

XXXVII REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTES"

Se realizó en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, durante los días 27, 28 y 29 de mayo de 2009, la XXXVII Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5; Transportes del MERCOSUR, con la presencia de las delegaciones de la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República Oriental del Uruguay, la República de Chile y la República del Paraguay.

La nómina de participantes en carácter de delegados y observadores de los distintos países, se agrega como Anexo I de la presente Acta.

El encuentro fue realizado con la presencia del Señor Viceministro de Obras Públicas y Comunicaciones, Ing. Andrés Rivarola, quien asistió en representación del Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones de la República del Paraguay. En su intervención resaltó la importancia del evento para el fortalecimiento regional. Previo a su intervención, fue dado lectura a la Resolución del Consejo de la DINATRA N° 131/09 por la que se declara de Interés Institucional la XXXVII Reunión del SGT N° 5. Copia de la misma luce como Anexo V de la presente Acta.

El Coordinador por Paraguay ante el SGT N° 5; TRANSPORTES del MERCOSUR, Don Hugo David Yinde, en ejercicio de la Presidencia Pro Tempore, dio la bienvenida a las delegaciones presentes, procediendo de esa forma el acto protocolar de apertura del encuentro, resaltando la trascendencia de la reunión, formulando votos de que el trabajo a ser realizado en la oportunidad sea provechoso, atenuando asimetrías y buscando siempre la integración y la facilitación del comercio y el transporte entre los pueblos, a través de libre circulación de bienes y servicios, en atención a los objetivos del Tratado de Asunción que creara el Mercado Común del Sur (MERCOSUR).

Las delegaciones presentes agradecieron la cordial bienvenida de los anfitriones y expresaron su coincidencia con las expresiones vertidas por el Coordinador por Paraguay en ejercicio de la Presidencia Pro Tempore, señalando de manera especial la necesidad de avanzar decididamente en la presente agenda.

Concluida la ceremonia de apertura y cumplidas las formalidades, se procedió a la realización de una reunión privada de Jefes de Delegación, donde se consideraron detalles de la Agenda, la que finalmente fue consolidada conforme consta en el Anexo II.

Antes de proceder al desarrollo de la Agenda, el Coordinador de la Delegación Uruguaya, Señor C/N (R) Eduardo Aguiñaga, informó que el Ing. Pablo Genta se alejó de la Dirección Nacional de Transporte así como de la Coordinación ante el SGT 5 para cumplir funciones en otro organismo, solicitando en este acto se agregue la carta dirigida a los Señores Coordinadores Nacionales fechada en Montevideo el día 25 de mayo de 2009, mediante la cual envía sus sinceros saludos y agradecimientos por los gratos momentos vividos en

2

cuatro años de gestión, augurando éxitos y deseando que se logren avances en la facilitación del transporte entre nuestros países y en toda la región. Comunicó además que por razones de fuerza mayor ocurridas recientemente se vio imposibilitada de asistir a esta reunión la Ing. Eliana Embid, Directora General de Transporte Terrestre.

Por las circunstancias expresadas anteriormente, el Coordinador del SGT 5 en ésta oportunidad suscribirá las actas y adoptarán las resoluciones ad referendum de acuerdo a lo previsto en la normativa vigente. La nota aludida consta como Anexo VI de la presente.

Igualmente, la Presidencia Pro tempore dio lectura a la Nota N° 363/09 fechada en Lima (Perú) en la que el Señor José Luis Castañeda, Director General de Transporte Terrestre presenta sus excusas por su no concurrencia al evento. Fue señalado que además de Perú, fueron de igual modo invitadas las representaciones de Bolivia y Venezuela (Anexo VII). En determinado momento el Jefe de la Delegación Paraguaya informó que a partir de horas de la tarde de la segunda jornada de trabajo, el Director de Transporte Terrestre, C/N Carlos Raúl Peralta R., asumiría la presidencia de la Delegación anfitriona en su sustitución, debido a razones de fuerza mayor.

Acto seguido se pasó al tratamiento de la Agenda como sigue:

DESARROLLO DE LA AGENDA

1.- Inspección Técnica Vehicular (ITV) Definición y consideraciones finales - Homologación de Certificados.

La Delegación Paraguaya informó haber dado cumplimiento al compromiso asumido en ocasión de la Reunión Técnica Preparatoria a la XXXVII Reunión del SGT 5 realizada en abril del año en curso en Asunción. En tal sentido informó que por Nota DNT N° 321/09 (Ver Anexo VIII) había efectuado las siguientes observaciones:

1.- En el Campo "MOTOR" de la parte central derecha. Se sugiere agregar el llamado o asterisco (*) asignando a los Numerales 32, 33 y 34, carácter de "Llenado No Obligatorio". Es de considerar que el motor es una pieza recambiable en caso de desperfecto.

2.- En el Campo destinado a las observaciones al pie del formulario propuesto, se sugiere destacar o poner en resalto con escritura mas visible el texto que reza "En el transporte Internacional el único campo de fiscalización por parte de los agentes de control de otros países será la fecha de vencimiento de este documento".

La Delegación Argentina manifestó que a la fecha no ha podido concluir la tarea oportunamente comprometida en cuanto a la armonización de un Modelo Único Certificado de Inspección Técnica Vehicular, por cuanto que no todas las delegaciones han remitido los insumos necesarios para tal efecto en tiempo y forma, situación que queda completada con

la información precedente de la Delegación del Paraguay. En la próxima reunión técnica se analizará un nuevo documento a los efectos de su aprobación por el Subgrupo

La Delegación de Brasil insistió que debe seguirse con la presente tarea a partir del modelo ya consensuado por dicho país y la Delegación de Uruguay, el cual consta como Anexo IV del Acta de la Reunión Preparatoria de Técnicos, el cual solicitó sea agregado nuevamente al presente acta, por lo que dicho modelo se agrega como Anexo IX.

Las delegaciones reiteraron su coincidencia en acordar características básicas inherentes al Certificado y su control tales como: evitar la discrecionalidad de los agentes fiscalizadores en el momento de tomar intervención focalizando el control del Certificado especialmente en su vigencia, su autenticidad y la correspondencia con el vehículo. Asimismo se creyó conveniente definir con cuidado los elementos de seguridad que deberá poseer el documento, utilizando hologramas, "marcas de agua" u otras medidas aplicadas en documentos análogos, mencionándose también la conveniencia de que el Certificado ITV contenga un instructivo de llenado que oriente las acciones de los agentes de intervención y facilite su uso por parte de los operadores.

La Delegación Paraguaya agregó igualmente a modo de Papel de Trabajo para avanzar en el tema, un Proyecto de Recomendación a ser elevado al GMC, una vez aprobado el modelo definitivo por parte de las delegaciones, el cual consta como Anexo X, de la presente Acta.

**2.- Límite de Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte de Pasajeros
Definición y consideraciones.**

La Delegación de Paraguay, al momento de manifestar su adhesión a lo acordado por las Delegaciones de Argentina, Brasil y Uruguay en ocasión de la XXXVI Reunión del SGT N° 5 de octubre de 2008 en Maceió, en cuanto al valor de los límites de responsabilidad Civil por un valor de 30.000 (treinta mil DEG) por persona y de 700 (setecientos DEG) por equipaje en los servicios de transporte de pasajeros, acercó a la mesa una presentación conteniendo el Proyecto de Recomendación para la aprobación por parte del GMC del ACUERDO SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL CARRETERO DE PASAJEROS, el cual consta como Anexo XI de la presente Acta.

Mencionó, entre otras cosas, que el contenido de su presentación encuentra antecedentes en el Acta de la XXXIV Reunión del SGT 5 de octubre de 2007, ocasión en la que en el Punto 2 del Acta pertinente firmada en Montevideo, fue aprobado el Proyecto de Acuerdo referido elaborado a nivel de una Reunión Ad HOC, conforme puede apreciarse en el Anexo XII que se acompaña, para una mejor ilustración.

Llegado a esta instancia, la Delegación Brasileña informó que el texto del Acuerdo de Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Carretero Internacional de Pasajeros, inicialmente aprobado en septiembre de 2007, no refleja las discusiones posteriores acerca de la materia, en especial, en cuanto al objeto que debería tratar de establecer un valor

referencial pasible de ser adoptado en los pleitos derivados de accidentes o daños a equipajes.

Agregó que el texto actual no encuentra amparo en las disposiciones constitucionales de Brasil, lo que inviabilizaría el proceso de internalización debido a que además, trata también de materias que extrapolan el ámbito del referido acuerdo, tales como el plazo de prescripción que debe seguir el reglamento establecido en cada país.

Por lo tanto, la Delegación Brasileña enviará una minuta para ser apreciada por las demás delegaciones, retratando específicamente el objeto del Acuerdo, o sea, el establecimiento de un marco referencial de valores a ser considerados en las acciones judiciales provenientes de accidentes, implicando pasajeros o equipajes.

La Delegación Argentina, manifestó que la cuestión referida al fondo del acuerdo, que contiene todos aquellos aspectos jurídicos que se pretende tutelar y modificar, han sido discutidos y aprobados, ya que solo quedaba pendiente la determinación del monto de referencia como que fijaba los límites de responsabilidad Civil, y que revertir el tema significa un retroceso significativo en el tema que es un reclamo permanente del sector privado y que la necesidad del establecimiento del marco jurídico, ha sido compartida por los Países miembros de la región, por lo que le solicitó a la delegación brasileña que analice la posibilidad de poder avanzar en la aprobación del acuerdo, ya que el mismo había sido discutido y consensuado para su aprobación, y llegar a esta instancia ha requerido un esfuerzo importante de todos los países.

3.- Reunión Conjunta CT 2 "Asuntos Aduaneros"- SGT N° 5; TRANSPORTES

Los Señores Delegados participantes expresaron su beneplácito por la concurrencia al plenario de la presente reunión, a los Señores Delegados de los distintos países participantes en la LVIII Reunión del Comité Técnico N° 2 "ASUNTOS ADUANEROS" del CCM, para el tratamiento del presente tema.

Posteriormente, y efectuando una transcripción del aporte efectuado por el sector aduanero, se menciona que en cumpliendo con la instrucción impartida por el GMC en su LXXIV Reunión, se llevó a cabo la reunión conjunta entre el SGT N° 5 "Transporte" y el CT N° 2 "Asuntos Aduaneros", a los efectos de dar tratamiento a los temas relativos al desarrollo del Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA), con la participación de las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Chile en carácter de observador.

Durante la reunión los Coordinadores del CT N° 2 manifestaron que dicho Sistema tiene como finalidad el seguimiento a través de los Sistemas Informáticos Aduaneros de las operaciones de tránsito internacional entre los Estados Partes, con el objetivo de optimizar los controles y agilizar el tránsito aduanero. La base normativa que se tuvo en cuenta para el desarrollo de los trabajos fue considerar las disposiciones del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), el cual prevé la posibilidad de informatización del MIC/DTA.

Es por ello que los trabajos realizados tienen en cuenta todos los campos que han sido identificados para el MIC/DTA.

