

La Delegación de Argentina manifestó su reclamo con respecto a la participación en los tráficos de los países transitados señalando que el mismo no se circunscribe

solamente a la participación que pudiera corresponder a la República Argentina en su carácter de tal, sino que su postura es proponer que esta apertura sea llevada a nivel de un acuerdo de los países del Cono Sur.

Por otra parte expresó que, mientras esta situación no se revierta y en función de nivelar las asimetrías en este tipo de tránsito, se adoptarán algunas medidas que serán notificadas a los demás países en el corto plazo. Independientemente consideró que la implementación de las mismas ameritará una reunión con los países involucrados, especialmente Brasil y Chile que es con los que se está tratando este tema.

Al respecto la Delegación del Brasil manifestó que, si bien reafirmaba la postura expresada en la última reunión con relación a tender en esta materia a una integración total, o lo que se podría denominar una quinta libertad; estaba dispuesta a continuar dialogando sobre el particular.

Asimismo solicitó que cualquier medida que se adopte sea comunicada con la debida anticipación a fin de poder informar a los operadores del sector.

Seguidamente la Delegación de Argentina aclaró que las medidas no tienen por objeto perjudicar sino nivelar, e invitó a los demás países a ir detrás de la defensa de las políticas de integración, de igualdad y de participación en los tráficos de los países transitados.

La Delegación de Chile reiteró su postura con respecto a no permitir la participación en los tráficos. Expresó que coinciden en esa misma política con la República del Paraguay. Además, con relación a las medidas que adoptará Argentina subrayó la disponibilidad de su país para conversar acerca de las mismas y su implementación.

Siguiendo con lo planteado la Delegación de Argentina manifestó que las medidas a adoptarse, lejos de ir contra los intereses del comercio y de la integración tienden a proteger los intereses de los transportistas de ese país. Se refirió al hecho de que independientemente de no compartir la interpretación del ATIT que efectúa la República de Chile en este tema en particular, respeta su posición de protección a los intereses de los operadores chilenos. En ese sentido deja sentado que, las medidas a adoptar en el futuro inmediato tienen como objetivo equilibrar la situación de los operadores argentinos en atención a la imposibilidad de obtener otro tipo de acuerdo para resolver la cuestión planteada.

A continuación la Delegación de Chile subrayó que el interés de su país es potenciar las economías del Cono Sur e hizo un llamado a elevar la discusión a ese nivel. A título ejemplar y como expresión de la integración económica que debiera primar a la hora de adoptar decisiones, hizo presente la reciente implementación del Depósito Franco a favor de Paraguay y que se encuentra emplazado en el Puerto de Antofagasta; asimismo, destacó la iniciativa de corredor ferroviario promovida por el Estado de Mato Grosso do Sul y apoyada por el Ministerio de Transportes de Brasil, que involucra no sólo a los ferrocarriles de Brasil, Bolivia y Chile, sino también de Argentina. Destacó además, que este tipo de integración permitirá aprovechar de mejor forma, los enormes beneficios que pueden representar para todos los países del Conosur, los Tratados de Libre Comercio suscritos por Chile con Estados

Unidos, Canadá, México, Corea y la Unión Europea, entre otros.

La Delegación Argentina manifestó su coincidencia con la necesidad de impulsar el desarrollo de toda la región y su convicción de que este se incrementará positivamente en el futuro. Indicó que es esa misma situación, que redundará en un mayor uso de la infraestructura de su país en tanto transitado, la que la obliga a plantear el perjuicio al que se ve sometida en la medida que continúe la postura de negar la participación en los tráficos.

La Delegación de Paraguay acompañó la postura de la República de Chile y manifestó su respeto al derecho que la República Argentina tiene de peticionar al respecto de este tema, así como también el de las demás delegaciones de sostener la postura que han mantenido históricamente.

## **9.2 Viajes de Turismo y Circuito Cerrado**

La Delegación de Brasil hizo referencia a inconvenientes recientemente planteados en frontera con respecto a la documentación emitida por su país autorizando los viajes de turismo y circuito cerrado. Solicitó que se reconozca dicha documentación tal como ese país la otorga.

La Delegación de Argentina señaló que el problema, que se había suscitado específicamente en el cruce de Puerto Iguazú, ya se había solucionado habiéndose adoptado las medidas necesarias para que situaciones de ese tipo no volvieran a repetirse.