Las cuestiones a presentar fueron las identificadas en la reunión conjunta de los Sub Comités Técnicos de Procedimientos Aduaneros y de Informática Aduanera del CT N° 2, realizada en Curitiba, Brasil, los días 24 al 28 de noviembre de 2008, concretamente aquellas cuestiones reseñadas en el punto III del Acta Conjunta N° 8/08 "Cuestiones de Transporte Internacional resueltas desde el punto de vista aduanero, pero pendientes de manifestación por las Autoridades de Transporte de los Estados Partes".

Durante la reunión se efectuó un intercambio de opiniones sobre algunos puntos, acordándose que el SGT N° 5 dará respuesta a las cuestiones presentadas en el documento que se acompaña al presente y que fue objeto de la reunión. Dichas cuestiones constan *in extenso* en la presente Acta, como Anexo XIII.

A los efectos de una mayor claridad del alcance de las interrogantes formuladas al SGT N° 5, según se acordó, el CT N° 2 complementó cada uno de los items del documento que se adjunta (Anexo XIII-reiteración), con una breve explicación de la situación objeto de la consulta.

Los Coordinadores del SGT N° 5 manifestaron que se comprometen a remitir por escrito sus respuestas a la Presidencia Pro Tempore Paraguaya de dicho SGT, en el plazo de 15 días. Una vez recibidas las respuestas la PPTP convocará al Grupo Técnico del SGT N°5 dentro del plazo de 30 días subsiguientes a los efectos de analizar las manifestaciones de las diferentes delegaciones y en lo posible buscar los consensos necesarios que permitan al CT N° 2 avanzar en la implementación del Sistema SINTIA.

Los Coordinadores del CT N° 2 resaltan la importancia de disponer de la opinión del SGT N° 5 a los efectos de lograr la implementación efectiva del Sistema SINTIA. En ese sentido manifiestan que se ponen a disposición de ese SGT para proporcionar cualquier información que se considere necesaria, así como mantener una reunión conjunta con el Grupo Técnico que el SGT N° 5 considere necesario.

4.- Transporte de Productos Peligrosos. Nuevo Régimen de Infracciones y Sanciones. Ajustes Idiomáticos en la redacción de la Rec. 01/08

Con el objeto de dar respuesta a lo decidido sobre el presente tema en el seno de la LXXIV Reunión del Grupo Mercado Común celebrada en Brasilia en Noviembre de 2008 (Anexo XXVII (MERCOSUL/LXXIVGMC/DT N° 52/08 del Acta Pertinente), las Delegaciones acordaron elevar al GMC la nota dirigida a la PPTP, que consta en el Anexo IV -Documentos Elevados al GMC-, conteniendo las versiones en español y portugués de la revisión del Anexo III -Régimen de Infracciones y Sanciones del Acuerdo de Transporte de Mercancías Peligrosas del MERCOSUR.

De esta forma se pretende acercar a las instancias pertinentes del SM las versiones debidamente compatibilizadas, a fin de permitir el avance que se espera con respecto a la normativa referida.

**5.- Comisión de Seguridad Vial. Res. GMC 64/08 y 65/08
Proceso de Internalización en los Países.
Sitios en la Red (Página Web). Luces de Identificación**

Con relación al presente Punto, fue aprobada por parte de las Delegaciones, el Acta de la VII Reunión del Consejo Permanente de Seguridad Vial del MERCOSUR, que consta como Anexo XIV del presente documento, luego que fuera leída por el representante del MOPC de Paraguay, Ing. Manuel Guzmán.

Sin perjuicio de ello, las Delegaciones procedieron a efectuar las siguientes apreciaciones:

La Delegación Argentina manifestó que seguirá implementado las medidas respecto a la restricción de circulación durante los días feriados, puntualizando que tal práctica ha permitido la reducción de los índices de accidentalidad en su país desde el momento de su implementación. Señaló que se han venido labrando actas de carácter educativo a distintos operadores y recomendó a los distintos países que difundan las medidas con el objeto que las empresas pueden programar su actividad teniendo en cuenta las restricciones de tránsito, evitando traspasar la frontera en tales periodos.

El representante de la Policía Rodoviaria de Brasil señaló su apoyo a las medidas implementadas por las autoridades argentinas, resaltando que resulta conveniente que los horarios de restricciones al tránsito sean adecuadamente difundidos. Agregó que adopta igualmente medidas similares a la mencionada por la Delegación Argentina desde el año 2002, alcanzando excelentes resultados los que se encuentran disponibles en el Sitio Web de la Policía Rodoviaria.

La Delegación Chilena elogió el hecho de que efectivamente, las medidas restrictivas citadas han posibilitado la reducción de los índices de accidentes, agregando que sería necesario conciliar los intereses del sector operador privado y los usuarios al momento de la aplicación de aquellas, agregando finalmente la Delegación de Paraguay la importancia de programar los viajes a fin de evitar dificultades durante la prestación de los servicios

La Delegación Paraguaya hace constar como Anexo XVIII, la nota DNT N°: 357/09, dirigida a la PPTP.

**6.- Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista.
Resolución GMC N° 14/06.- Mandato de la Reunión de Maceio**

La Delegación Paraguaya recordó que en oportunidad de la reunión anterior —entre otras cosas—, Brasil había informado haber avanzado sobre este particular a partir de la elaboración de un reglamento complementario a la Ley 11.442/07 que establece nuevos

requisitos para el acceso para el transportador remunerado de carga que fuera presentado en la XXXVI Reunión del SGT N° 5, específicamente la Resolución 3065 de fecha 12 de marzo de 2009.

En líneas generales, las delegaciones se ratificaron en las expresiones formuladas en la Reunión Preparatoria de abril de 2009, y se comprometieron a seguir analizando este tema a partir de puntos que cada una de las mismas consideren como convenientes de ser discutidas en una próxima Reunión de Especialistas, por lo que remitirán en un plazo de (90) noventa días, a la PPTP (Presidencia Pro tempore de Paraguay) lo que debe considerarse de relevancia para el acceso de calidad de transportista internacional, teniendo en cuenta que los principios que se pretenden normativizar deben reflejar criterios de idoneidad y de responsabilidad frente a las obligaciones emergentes del desarrollo de la actividad. Una vez recopiladas por Paraguay la información de los demás países, se procederá a la circularización de la misma al resto de las delegaciones, a los fines se realizar una reunión técnica que permita avanzar a partir de la misma, en la determinación de los requisitos para el acceso a profesión de transportista internacional.

7.- Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo

Se reunió con la presencia de representantes de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo creada en el ámbito del SGT 5, Transportes del MERCOSUR para dar continuidad del análisis de la propuesta del Acuerdo Multilateral conforme consta en el Acta pertinente, el cual luego de ser puesto a consideración del plenario, motivó el agregado que luce como Anexo XV de la presente Acta.

Intervinieron en este espacio, representantes de la Cámara de Exportadores de la República Argentina, de la Comisión de Usuarios de Transporte (CUT) y del Servicio de Transporte Marítimo Argentina/Brasil, cuyas presentaciones constan en el acta señalada en el párrafo precedente

8.- Directrices para el control sanitario de vehículos terrestres de transporte colectivo de pasajeros que transitan en los Estados Partes del MERCOSUR

En cuanto a la Resolución GMC N° 05/08 generada en el ámbito del SGT N° 11 "Salud" del MERCOSUR, que generara la preocupación de las delegaciones coincidentes en que de otros ámbitos ajenos al sector transporte, emergiesen normativas que conllevaran requerimientos que podrían incidir o impactar en las actuales prestaciones de servicios en la región, la Delegación Paraguaya sugirió elevar una nota al GMC via la PPTP, mencionando la conveniencia de instruir al SGT 11 "SALUD", para coordinar con el SGT 5; TRANSPORTES del MERCOSUR, las negociaciones que apunten a la formulación de normas que, como se menciona mas arriba, incidan en el sector transporte, pudiendo superponerse además con otras normas operativas aplicadas en el sector actualmente vigentes

Dicho escrito dirigido a la PPTP, consta en el Anexo IV –Documentos Elevados al GMC- de la presente acta. Lo anterior, sin perjuicio de que cada delegación profundice en un mayor análisis, la definición de la presente materia.

La Delegación Brasileña entregó copia de fax dirigida a las distintas delegaciones sobre aspectos de la norma del SGT 5 que deben ser objeto de discusión para su operacionalización, que luce como Anexo XVI, de la presente Acta.

Asimismo la Delegación Argentina manifestó, que con el fin de que los países miembros del Subgrupo V, se expidan sobre la Resolución GMC N° 05/06, sería conveniente que cada país se reúna con los Organismos Nacionales competentes miembros del SGT N° 11 "Salud" del MERCOSUR y de esta manera poder analizar los preceptos consagrados en la norma, buscando que la misma, tutelando cuestiones tan importantes como la salud pública, no altere la calidad del servicio público que el estado debe velar.

9- Cooperación Técnica. Programa Marco de Ciencias, Tecnología e Innovación del MERCOSUR

La Delegación Brasileña reiteró lo informado via notas dirigidas a los Coordinadores Nacionales cursadas en su momento, con relación a la comunicación por parte de la ANTT al Ministerio de Ciencias y Tecnología, respecto a su interés manifestado en cuanto al área de Tecnología de Información y Comunicación referente al Eje I – Dimensión Estratégica y el Eje IV- Dimensión Sistema Nacional de Ciencias e Innovación en el Área de Infraestructura de Ciencia, Tecnología e Innovación y Cooperación Internacional en cuanto a la disponibilidad y unificación de bancos de datos, con opciones de ofrecer entrenamiento en el Brasil, para técnicos de los Estados Partes que tengan interés en conocer la experiencia brasileña. ...

La Delegación Paraguaya, al momento de resalta la importancia de la capacitación de recursos humanos en general, y en particular en el ámbito del sector transporte, existe actualmente en instancias de la Universidad Nacional de Asunción, ofertas de Cursos de Capacitación sobre Gestión Logística y del Transporte Terrestre, el cual está diseñado para capacitar y proporcionar una formación integral a los participantes en materia de logística y transportes multimodales, desde una perspectiva teórico-práctica global, profundizando en la conceptualización básica de las prestaciones de los servicios dedicados y vinculados al transporte intermodal, el desarrollo de sistemas de flujos de las cadenas y corredores logísticos y de transporte propiamente dichos, redes informáticas y de comunicación, legislación comparativa y de integración, institucionalidad y regulaciones.

Dicho curso se halla estructurado académicamente en módulos de aprendizajes conforme a tópicos referidos a aspectos socioeconómicos y legislativos del transporte, transporte y desarrollo sostenible, planificación y mecanismos de financiación, desarrollo de sistemas y técnicas del transporte y organización y gestión del servicio de transporte terrestre.

Las delegaciones resolvieron la permanencia del presente tema en agenda de la próxima reunión.

10 Propuesta de Integración de las informaciones de Transporte de Pasajeros y Cargas – Sistematización de datos

La Delegación Brasileña propuso postergar el tratamiento del presente tema para una próxima reunión técnica, en la que participen especialistas que desarrollen tareas en el sector informático en las respectivas instituciones de transporte, lo que fue aprobado por las distintas delegaciones, quedando pendiente el tratamiento del punto para una próxima reunión en la esfera del SGT N° 5.

11- Asuntos Varios

11.1 Planteamientos de la Delegación Brasileña

La Delegación Brasileña propuso el tratamiento de los siguientes temas en las próximas reuniones del SGT 5, a saber:

I.- Tarifas

- A) Estudios sobre la base de cálculo de tarifas y mecanismos de reajuste tarifario.
- B) Cambio de Información y periodicidad con relación a los reajustes

II- Transporte en Circuito Cerrado

- A) Necesidad de cambio de informaciones sobre autorización de viajes;
- B) Análisis y adopción de medidas complementarias para la regulación de los servicios de transporte de pasajeros en circuito cerrado, entre ellas la exigencia de representante legal o equivalente.
- C) Mecanismos para la notificación de infracciones para empresas de servicios de transporte de pasajeros en circuito cerrado.

III- Accesibilidad en los vehículos de transporte de pasajeros para portadores de deficiencias físicas:

IV- Complementación de discusiones sobre pesos y medidas para ómnibus de pasajeros;

CARGAS/PASAJEROS

Normas disciplinarias complementarias para los servicios de transporte en regiones fronterizas-ciudades vinculadas con el transporte con características urbanas y semiurbanas.

CARGAS

Adopción de mecanismos de garantías para el pago de tributos aduaneros de forma a no sancionar a las empresas transportadoras con la retención de los vehículos.

La Delegación Argentina manifestó que con referencia al tema de tarifas, existe en casi todos los países acuerdos sobre las mismas, en donde se ha consensuado que el precio de las tarifas internacionales, son el producto de la suma de las tarifas de cada país, desde el origen del servicio hasta el punto de frontera; agregando que con referencia al tema de permisos Ocasionales, es un tema de tratamiento en la Comisión del Artículo 16 del A.T.I.T., ya que la implementación de nuevas formas referentes a sus requisitos para la extensión, necesita un marco jurídico que así lo contemple.

CONSIDERACIONES DE BRASIL SOBRE INFLUENZA A (H1N1)

Continuando con su exposición, informo que en fecha 18 de mayo de 2009 fue aprobado un protocolo para enfrentar la denominada Pandemia de la Influenza A (H1N1) elaborado por el Grupo Ejecutivo Interministerial de Brasil. De esta manera las empresas que operan en el transporte internacional incluyendo empresas brasileñas y extranjeras deben obligatoriamente adoptar procedimientos para evitar la contaminación y diseminación del virus de la Influenza A dentro de los cuales se destacan:

- a- El conductor debe informar a los pasajeros en el inicio del viaje los síntomas de la gripe el procedimiento a ser adoptado en caso de sospecha.
- b- En caso de identificación de pasajeros con síntomas de la gripe los trabajadores que realicen la atención directa a los pasajeros deberá utilizar los siguientes equipos: respirador particulado (PFF2, PFF3, N95, N99 o N100); guantes de protección; lentes de protección; ropas especiales.
- c- Es necesario que los vehículos en operación también dispongan de mascararas de protección y guantes.

Informaciones detalladas sobre el contenido del protocolo pueda ser encontrado en el sitio <http://portal.saude.gov.br/portal/saude/> link: influenza A (H1N1)

11.2 Transporte Ferroviario

Llegado a esta instancia, hizo uso de la palabra el Sr. Antonio Luna, Subsecretario de Transporte Ferroviario de la República Argentina, quien tras ser presentado por el Jefe de la Delegación Argentina efectuó una breve presentación con respecto al tema ferroviario en su país y sus implicancias con similares sectores de otros países de la región.

Los delegados de los distintos países, tras un breve intercambio de pareceres procedieron a acordar la incorporación del tema "Transporte Ferroviario" en la agenda de la próxima reunión, conforme cada uno de los países, decidiera tratar.

Al respecto, se plantearon aspectos referidos a proyectos actuales y futuros dentro del MERCOSUR, sean estos de índole legal, operativo y aquellos relacionados con el sector laboral, entre otros, a los efectos de compatibilizar las normas existentes y mejorar la circulación de las cargas y los pasajeros en la región.

Habiéndose agotado el desarrollo del temario se procedió al cierre de la Reunión, suscribiéndose el presente documento.

Los anexos que forman del Acta Final son los siguientes:

- Anexo I Lista de Participantes
- Anexo II Agenda
- Anexo III Resumen del Acta
- Anexo IV Documentos elevados a la Consideración del GMC
- Anexo V Presentación de Paraguay s/ ITV; Res. Consejo 131/09
- Anexo VI Nota de la Delegación Uruguaya
- Anexo VII Nota Recibida de Perú
- Anexo VIII Nota de Paraguay s/ ITV
- Anexo IX Modelo de ITV aprobado en la Reunión Preparatoria
- Anexo X Presentación de Paraguay s/ Proyecto de Recomendación ITV
- Anexo XI Presentación de Paraguay s/ Limite de Responsabilidad Civil (Papel de Trabajo)
- Anexo XII Copia del Acta de Reunión Montevideo de Setiembre de 2007
- Anexo XIII Cuestionario del CT 2
- Anexo XIV Acta del Consejo Permanente de Seguridad Vial
- Anexo XV Acta de la Comisión de Transporte Marítimo
- Anexo XVI Presentación de Brasil s/ SGT 11 SALUD
- Anexo XVII Presentaciones del Sector Privado de Pasajeros y Cargas por Carretera
- Anexo XVIII Presentación de Paraguay, Nota a la PPTP s/ Sitio Web en la SM


Por la Delegación de Argentina

Por la Delegación de Brasil

Por la Delegación de Paraguay

Por la Delegación de Uruguay


XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5;
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR


 Asunción, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA N° 1/2009

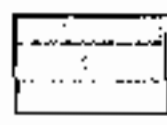
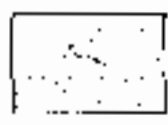
ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]


 REPUBLICA PARAGUAYA DEL
 MINISTERIO DE TRABAJO Nº 5
 PLANIFICACIÓN DEL
 EMPLEO
 Dirección de Empleo y Capacitación
 Asunción, 27, 28 y 29 de mayo de 2009



DIRECCIÓN
 GENERAL
 DE EMPLEO Y
 CAPACITACIÓN

ANEXO I

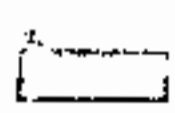
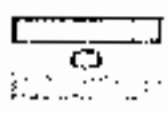
PARAGUAY

JEFE DE DELEGACIÓN: DAVID YINDE RIVAROLA

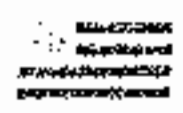
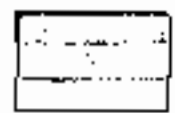
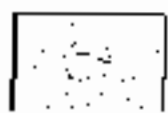
DELEGADOS:

ORGANISMO:

- | | |
|----------------------------------|----------|
| Julio Darío Cabral | DINATRAN |
| Carlos Raúl Peralta | DINATRAN |
| Oscar Jara | DINATRAN |
| Ernesto David Benítez | DINATRAN |
| Jacinto Cáceres | DINATRAN |
| José L. González Vernazza | DINATRAN |
| José Luis Argaña, Asesor Técnico | DINATRAN |
| Ovidio Javier Talavera | DINATRAN |
| Martín Ocampos | DINATRAN |
| Graciela Amarilla | DINATRAN |
| Pablo Roberto Duarte | DINATRAN |
| Luis Marc | DINATRAN |
| Carlos Miguel Ruiz | DINATRAN |
| Oswaldo Romero | DINATRAN |
| Gladys Sforza | DINATRAN |
| Sergio Amarilla Páez | DINATRAN |
| Victor Macchi | DINATRAN |
| Fátima Adorno | DINATRAN |
| Magdalena Aquino | DINATRAN |
| Amílcar Noguera | DINATRAN |
| Higinio Ramírez | DINATRAN |
| Nathalia Cano | DINATRAN |
| Estela López | DINATRAN |
| Jacinto Modesto Amarilla | DINATRAN |
| Mauro Carreras | DINATRAN |
| María Lis Cabañas | DINATRAN |
| Claudia Djeda | DINATRAN |
| Blanca Fariña | DINATRAN |
| Liljan Vargas | DINATRAN |
| Patricia Benítez | DINATRAN |
| Ricardo Pastor | DINATRAN |




 MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
 COMITÉ DE TRABAJO N.º 2
 TRABAJADORES DE
 EL EXTRANJERO
 — 1954 —
 Sesión, 17, 18 y 19 de mayo de 1959



Elvio Arguello
 Ramona Jones Drakeford
 Marcia Mayer
 Silvio Vera
 Douglas Aneto Bonzi
 Raúl Silvero
 Alfredo Núñez
 Manuel Shaerer Kanonnikoff
 Luis Morales
 Christian Paredes
 Mirna Caballero
 Aristides Fernández
 Oscar Molinas
 Jesús Antonio Roa Zaracho
 Pablo Coronel
 Hernán Otoniel Fernández
 José Gomez Palacios
 Simón Lorenzo Meza
 Gerardo Nicolás Martínez Escobar
 José Tomas Rivarola
 Andrés Rivarola Casaccia
 Jorge Martínez Núñez
 Jorge E. Irala M.

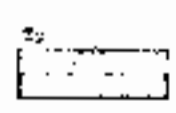
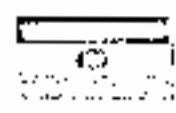
DINATRAN
 DINATRAN
 DINATRAN
 DINATRAN
 Asesor – Vce. Pcia de la Rpca.
 Ministerio de Relaciones Exteriores
 Ministerio de Relaciones Exteriores
 Dirección Nacional de Aduana
 Dirección Nacional de Aduana
 Dirección Nacional de Aduana
 Dirección Nacional de Aduana
 Dirección Nacional de Aduana
 M.O.P.C.
 M.O.P.C.
 M.O.P.C.
 M.O.P.C.
 M.O.P.C.
 M.O.P.C.
 M.O.P.C.
 M.O.P.C.
 Marina Mercante M.O.P.C.
 Marina Mercante M.O.P.C.