## **9.3 Intervención de la Representante de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la República Argentina.**

En ocasión de esta reunión se dio participación a la representante de la S.A. y D.S. de la República Argentina que informó que el Subgrupo 6 (Medio Ambiente) recibió en septiembre de 2003 la indicación de parte del GMC de incluir en las pautas de trabajo 2004 el análisis del régimen de infracciones en materia de daño ambiental y avanzar en la armonización de las distintas normativas vigentes.

Debido a las dificultades encontradas en el desarrollo de las tareas, fundamentalmente basadas en los distintos grados de avance en las normas que rigen en cada Estado Parte sobre este tema manifestó al Subgrupo 5 la necesidad de comenzar a trabajar en un proyecto de Resolución sobre responsabilidad por daño ambiental. Para esta tarea aconsejó el trabajo conjunto, en los respectivos países, de las comisiones participantes de ambos Subgrupos.

Para el presente cometido la Delegación del Paraguay sugirió tener presente los antecedentes afines al tema generados en otros ámbitos del MERCOSUR como el SGT 1- Normas Técnicas.

Al respecto la Delegación Argentina propuso incorporar este tema al temario de las próximas reuniones MERCOSUR.

#### 9.4 Intervención de los Sectores Privados.

Como conclusión de la reunión se desarrollaron las exposiciones de los distintos sectores empresarios y sindicales que a continuación se detallan y cuyas intervenciones constan como Anexos XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX, XXI, XXII:

- Foro de Empresarios de Transporte de Pasajeros por Carretera del Mercosur
- FADEAC – ATACI
- La Delegación de trabajadores de Argentina en representación de la CGT y de la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval.
- Consejo de Armadores del Mercosur (C.A.M.)
- Unión Argentina de Entidades de Servicios.
- Centro Despachantes de Aduanas – Filial Paso de los Libres.
- Federación Nacional de Trabajadores de Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios.
- Sindicato de Trabajadores en Transporte Rodoviaros Carga Seca, Liquida, Inflamable, Explosiva y Refrigerada de Ligas Internacional de Estado de Rio Grande do Sul. (SINDIMERCOSUL).

Del mismo modo hizo una alocución un representante de la Unión de Choferes Profesionales del Paraguay.

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 21 de mayo de 2004.

Los Anexos que forman parte del la presente Acta son los siguientes

Anexo I	Lista de Participantes
Anexo II	Temario
Anexo III	Nota de la Delegación de Uruguay
Anexo IV	Proyecto de Resolución Pesos y Dimensiones (Argentina)
Anexo V	Resolución N° 1762/97 del Ministerio de Obras Públicas del Paraguay
Anexo VI	Documentación sobre normativa Seguro Obligatorio Chile
Anexo VII	Proyecto de Resolución Mercancías Peligrosas (Argentina)
Anexo VIII	Proyecto de reducción de multas mercaderías peligrosas (Paraguay)
Anexo IX	Listado de talleres habilitados para Inspección Técnica Vehicular (Brasil)
Anexo X	Listado de talleres habilitados para Inspección Técnica Vehicular y modelo de planilla otorgada por los mismos. (Paraguay)
Anexo XI	Proyecto de Resolución GMC sobre perfeccionamiento del plazo de vigencia de la Inspección Técnica Vehicular
Anexo XII	Transporte Multimodal: modificaciones acordadas al Acuerdo de Alcance Parcial .
Anexo XIII	Documento de trabajo de la Comisión de Transporte Marítimo
Anexo XIV	Documentación transporte de encomiendas.

- Anexo XV Documento Foro de Empresarios de Transporte de Pasajeros por Carretera del MERCOSUR
- Anexo XVI Documento CONDESUR
- Anexo XVII Documento Delegación de trabajadores de Argentina en representación de la CGT y de la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval.
- Anexo XVIII Documento Consejo de Armadores del Mercosur (C.A.M.)
- Anexo XIX Documento Unión Argentina de Entidades de Servicios
- Anexo XX Documento Centro de Despachantes de Aduana ( Paso de los Libres)
- Anexo XXI Documento Federación Nacional de Trabajadores de Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios
- Anexo XXII Documento Sindicato de Trabajadores en Transporte Rodoviaros Carga Seca, Liquida, Inflamable, Explosiva y Refrigerada de Ligas Internacional de Estado de Rio Grande do Sul. (SINDIMERCOSUL)

---

Por la Delegación Argentina

---

Por la Delegación del Brasil

---

Por la Delegación del Paraguay

---

Por la Delegación de Uruguay