OBSERVADORES:

Julio Huespe Pin
 Carlos A. Morinigo
 Danise Yegros
 José G. Bogarín
 Hugo Benítez
 Julio César Gamarra
 Sofía Insfrán
 Juan Carlos Miranda
 Rodolfo I. Salinas Bogado
 Luis Alberto Aquino Daiub
 Jaime R. Peña
 Osvaldo Santacruz
 Oscar Santacruz Galeano
 Sergio Ruiz

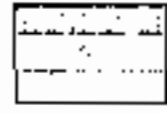
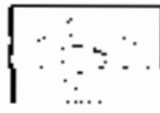
ORGANISMO:

CAPATIT - PRESIDENTE
 CAPATIT
 CAPATIT
 CAPATIT
 CAPATIT
 AGETRAPAR - PRESIDENTE
 AGETRAPAR
 AGETRAPAR
 AGETRAPAR
 ACETRAPAR
 Empresa Rysa
 Empresa Rysa
 Empresa Rysa
 Empresa Rysa




 REPUBLICA PARAGUAYA
 SUBGRUPO DE TRABAJO N.º 1
 TRANSPORTES DEL
 PARAGUAY

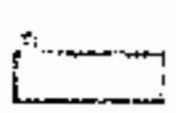
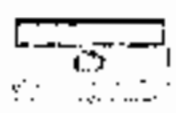
 Asunción, 17, 18 y 21 de marzo de 2018



INSTITUCION
 REPRESENTACION
 DE TRABAJADORES
 DEL SECTOR DE
 TRANSPORTES

Pedro Ramirez González
 Gustavo Franco
 Herib González Ruiz
 Ricardo A. Fustagno
 Reinerio Buzò Ortiz
 Miguel Manzùr
 Carlos Rendano
 Manuel Royg
 Gustavo Portillo E.
 Jazmín Noguera
 Sergio Ruiz Baldo
 Rodolfo Casco
 Freddy Ferreira
 Juan Carlos Miranda
 Cesar Garcia Roig
 Lrdio Jorge González
 Narciso Inocencio Danei Acosta
 Oscar Santacruz
 Juan Rodrigo Godoy Arévalos
 Estela Mary Marcci
 Arnaldo Arévalos
 Ruben Parquet
 Sergio Cohler
 Carlos Alberto Bordón
 Bettina Navarro
 José Luis Pérez Saldivar
 Dorotea Rodríguez Marquez
 Ricardo Román
 Lucio Benítez
 Luis Recalde
 Jorge Sánchez
 Diego Cristin
 Merardo Palacios Diaz

UPC
 Teledifusora Paraguaya
 Martín Fierro S.R.L.
 Nuestra Señora de la Asunción
 NUEVA ASUNCION S.A.
 EXPRESO SUR S.R.L.
 CAPECO
 Centro de Armadores Fluviales y Marítimo
 Rápido la Yuteña
 ALTRANS
 Rápido YGUAZÚ S.A.
 C.S.J.
 C.S.J.
 TRANSMIRA
 ATIP
 ATIP
 GUÍA DE TURISMO
 RISA
 Sindicato de Choferes de Camiones de Cargas
 Periodista Agenda - Presidencial
 T. Cono Sur S.R.L.
 LA ENCARNACENA
 Asociación Transporte MERTRANS
 Empresa La Paraguaya Internacional S R L.
 Empresa La Paraguaya Internacional S.R.L.
 Grupo Coaseguradora
 Empresa Boquerón S.A.
 Empresa Pluma
 Empresa Stel Turismo
 Stel Turismo
 Empresa Sol S. R. L.
 SOL T y T S.R.L.
 Empresa GARCIA






**XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5:
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**

Avancion, 27. 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA N° 1/2009

ANEXO II

AGENDA

Anexo II - AGENDA

MERCOSUR

- 1.- Inspección Técnica Vehicular (ITV) - Homologación de Certificados.
- 2.- Limite de Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte de Pasajeros
- 3.- Reunión Conjunta CT 2 "Asuntos Aduaneros" - SGT N° 5; TRANSPORTES
- 4.- Transporte de Productos Peligrosos. Nuevo Régimen de Infracciones y Sanciones. Ajustes idiomáticos en la redacción de la Rec. 01/08
- 5.- Comisión de Seguridad Vial. Res. GMC 64/08 y 65/08
Proceso de Internalización de los Países
Sitios en la Red (Página Web) Luces de identificación
- 6.- Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista.
Resolución GMC N° 14/06.- Mandato de la Reunión de Maceró
- 7.- Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo
- 8.- Directrices para el Control Sanitario de Vehículos Terrestres de Transporte Colectivo de Pasajeros que Transitan en los Estados Partes del MERCOSUR
- 9.- Cooperación Técnica Programa Marco de Ciencias, Tecnología e Innovación del MERCOSUR
- 10.- Propuesta de Integración de las Informaciones de Transporte de Pasajeros y Cargas - Sistematización de Datos.
- 11.- Asuntos Varios
 - 11.1 Planteamientos de la Delegación Brasileña
 - 11.2 Transporte Ferroviario
 - 11.3 Reunión de la Comisión del Art. 16 del ATIT
 - 11.4 Participación del Sector Privado

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)

**XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5:
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**

Asunción, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA N° 1/2009

ANEXO III

RESUMEN DEL ACTA



RESUMEN DEL ACTA

Miércoles 27 de mayo de 2008

- 1.- Inspección Técnica Vehicular (ITV) - Homologación de Certificados
Se proseguirán con las tareas pertinentes para avanzar sobre la consolidación de un certificado único.
- 2.- Limite de Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte de Pasajeros.
Permanece en agenda para futuras discusiones.
- 3.- Reunión Conjunta CT 2 "Asuntos Aduaneros" - SGT N° 5; TRANSPORTES
Fue cumplido el mandato para llevar a cabo la reunión conjunta y el sector transporte asumió el compromiso en responder un cuestionario elaborado por el CT 2.
- 4.- Transporte de Productos Peligrosos Nuevo Régimen de Infracciones y Sanciones. Ajustes idiomáticos en la redacción de la Rec. 01/08
Se eleva nota al GMC en la que se informa que las versiones en ambos idiomas han sido compatibilizados conforme lo requerido a dicha instancia
- 5.- Comisión de Seguridad Vial Res. GMC 64/08 y 65/08
Proceso de Internalización de los Países
Sitios en la Red (Página Web). Luces de identificación
Se agrega en Anexo informe pertinente.
- 6.- Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista
Resolución GMC N° 14/06.- Mandato de la Reunión de Maceió
El tema permanece en agenda dado su naturaleza de carácter permanente
- 7.- Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo
Se agrega en Anexo el informe pertinente

RESUMEN DEL ACTA

MERCOSUR

- 8.- Directrices para el Control Sanitario de Vehículos Terrestres de Transporte Colectivo de Pasajeros que Transitan en los Estados Partes del MERCOSUR

Fue elevada una nota al GMC.

- 9 - Cooperación Técnica. Programa Marco de Ciencias, Tecnología e Innovación del MERCOSUR

Quedó pendiente para comentario y análisis interno por parte de las delegaciones.

- 10.- Propuesta de Integración de las Informaciones de Transporte de Pasajeros y Cargas – Sistematización de Datos.

Brasil solicitó postergar el tratamiento del punto para la próxima reunión

- 11- Asuntos Varios

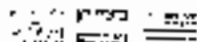
11.1 Planteamientos de la Delegación Brasileña

11.2 Transporte Ferroviario

11.3 Reunión de la Comisión del Art. 16 del ATIT

11.4- Participación del Sector Privado

Se adjuntaron presentaciones del sector privado.



**XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5;
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**

Asunción, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA N° 1/2009

ANEXO IV

**DOCUMENTOS ELEVADOS A LA
CONSIDERACIÓN DEL GMC**

MERCOSUR/XXXVII SGT N° 5 DT N° 1/09.-

Asunción, 29 de mayo de 2009.-

Señor
Dr. **OSCAR RODRIGUEZ CAMPUZANO**, Presidente Pro Tempore en Ejercicio
Coordinador Nacional por Paraguay ante el Grupo Mercado Común
Viceministro de Relaciones Económicas e Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores
Asunción - Paraguay

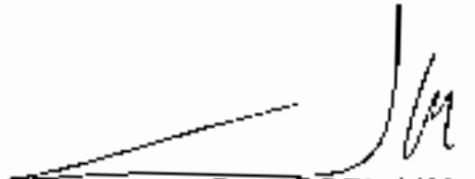
Referencia: Versiones en Español y Portugués del Régimen de
Infracciones y Sanciones.-

De nuestra consideración:



Los que suscriben, Coordinadores Nacionales del Subgrupo de Trabajo N° 5, reunidos en ocasión de la **XXXVII Reunión Ordinaria del SGT 5 TRANSPORTES del MERCOSUR**, llevada a cabo los días 27, 28 Y 29 mayo de 2009, nos dirigimos a Usted haciendo referencia a la Rec. N° 1/08 surgida de la XXXVII Reunión del SGT 5 realizada en Maceió, conteniendo las versiones en español y portugués de la revisión del Anexo III -Régimen de infracciones y Sanciones del Acuerdo de Transporte de Mercancías Peligrosas del MERCOSUR, para dar respuesta a lo decidido sobre el particular en el seno de la LXXIV Reunión del Grupo Mercado Común celebrada en Brasilia en Noviembre de 2008 (Anexo XXVII (MERCOSU/LXXIVGMC/DT N° 52/08 del Acta Pertinente).

En tal sentido, se remiten en adjunto las versiones en idiomas español y portugués del documento aludido en el párrafo precedente, las que se encuentran debidamente compatibilizadas para su aprobación final en el ámbito del GMC.

Saludamos al Señor Presidente con nuestra más alta y distinguida consideración.


Por ARGENTINA

Por PARAGUAY


Por BRASIL

Por URUGUAY

ANEXO III

REGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES AL ACUERDO PARA LA FACILITACION DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN EL MERCOSUR

CAPITULO I - DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º.- Las infracciones a las disposiciones del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR se regirán por lo dispuesto en el presente Anexo.

Artículo 2º.- La aplicación de las sanciones estipuladas en este Anexo no excluye otras previstas en el Protocolo Adicional del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre referente a infracciones y sanciones, en legislaciones específicas, ni exime al infractor de las responsabilidades civiles y penales que correspondieran

Artículo 3º.- Los transportistas o expedidores incurrirán en responsabilidad cuando la infracción a sus deberes u obligaciones fuere susceptible de la aplicación de una sanción, la que deberá ser acreditada mediante un proceso administrativo que permita su defensa.

Párrafo único. Los Organismos de Aplicación de cada país harán conocer a sus homólogos de los otros Estados Parte, las normas y procedimientos sobre el derecho de defensa, a fin de difundirlos entre los transportistas internacionales autorizados.

Artículo 4º.- Las sanciones aplicables al expedidor por incumplimientos a lo dispuesto en la Sección II, Capítulo V del Anexo I del Acuerdo serán las establecidas en el Artículo 18º del presente Anexo

CAPITULO II - DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 5º.- Las sanciones por infracciones a las normas sobre transporte internacional terrestre de mercancías peligrosas en el MERCOSUR consisten en:

- a) Multa,
- b) Suspensión del Permiso, y
- c) Caducidad del Permiso.

Las sanciones anteriores se aplicarán por la Autoridad Competente de cada Estado Parte en cuyo territorio hayan ocurrido las infracciones, tomando en consideración la gravedad de la infracción cometida y sus circunstancias atenuantes y agravantes

Artículo 6º.- Las infracciones a las normas reguladoras del transporte internacional terrestre de mercancías peligrosas en el MERCOSUR se clasifican en leves, graves y muy graves.

12

32

Artículo 7º.- Las sanciones aplicadas a empresas transportistas extranjeras y las medidas adoptadas para evitar riesgos a personas, bienes o al medio ambiente, ante cualquier irregularidad, deberán ser comunicadas al Organismo de Aplicación del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, del país con jurisdicción sobre la empresa transportista.

Artículo 8º.- Las medidas administrativas que hayan sido adoptadas de acuerdo con lo previsto en el Artículo 87º del Anexo I del Acuerdo, deberán ser comunicadas al Organismo de Aplicación del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre del país de origen de la empresa transportista.

Artículo 9º.- Las multas podrán ser pagadas en moneda del país en el cual se cometió la infracción sancionada.

Artículo 10º.- Al transportista internacional terrestre se le aplicarán las multas que a continuación se indican, según la gravedad de la infracción.

- a) Multa de US\$ 200, por infracción leve;
- b) Multa de US\$ 1000, por infracción grave;
- c) Multa de US\$ 2000, por infracción muy grave.

Artículo 11º.- Cuando se cometan simultáneamente dos o más infracciones de igual o diferente gravedad, se aplicarán acumulativamente las sanciones correspondientes a cada una de ellas

Artículo 12º.- Hay reincidencia cuando el infractor comete una nueva falta habiendo sido sancionado anteriormente por la misma u otra infracción prevista en el presente Anexo, dentro de un plazo no superior a un año.

Artículo 13º.- Se aplicará la suspensión o caducidad del permiso en las siguientes situaciones de reincidencia.

- a) Por cuatro infracciones leves hasta el equivalente a siete infracciones leves, suspensión de 30 días;
 - b) Por el equivalente a ocho infracciones leves hasta el equivalente a once infracciones leves, suspensión de 60 días;
 - c) Por el equivalente a doce infracciones leves hasta el equivalente a quince infracciones leves, suspensión de 90 días.
 - d) Por el equivalente a dieciséis infracciones leves hasta el equivalente a veintidós infracciones leves, suspensión de 120 días
 - e) Por el equivalente a veinticuatro infracciones leves hasta el equivalente a treinta y nueve infracciones leves, suspensión de 180 días;
- Handwritten initials: *DF* (next to item c), *[Signature]* (next to item d), *[Signature]* (next to item e)

- f) Por una cantidad equivalente a cuarenta infracciones leves, caducidad del permiso.

Artículo 14º.- A los efectos de la aplicación de las sanciones previstas en este Anexo, se considerará que una infracción grave es equivalente a cinco leves y una muy grave a veinte leves

Artículo 15º.- Los transportistas cuya habilitación haya sido caducada, no podrán solicitar otra para efectuar transporte internacional terrestre por el período de un año, contado desde la fecha de aplicación de la sanción.

CAPITULO III - TRANSPORTE POR CARRETERA

Artículo 16º.- Al transportista que haya cometido infracción se le aplicarán las siguientes sanciones:

- 1) Multa de US\$ 2 000 como consecuencia de:
 - a) Transportar mercancías peligrosas cuya entrada haya sido prohibida por un Estado Parte, según lo dispuesto en el Artículo 3º del Acuerdo, o sin las autorizaciones previstas en el Anexo II del Acuerdo, de los organismos competentes de los países en los que se desarrolle la operación de transporte.
- 2) Multa de US\$ 1.000 como consecuencia de
 - a) Realizar transporte en vehículos o equipamientos que no cumplan las condiciones técnicas específicas exigidas en el Capítulo 7.2 del Anexo II del Acuerdo - Disposiciones Particulares para cada Clase de Mercancías Peligrosas-.
 - b) Efectuar el transporte de mercancías peligrosas a granel en vehículos o equipamientos que no posean el certificado de habilitación o poseyéndolo, que no se encuentre en vigencia, en contravención a lo indicado en el Artículo 2º y en el literal c) del Artículo 56º del Anexo I del Acuerdo.
 - c) Efectuar el transporte de mercancías peligrosas en vehículos de carga que no posean el certificado de aptitud técnica vigente, en contravención a lo indicado en el literal d) del Artículo 56º del Anexo I del Acuerdo
 - d) Transportar mercancías peligrosas en vehículos o equipamientos sin placas de seguridad o rótulos de riesgo transgrediendo lo dispuesto en el Artículo 4º del Anexo I del Acuerdo, o cuando estos fueran incorrectos, ilegibles o fijados en forma inadecuada, en desacuerdo con lo establecido en el numeral 5.3.1 del Anexo II del Acuerdo.

- e) Transportar en un mismo vehículo o contenedor, a pesar de haber sido advertido por el expedidor, mercancías peligrosas con otro tipo de mercadería o con otros productos peligrosos incompatibles entre sí, en contravención a lo indicado en el Artículo 10º del Anexo I del Acuerdo.
- f) Transportar en forma conjunta con riesgo de contaminación, mercancías peligrosas, o embalajes vacíos de mercancías peligrosas no descontaminados, con animales o productos para uso humano o animal, transgrediendo lo establecido en el Artículo 10º del Anexo I del Acuerdo.
- g) Transportar en vehículo o equipamiento habilitado para el transporte de mercancías peligrosas a granel, producto para uso humano o animal u otro tipo de mercancía no permitida por la autoridad competente, en contravención a lo dispuesto en el Artículo 11º del Anexo I del Acuerdo.
- h) Manipular, cargar o descargar mercancías peligrosas en lugares públicos, en condiciones de seguridad inadecuadas a las características de las mercancías y la naturaleza de sus riesgos, en contravención a lo indicado en el Artículo 12º del Anexo I del Acuerdo
- i) Transportar mercancías peligrosas en vehículos destinados al transporte de pasajeros, con excepción de lo indicado en el numeral 7.1.9.1.1, del Capítulo 7.1, del Anexo II del Acuerdo.
- j) No informar al conductor o su ayudante a la autoridad competente, de la detención del vehículo por accidente o avería, en contravención a lo establecido en los Artículos 23º y 57º, del Anexo I del Acuerdo.
- k) No adoptar el conductor, en caso de accidente, avería u otro hecho que obligue a la inmovilización del vehículo, las medidas de seguridad y protección indicadas en las instrucciones de seguridad, transgrediendo lo establecido en el Artículo 57º del Anexo I del Acuerdo
- l) Proceder el personal involucrado en la operación de transporte a abrir bultos que contengan mercancías peligrosas o entrar en vehículos con equipos capaces de producir ignición de los productos o de sus gases o vapores, transgrediendo lo establecido en el Artículo 16º del Anexo I del Acuerdo y en el numeral 7.1.6.5 del Capítulo 7.1 del Anexo II del Acuerdo, respectivamente.
- m) Dejar de prestar el apoyo y las aclaraciones, en caso de emergencia, accidente o avería, que le fueran solicitadas por las autoridades públicas, en contravención a lo indicado en el Artículo 59º del Anexo I del Acuerdo.

n) Por transportar mercancías peligrosas cuando el conductor no esté debidamente habilitado, de acuerdo a lo estipulado en el Artículo 20° del Anexo I del Acuerdo.

3) Multa de U.S\$ 200 como consecuencia de:

a) Transportar mercancías peligrosas en vehículos que no posean un elemento registrador de las operaciones, o el conductor o transportador no presenten los registros gráficos a las autoridades con jurisdicción sobre la vía cuando le fueran solicitados, transgrediendo lo establecido en el Artículo 6° del Anexo I del Acuerdo.

b) Realizar el transporte de mercancías peligrosas en unidades de transporte con más de un remolque o semirremolque, tal como se indica en el Artículo 8° del Anexo I del Acuerdo.

c) Llevar personas en vehículos que transporten mercancías peligrosas, a excepción de la tripulación del vehículo, en contravención a lo establecido en el Artículo 27° del Anexo I del Acuerdo.

d) Retirar los rótulos de riesgo, paneles de seguridad, o instrucciones escritas (Fichas de Emergencia), de vehículos o equipamientos de transporte que no hayan sido descontaminados, transgrediendo lo indicado en el Artículo 4° del Anexo I del Acuerdo.


e) Transportar mercancías peligrosas en vehículos desprovistos de equipamientos para situaciones de emergencia, conforme a lo previsto en el Artículo 5° del Anexo I del Acuerdo, o portar cualquiera de ellos en condiciones inadecuadas de uso.

f) Transportar mercancías peligrosas en vehículos que carezcan de extintores para combatir principios de incendios en el vehículo o en la carga, o disponer de ellos en condiciones inadecuadas para su servicio, en contravención a lo establecido en el literal a) del numeral 7.1.4.1 Capítulo 7.1 del Anexo II del Acuerdo.

g) Transportar mercancías peligrosas en embalajes en condiciones inadecuadas de uso, transgrediendo el Artículo 81° del Anexo I del Acuerdo.

h) Transportar mercancías peligrosas en embalajes que no posean el marcado relativo al tipo de embalaje, y comprobación de su adecuación al programa de garantía de calidad que establezca la autoridad competente del Estado Parte, de acuerdo a las exigencias de la Parte 6 del Anexo II del Acuerdo.

- i) Transportar mercancías peligrosas en embalajes que no porten el marcado y el etiquetado correspondiente al producto o cuando dichos elementos sean inadecuados, transgrediendo lo dispuesto en el Capítulo 5.2 del Anexo II del Acuerdo.
- j) Transportar mercancías peligrosas mal estibadas o sujetas por medios inadecuados, en contravención a lo indicado en el Artículo 14º del Anexo I del Acuerdo.
- k) Fumar en el interior del vehículo o en las proximidades del mismo, durante el transporte, carga o descarga de mercancías peligrosas, en contravención a lo indicado en el numeral 7.1.6.4 del Capítulo 7.1 del Anexo II del Acuerdo.
- l) Efectuar el transporte de mercancías peligrosas incumpliendo las limitaciones a la circulación previstas en los Artículos 17º, 18º y 19º del Anexo I del Acuerdo.
- m) Transportar mercancías peligrosas sin llevar en el interior del vehículo la declaración de carga emitida por el expedidor y las instrucciones escritas en previsión de cualquier accidente o avería, en contravención a lo indicado en los literales a) y b) del Artículo 56º del Anexo I del Acuerdo, o con esa documentación incompleta, ilegible o incorrectamente confeccionada, transgrediendo lo previsto en el numeral 5.4 I del Anexo II del Acuerdo.
- n) Transportar mercancías peligrosas sin llevar a bordo, teniéndolos en vigencia, el certificado de habilitación para el transporte de mercancías peligrosas a granel del vehículo o de los equipamientos, o el documento comprobatorio de que el vehículo atiende las disposiciones generales de seguridad en el tránsito, en desacuerdo con lo exigido en el Artículo 56º, literales c) y d), del Anexo I del Acuerdo.
- o) Transportar mercancías peligrosas sin portar el conductor el certificado de capacitación que lo habilita para efectuar este tipo de transporte, teniéndolo en vigencia, transgrediendo lo previsto en el Artículo 26º del Anexo I del Acuerdo.



CAPITULO IV - TRANSPORTE FERROVIARIO

Artículo 17º A la empresa ferroviaria que haya cometido infracción, se le aplicarán las siguientes sanciones:

1) **Multa de US\$ 2.000 como consecuencia de**

Transportar por ferrocarril mercancías peligrosas cuya entrada haya sido prohibida por un Estado Parte, según lo dispuesto en el Artículo 3º del Acuerdo, o sin las autorizaciones previstas en el Anexo II del Acuerdo, de los organismos competentes de los países en los que se desarrolle la operación de transporte

2) **Multa de US\$ 1.000 como consecuencia de:**

- a) Transportar mercancías peligrosas en vagones o equipamientos que no cumplan las condiciones técnicas y estado de conservación, según lo establecido en los Artículos 28º y 29º del Anexo I, y Capítulo 7.2- Disposiciones Particulares para cada Clase de Mercancías Peligrosas-, del Anexo II del Acuerdo.
- b) Transportar mercancías peligrosas en vagones o equipamientos sin paneles de seguridad o rótulos de riesgo, transgrediendo lo establecido en el Artículo 34º del Anexo I del Acuerdo, o cuando estos fueran incorrectos, ilegibles, o estuvieran colocados de forma incorrecta, contraviniendo lo establecido en el apartado 5.3.1 del Anexo II del Acuerdo.
- c) Transportar en un mismo vagón o contenedor, a pesar de haber sido advertido por el expedidor, mercancías peligrosas con otro tipo de mercadería o con otros productos peligrosos incompatibles entre sí, en contravención a lo dispuesto en el Artículo 45º del Anexo I del Acuerdo.
- d) Transportar en conjunto, con riesgo de contaminación, mercancías peligrosas o embalajes vacíos de productos peligrosos sin descontaminar, con animales o productos para uso humano o animal, transgrediendo lo establecido en el Artículo 45º del Anexo I del Acuerdo
- e) No observar en la formación del tren, las precauciones y seguridades previstas en los Artículos 35º y 37º del Anexo I del Acuerdo.
- f) Transportar mercancías peligrosas en trenes de pasajeros o trenes mixtos, transgrediendo el Artículo 36º del Anexo I del Acuerdo.

g) No cumplir, en caso de accidente, con las acciones previstas en los Artículos 61° y 62° del Anexo I del Acuerdo.

3) Multa de US\$ 200 como consecuencia de:

a) Permitir el transporte de mercancías peligrosas en trenes carentes de equipamientos para situaciones de emergencia, de comunicaciones, materiales de primeros auxilios o equipos de protección individual o portando cualquiera de ellos en contravención a lo establecido en el Artículo 30° del Anexo I del Acuerdo, o portar cualquiera de ellos en condiciones inadecuadas de uso.

b) Retirar los rótulos de riesgo, paneles de seguridad de vagones o equipamientos utilizados en el transporte de mercancías peligrosas que no hayan sido descontaminados o las instrucciones escritas (Ficha de Emergencia) que acompañen la expedición, transgrediendo lo previsto en los artículos 33° y 34° del Anexo I del Acuerdo.

c) Permitir la circulación de vagones que presenten contaminación en su exterior, en contravención a lo establecido en el Artículo 32° del Anexo I del Acuerdo.

d) Estacionar trenes o vagones y equipamientos con mercancías peligrosas, incumpliendo con las prohibiciones establecidas en el Artículo 43° del Anexo I del Acuerdo.

e) No mantener, después de la carga, las unidades de transporte con mercancías peligrosas aisladas, perfectamente cerradas, precintadas o cubiertas, hasta la formación del tren, transgrediendo el Artículo 48° del Anexo I del Acuerdo.

f) Realizar transporte de mercancías peligrosas sin observar las previsiones del Artículo 41° del Anexo I del Acuerdo.

g) Transportar mercancías peligrosas sin llevar la declaración de carga emitida por el expedidor y las instrucciones escritas en previsión de cualquier accidente, en contravención a lo previsto en los literales a) y b) del Artículo 56° del Anexo I del Acuerdo, o con esta documentación incompleta, ilegible o incorrectamente confeccionada, transgrediendo lo previsto en el numeral 5.4.1 del Anexo II del Acuerdo.

Handwritten initials

h) Almacenar mercancías peligrosas en contravención a lo dispuesto en el Artículo 51° del Anexo I del Acuerdo.

i) Transportar mercancías peligrosas en embalajes en condiciones inadecuadas de uso, transgrediendo lo previsto en el Artículo 81° del Anexo I del Acuerdo.

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten signature

- j) Transportar mercancías peligrosas en embalajes que no posean el marcado relativo al tipo de embalaje, y comprobación de su adecuación al programa de garantía de calidad que establezca la autoridad competente del Estado Parte, de acuerdo a las exigencias de la Parte 6 del Anexo II del Acuerdo.
- k) Transportar mercancías peligrosas en embalajes que no porten el marcado y el etiquetado correspondiente al producto o cuando dichos elementos sean inadecuados, transgrediendo lo dispuesto en el Capítulo 5.2 del Anexo II del Acuerdo.
- l) Transportar mercancías peligrosas mal estibadas o fijada por medios no apropiados, cuando la operación de carga fuera de responsabilidad de la empresa ferroviaria, transgrediendo el Artículo 47º del anexo I del Acuerdo
- m) Proceder el personal de la empresa ferroviaria a la apertura de bultos conteniendo mercancías peligrosas en los vehículos y dependencias de la misma, excepto en los casos de emergencia, en contravención a lo dispuesto en el Artículo 46º del Anexo I del Acuerdo
- n) Fumar durante el manipuleo, próximo a los embalajes, vagones o contenedores de mercancías peligrosas, en contravención a lo establecido en el numeral 7.1.6.4 del Capítulo 7.1 del Anexo II del Acuerdo.

CAPITULO V - DEL EXPEDIDOR

Artículo 18º Al expedidor que haya cometido infracción se le aplicarán las siguientes sanciones:

- 1) Multa de US\$ 2.000 como consecuencia de:
 - a) Embarcar mercancías peligrosas cuya entrada esté prohibida en el Estado Parte donde ocurre el transporte, o sin las autorizaciones de los organismos competentes de los Estados Partes donde ocurriese la operación de transporte, de acuerdo a lo previsto en el Artículo 3º del Acuerdo y en el Anexo II del mismo
 - b) Embarcar en un vehículo, vagón o equipamiento, mercancías peligrosas incompatibles entre sí, en contravención a lo establecido en los Artículos 10º y 45º del Anexo I del Acuerdo.
 - c) Embarcar en conjunto mercancías peligrosas o embalajes vacíos de mercancías peligrosas sin descontaminar, con riesgo de contaminación con animales o productos para uso humano o animal, transgrediendo lo establecido en los Artículos 10º y 45º del Anexo I del Acuerdo.

- d) Embarcar mercancías peligrosas a granel en vehículos o equipamientos de transporte que no dispongan del certificado de habilitación a que hace referencia el Artículo 2º y el literal c) del Artículo 56º del Anexo I del Acuerdo, lo tengan vencido, o se trate de un producto no admitido en el certificado, o cuando el conductor no porte el original del mismo
- e) Embarcar mercancías peligrosas en vehículos que no posean en vigencia el certificado a que hace referencia el literal d) del Artículo 56º del Anexo I del Acuerdo.
- f) Embarcar mercancías peligrosas a granel en vehículos, vagones o equipamientos ferroviarios que estén en desacuerdo a lo establecido en los Artículos 28º y 29º del Anexo I del Acuerdo, y Capítulo 7.2-Disposiciones Particulares para Cada Clase de Mercancía Peligrosa-, del Anexo II del Acuerdo.
- g) Embarcar en vehículo o equipamiento de transporte de mercancías peligrosas a granel, productos para consumo humano o animal, u otro tipo de mercancía no permitida por la Autoridad Competente, transgrediendo el Artículo 11º del Anexo I del Acuerdo.
- h) Embarcar mercancías peligrosas en vehículos de transporte por carretera cuyo conductor no acredite la formación específica a que hace referencia el literal e) del Artículo 56º del Anexo I del Acuerdo.
- i) No exigir al transportista la declaración prevista en el literal h) del Artículo 75º del Anexo I del Acuerdo.
- j) No incluir en el documento fiscal, o en cualquier otro documento que acompañe la expedición, las declaraciones a que hace referencia el literal a) del Artículo 56º del Anexo I del Acuerdo, transgrediendo el Artículo 75º del Anexo I del Acuerdo.
- k) No proporcionar al transportista por carretera o a la empresa ferroviaria las instrucciones escritas (Ficha de Emergencia), dispuestas en el literal b) del Artículo 56º del Anexo I del Acuerdo, o cuando proporcione este documento incompleto, ilegible, o llenado en forma incorrecta, transgrediendo el Artículo 75º del Anexo I del Acuerdo
- l) Expedir mercancías peligrosas en embalajes en condiciones inadecuadas de uso, transgrediendo la Parte 4 del Anexo II del Acuerdo.

- 47
- 41
- m) Expedir mercancías peligrosas en embalajes que no posean el marcado relativo al tipo de embalaje o comprobación de su adecuación al programa de garantía de la calidad que establezca la autoridad competente del Estado Parte, de acuerdo a las disposiciones de la Parte 6 del Anexo II del Acuerdo
 - n) Expedir mercancías peligrosas en embalajes que no porten el marcado y el etiquetado relativos a la mercancía, o si dispusieran de dichos elementos en forma inadecuada, transgrediendo el Capítulo 5.2 del anexo II del Acuerdo.
 - o) Expedir mercancías peligrosas mal estibadas o fijadas por medios no apropiados transgrediendo los Artículos 14º y 47º del Anexo I del Acuerdo
 - p) Embarcar mercancías peligrosas en vehículos que no dispongan de un conjunto de equipamientos para casos de emergencia o de protección individual, o portando cualquiera de ellos en condiciones inadecuadas de uso, en contravención a lo dispuesto en los Artículos 5º y 30º del Anexo I del Acuerdo.
 - q) Embarcar mercancías peligrosas en vehículos o equipamientos de transporte, desprovistos de los elementos identificatorios de la carga, según lo establecido en los Artículos 4º y 34º del Anexo I del Acuerdo, o cuando estos fueran incorrectos, ilegibles, o fijados de manera inadecuada, transgrediendo el numeral 5.3.1 del Anexo II del Acuerdo.
 - r) Embarcar mercancías peligrosas en vehículos, vagones o equipamientos en evidente mal estado de conservación, en contravención a lo establecido en los Artículos 2º y 28º del Anexo I del Acuerdo.
 - s) No prestar las aclaraciones técnicas necesarias y apoyo en situaciones de emergencia, cuando fuera solicitado por las autoridades o agentes intervinientes, en contravención a lo establecido en el Artículo 76º del Anexo I del Acuerdo.

ANEXO III

REGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES AL ACUERDO PARA LA FACILITACION DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN EL MERCOSUR

CAPITULO I - DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º.- Las infracciones a las disposiciones del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR se regirán por lo dispuesto en el presente Anexo.

Artículo 2º.- La aplicación de las sanciones estipuladas en este Anexo no excluye otras previstas en el Protocolo Adicional del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre referente a infracciones y sanciones, en legislaciones específicas, ni exime al infractor de las responsabilidades civiles y penales que correspondieran

Artículo 3º.- Los transportistas o expedidores incurrirán en responsabilidad cuando la infracción a sus deberes u obligaciones fuere susceptible de la aplicación de una sanción, la que deberá ser acreditada mediante un proceso administrativo que permita su defensa.

Párrafo único. Los Organismos de Aplicación de cada país harán conocer a sus homólogos de los otros Estados Parte, las normas y procedimientos sobre el derecho de defensa, a fin de difundirlos entre los transportistas internacionales autorizados.

Artículo 4º.- Las sanciones aplicables al expedidor por incumplimientos a lo dispuesto en la Sección II, Capítulo V del Anexo I del Acuerdo serán las establecidas en el Artículo 18º del presente Anexo

CAPITULO II - DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 5º.- Las sanciones por infracciones a las normas sobre transporte internacional terrestre de mercancías peligrosas en el MERCOSUR consisten en:

- a) Multa,
- b) Suspensión del Permiso, y
- c) Caducidad del Permiso.

Las sanciones anteriores se aplicarán por la Autoridad Competente de cada Estado Parte en cuyo territorio hayan ocurrido las infracciones, tomando en consideración la gravedad de la infracción cometida y sus circunstancias atenuantes y agravantes

Artículo 6º.- Las infracciones a las normas reguladoras del transporte internacional terrestre de mercancías peligrosas en el MERCOSUR se clasifican en leves, graves y muy graves.

12

32

Artículo 7º.- Las sanciones aplicadas a empresas transportistas extranjeras y las medidas adoptadas para evitar riesgos a personas, bienes o al medio ambiente, ante cualquier irregularidad, deberán ser comunicadas al Organismo de Aplicación del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, del país con jurisdicción sobre la empresa transportista.

Artículo 8º.- Las medidas administrativas que hayan sido adoptadas de acuerdo con lo previsto en el Artículo 87º del Anexo I del Acuerdo, deberán ser comunicadas al Organismo de Aplicación del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre del país de origen de la empresa transportista.

Artículo 9º.- Las multas podrán ser pagadas en moneda del país en el cual se cometió la infracción sancionada.

Artículo 10º.- Al transportista internacional terrestre se le aplicarán las multas que a continuación se indican, según la gravedad de la infracción.

- a) Multa de US\$ 200, por infracción leve;
- b) Multa de US\$ 1000, por infracción grave;
- c) Multa de US\$ 2000, por infracción muy grave.

Artículo 11º.- Cuando se cometan simultáneamente dos o más infracciones de igual o diferente gravedad, se aplicarán acumulativamente las sanciones correspondientes a cada una de ellas

Artículo 12º.- Hay reincidencia cuando el infractor comete una nueva falta habiendo sido sancionado anteriormente por la misma u otra infracción prevista en el presente Anexo, dentro de un plazo no superior a un año.

Artículo 13º.- Se aplicará la suspensión o caducidad del permiso en las siguientes situaciones de reincidencia.

- a) Por cuatro infracciones leves hasta el equivalente a siete infracciones leves, suspensión de 30 días;
 - b) Por el equivalente a ocho infracciones leves hasta el equivalente a once infracciones leves, suspensión de 60 días;
 - c) Por el equivalente a doce infracciones leves hasta el equivalente a quince infracciones leves, suspensión de 90 días.
 - d) Por el equivalente a dieciséis infracciones leves hasta el equivalente a veintidós infracciones leves, suspensión de 120 días
 - e) Por el equivalente a veinticuatro infracciones leves hasta el equivalente a treinta y nueve infracciones leves, suspensión de 180 días;
- JF
- JL

- f) Por una cantidad equivalente a cuarenta infracciones leves, caducidad del permiso.

Artículo 14º.- A los efectos de la aplicación de las sanciones previstas en este Anexo, se considerará que una infracción grave es equivalente a cinco leves y una muy grave a veinte leves

Artículo 15º.- Los transportistas cuya habilitación haya sido caducada, no podrán solicitar otra para efectuar transporte internacional terrestre por el período de un año, contado desde la fecha de aplicación de la sanción.

CAPITULO III - TRANSPORTE POR CARRETERA

Artículo 16º.- Al transportista que haya cometido infracción se le aplicarán las siguientes sanciones:

- 1) Multa de US\$ 2 000 como consecuencia de:
 - a) Transportar mercancías peligrosas cuya entrada haya sido prohibida por un Estado Parte, según lo dispuesto en el Artículo 3º del Acuerdo, o sin las autorizaciones previstas en el Anexo II del Acuerdo, de los organismos competentes de los países en los que se desarrolle la operación de transporte.
- 2) Multa de US\$ 1.000 como consecuencia de
 - a) Realizar transporte en vehículos o equipamientos que no cumplan las condiciones técnicas específicas exigidas en el Capítulo 7.2 del Anexo II del Acuerdo - Disposiciones Particulares para cada Clase de Mercancías Peligrosas-.
 - b) Efectuar el transporte de mercancías peligrosas a granel en vehículos o equipamientos que no posean el certificado de habilitación o poseyéndolo, que no se encuentre en vigencia, en contravención a lo indicado en el Artículo 2º y en el literal c) del Artículo 56º del Anexo I del Acuerdo.
 - c) Efectuar el transporte de mercancías peligrosas en vehículos de carga que no posean el certificado de aptitud técnica vigente, en contravención a lo indicado en el literal d) del Artículo 56º del Anexo I del Acuerdo
 - d) Transportar mercancías peligrosas en vehículos o equipamientos sin placas de seguridad o rótulos de riesgo transgrediendo lo dispuesto en el Artículo 4º del Anexo I del Acuerdo, o cuando estos fueran incorrectos, ilegibles o fijados en forma inadecuada, en desacuerdo con lo establecido en el numeral 5.3.1 del Anexo II del Acuerdo.

- e) Transportar en un mismo vehículo o contenedor, a pesar de haber sido advertido por el expedidor, mercancías peligrosas con otro tipo de mercadería o con otros productos peligrosos incompatibles entre sí, en contravención a lo indicado en el Artículo 10º del Anexo I del Acuerdo.
- f) Transportar en forma conjunta con riesgo de contaminación, mercancías peligrosas, o embalajes vacíos de mercancías peligrosas no descontaminados, con animales o productos para uso humano o animal, transgrediendo lo establecido en el Artículo 10º del Anexo I del Acuerdo.
- g) Transportar en vehículo o equipamiento habilitado para el transporte de mercancías peligrosas a granel, producto para uso humano o animal u otro tipo de mercancía no permitida por la autoridad competente, en contravención a lo dispuesto en el Artículo 11º del Anexo I del Acuerdo.
- h) Manipular, cargar o descargar mercancías peligrosas en lugares públicos, en condiciones de seguridad inadecuadas a las características de las mercancías y la naturaleza de sus riesgos, en contravención a lo indicado en el Artículo 12º del Anexo I del Acuerdo.
- i) Transportar mercancías peligrosas en vehículos destinados al transporte de pasajeros, con excepción de lo indicado en el numeral 7.1.9.1.1, del Capítulo 7.1, del Anexo II del Acuerdo.
- j) No informar al conductor o su ayudante a la autoridad competente, de la detención del vehículo por accidente o avería, en contravención a lo establecido en los Artículos 23º y 57º, del Anexo I del Acuerdo.
- k) No adoptar el conductor, en caso de accidente, avería u otro hecho que obligue a la inmovilización del vehículo, las medidas de seguridad y protección indicadas en las instrucciones de seguridad, transgrediendo lo establecido en el Artículo 57º del Anexo I del Acuerdo.
- l) Proceder el personal involucrado en la operación de transporte a abrir bultos que contengan mercancías peligrosas o entrar en vehículos con equipos capaces de producir ignición de los productos o de sus gases o vapores, transgrediendo lo establecido en el Artículo 16º del Anexo I del Acuerdo y en el numeral 7.1.6.5 del Capítulo 7.1 del Anexo II del Acuerdo, respectivamente.
- m) Dejar de prestar el apoyo y las aclaraciones, en caso de emergencia, accidente o avería, que le fueran solicitadas por las autoridades públicas, en contravención a lo indicado en el Artículo 59º del Anexo I del Acuerdo.

n) Por transportar mercancías peligrosas cuando el conductor no esté debidamente habilitado, de acuerdo a lo estipulado en el Artículo 20° del Anexo I del Acuerdo.

3) Multa de U.S\$ 200 como consecuencia de:

a) Transportar mercancías peligrosas en vehículos que no posean un elemento registrador de las operaciones, o el conductor o transportador no presenten los registros gráficos a las autoridades con jurisdicción sobre la vía cuando le fueran solicitados, transgrediendo lo establecido en el Artículo 6° del Anexo I del Acuerdo.

b) Realizar el transporte de mercancías peligrosas en unidades de transporte con más de un remolque o semirremolque, tal como se indica en el Artículo 8° del Anexo I del Acuerdo.

c) Llevar personas en vehículos que transporten mercancías peligrosas, a excepción de la tripulación del vehículo, en contravención a lo establecido en el Artículo 27° del Anexo I del Acuerdo.

d) Retirar los rótulos de riesgo, paneles de seguridad, o instrucciones escritas (Fichas de Emergencia), de vehículos o equipamientos de transporte que no hayan sido descontaminados, transgrediendo lo indicado en el Artículo 4° del Anexo I del Acuerdo.

e) Transportar mercancías peligrosas en vehículos desprovistos de equipamientos para situaciones de emergencia, conforme a lo previsto en el Artículo 5° del Anexo I del Acuerdo, o portar cualquiera de ellos en condiciones inadecuadas de uso.

f) Transportar mercancías peligrosas en vehículos que carezcan de extintores para combatir principios de incendios en el vehículo o en la carga, o disponer de ellos en condiciones inadecuadas para su servicio, en contravención a lo establecido en el literal a) del numeral 7.1.4.1 Capítulo 7.1 del Anexo II del Acuerdo.

g) Transportar mercancías peligrosas en embalajes en condiciones inadecuadas de uso, transgrediendo el Artículo 81° del Anexo I del Acuerdo.

h) Transportar mercancías peligrosas en embalajes que no posean el marcado relativo al tipo de embalaje, y comprobación de su adecuación al programa de garantía de calidad que establezca la autoridad competente del Estado Parte, de acuerdo a las exigencias de la Parte 6 del Anexo II del Acuerdo.

- i) Transportar mercancías peligrosas en embalajes que no porten el marcado y el etiquetado correspondiente al producto o cuando dichos elementos sean inadecuados, transgrediendo lo dispuesto en el Capítulo 5.2 del Anexo II del Acuerdo.
- j) Transportar mercancías peligrosas mal estibadas o sujetas por medios inadecuados, en contravención a lo indicado en el Artículo 14º del Anexo I del Acuerdo.
- k) Fumar en el interior del vehículo o en las proximidades del mismo, durante el transporte, carga o descarga de mercancías peligrosas, en contravención a lo indicado en el numeral 7.1.6.4 del Capítulo 7.1 del Anexo II del Acuerdo.
- l) Efectuar el transporte de mercancías peligrosas incumpliendo las limitaciones a la circulación previstas en los Artículos 17º, 18º y 19º del Anexo I del Acuerdo.
- m) Transportar mercancías peligrosas sin llevar en el interior del vehículo la declaración de carga emitida por el expedidor y las instrucciones escritas en previsión de cualquier accidente o avería, en contravención a lo indicado en los literales a) y b) del Artículo 56º del Anexo I del Acuerdo, o con esa documentación incompleta, ilegible o incorrectamente confeccionada, transgrediendo lo previsto en el numeral 5.4 I del Anexo II del Acuerdo.
- n) Transportar mercancías peligrosas sin llevar a bordo, teniéndolos en vigencia, el certificado de habilitación para el transporte de mercancías peligrosas a granel del vehículo o de los equipamientos, o el documento comprobatorio de que el vehículo atiende las disposiciones generales de seguridad en el tránsito, en desacuerdo con lo exigido en el Artículo 56º, literales c) y d), del Anexo I del Acuerdo.
- o) Transportar mercancías peligrosas sin portar el conductor el certificado de capacitación que lo habilita para efectuar este tipo de transporte, teniéndolo en vigencia, transgrediendo lo previsto en el Artículo 26º del Anexo I del Acuerdo.



CAPITULO IV - TRANSPORTE FERROVIARIO

Artículo 17º A la empresa ferroviaria que haya cometido infracción, se le aplicarán las siguientes sanciones:

1) **Multa de US\$ 2.000 como consecuencia de**

Transportar por ferrocarril mercancías peligrosas cuya entrada haya sido prohibida por un Estado Parte, según lo dispuesto en el Artículo 3º del Acuerdo, o sin las autorizaciones previstas en el Anexo II del Acuerdo, de los organismos competentes de los países en los que se desarrolle la operación de transporte

2) **Multa de US\$ 1.000 como consecuencia de:**

- a) Transportar mercancías peligrosas en vagones o equipamientos que no cumplan las condiciones técnicas y estado de conservación, según lo establecido en los Artículos 28º y 29º del Anexo I, y Capítulo 7.2- Disposiciones Particulares para cada Clase de Mercancías Peligrosas-, del Anexo II del Acuerdo.
- b) Transportar mercancías peligrosas en vagones o equipamientos sin paneles de seguridad o rótulos de riesgo, transgrediendo lo establecido en el Artículo 34º del Anexo I del Acuerdo, o cuando estos fueran incorrectos, ilegibles, o estuvieran colocados de forma incorrecta, contraviniendo lo establecido en el apartado 5.3.1 del Anexo II del Acuerdo.
- c) Transportar en un mismo vagón o contenedor, a pesar de haber sido advertido por el expedidor, mercancías peligrosas con otro tipo de mercadería o con otros productos peligrosos incompatibles entre sí, en contravención a lo dispuesto en el Artículo 45º del Anexo I del Acuerdo.
- d) Transportar en conjunto, con riesgo de contaminación, mercancías peligrosas o embalajes vacíos de productos peligrosos sin descontaminar, con animales o productos para uso humano o animal, transgrediendo lo establecido en el Artículo 45º del Anexo I del Acuerdo
- e) No observar en la formación del tren, las precauciones y seguridades previstas en los Artículos 35º y 37º del Anexo I del Acuerdo.
- f) Transportar mercancías peligrosas en trenes de pasajeros o trenes mixtos, transgrediendo el Artículo 36º del Anexo I del Acuerdo.

g) No cumplir, en caso de accidente, con las acciones previstas en los Artículos 61° y 62° del Anexo I del Acuerdo.

3) Multa de US\$ 200 como consecuencia de:

a) Permitir el transporte de mercancías peligrosas en trenes carentes de equipamientos para situaciones de emergencia, de comunicaciones, materiales de primeros auxilios o equipos de protección individual o portando cualquiera de ellos en contravención a lo establecido en el Artículo 30° del Anexo I del Acuerdo, o portar cualquiera de ellos en condiciones inadecuadas de uso.

b) Retirar los rótulos de riesgo, paneles de seguridad de vagones o equipamientos utilizados en el transporte de mercancías peligrosas que no hayan sido descontaminados o las instrucciones escritas (Ficha de Emergencia) que acompañen la expedición, transgrediendo lo previsto en los artículos 33° y 34° del Anexo I del Acuerdo.

c) Permitir la circulación de vagones que presenten contaminación en su exterior, en contravención a lo establecido en el Artículo 32° del Anexo I del Acuerdo.

d) Estacionar trenes o vagones y equipamientos con mercancías peligrosas, incumpliendo con las prohibiciones establecidas en el Artículo 43° del Anexo I del Acuerdo.

e) No mantener, después de la carga, las unidades de transporte con mercancías peligrosas aisladas, perfectamente cerradas, precintadas o cubiertas, hasta la formación del tren, transgrediendo el Artículo 48° del Anexo I del Acuerdo.

f) Realizar transporte de mercancías peligrosas sin observar las previsiones del Artículo 41° del Anexo I del Acuerdo.

g) Transportar mercancías peligrosas sin llevar la declaración de carga emitida por el expedidor y las instrucciones escritas en previsión de cualquier accidente, en contravención a lo previsto en los literales a) y b) del Artículo 56° del Anexo I del Acuerdo, o con esta documentación incompleta, ilegible o incorrectamente confeccionada, transgrediendo lo previsto en el numeral 5.4.1 del Anexo II del Acuerdo.

Handwritten initials

h) Almacenar mercancías peligrosas en contravención a lo dispuesto en el Artículo 51° del Anexo I del Acuerdo.

i) Transportar mercancías peligrosas en embalajes en condiciones inadecuadas de uso, transgrediendo lo previsto en el Artículo 81° del Anexo I del Acuerdo.

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten signature

- j) Transportar mercancías peligrosas en embalajes que no posean el marcado relativo al tipo de embalaje, y comprobación de su adecuación al programa de garantía de calidad que establezca la autoridad competente del Estado Parte, de acuerdo a las exigencias de la Parte 6 del Anexo II del Acuerdo.
- k) Transportar mercancías peligrosas en embalajes que no porten el marcado y el etiquetado correspondiente al producto o cuando dichos elementos sean inadecuados, transgrediendo lo dispuesto en el Capítulo 5.2 del Anexo II del Acuerdo.
- l) Transportar mercancías peligrosas mal estibadas o fijada por medios no apropiados, cuando la operación de carga fuera de responsabilidad de la empresa ferroviaria, transgrediendo el Artículo 47º del anexo I del Acuerdo
- m) Proceder el personal de la empresa ferroviaria a la apertura de bultos conteniendo mercancías peligrosas en los vehículos y dependencias de la misma, excepto en los casos de emergencia, en contravención a lo dispuesto en el Artículo 46º del Anexo I del Acuerdo
- n) Fumar durante el manipuleo, próximo a los embalajes, vagones o contenedores de mercancías peligrosas, en contravención a lo establecido en el numeral 7.1.6.4 del Capítulo 7.1 del Anexo II del Acuerdo.

CAPITULO V - DEL EXPEDIDOR

Artículo 18º Al expedidor que haya cometido infracción se le aplicarán las siguientes sanciones:

- 1) Multa de US\$ 2.000 como consecuencia de:
 - a) Embarcar mercancías peligrosas cuya entrada esté prohibida en el Estado Parte donde ocurre el transporte, o sin las autorizaciones de los organismos competentes de los Estados Partes donde ocurriese la operación de transporte, de acuerdo a lo previsto en el Artículo 3º del Acuerdo y en el Anexo II del mismo
 - b) Embarcar en un vehículo, vagón o equipamiento, mercancías peligrosas incompatibles entre sí, en contravención a lo establecido en los Artículos 10º y 45º del Anexo I del Acuerdo.
 - c) Embarcar en conjunto mercancías peligrosas o embalajes vacíos de mercancías peligrosas sin descontaminar, con riesgo de contaminación con animales o productos para uso humano o animal, transgrediendo lo establecido en los Artículos 10º y 45º del Anexo I del Acuerdo.

- d) Embarcar mercancías peligrosas a granel en vehículos o equipamientos de transporte que no dispongan del certificado de habilitación a que hace referencia el Artículo 2º y el literal c) del Artículo 56º del Anexo I del Acuerdo, lo tengan vencido, o se trate de un producto no admitido en el certificado, o cuando el conductor no porte el original del mismo
- e) Embarcar mercancías peligrosas en vehículos que no posean en vigencia el certificado a que hace referencia el literal d) del Artículo 56º del Anexo I del Acuerdo.
- f) Embarcar mercancías peligrosas a granel en vehículos, vagones o equipamientos ferroviarios que estén en desacuerdo a lo establecido en los Artículos 28º y 29º del Anexo I del Acuerdo, y Capítulo 7.2-Disposiciones Particulares para Cada Clase de Mercancía Peligrosa-, del Anexo II del Acuerdo.
- g) Embarcar en vehículo o equipamiento de transporte de mercancías peligrosas a granel, productos para consumo humano o animal, u otro tipo de mercancía no permitida por la Autoridad Competente, transgrediendo el Artículo 11º del Anexo I del Acuerdo.
- h) Embarcar mercancías peligrosas en vehículos de transporte por carretera cuyo conductor no acredite la formación específica a que hace referencia el literal e) del Artículo 56º del Anexo I del Acuerdo.
- i) No exigir al transportista la declaración prevista en el literal h) del Artículo 75º del Anexo I del Acuerdo.
- j) No incluir en el documento fiscal, o en cualquier otro documento que acompañe la expedición, las declaraciones a que hace referencia el literal a) del Artículo 56º del Anexo I del Acuerdo, transgrediendo el Artículo 75º del Anexo I del Acuerdo.
- k) No proporcionar al transportista por carretera o a la empresa ferroviaria las instrucciones escritas (Ficha de Emergencia), dispuestas en el literal b) del Artículo 56º del Anexo I del Acuerdo, o cuando proporcione este documento incompleto, ilegible, o llenado en forma incorrecta, transgrediendo el Artículo 75º del Anexo I del Acuerdo
- l) Expedir mercancías peligrosas en embalajes en condiciones inadecuadas de uso, transgrediendo la Parte 4 del Anexo II del Acuerdo.

- 47
- 41
- m) Expedir mercancías peligrosas en embalajes que no posean el marcado relativo al tipo de embalaje o comprobación de su adecuación al programa de garantía de la calidad que establezca la autoridad competente del Estado Parte, de acuerdo a las disposiciones de la Parte 6 del Anexo II del Acuerdo
 - n) Expedir mercancías peligrosas en embalajes que no porten el marcado y el etiquetado relativos a la mercancía, o si dispusieran de dichos elementos en forma inadecuada, transgrediendo el Capítulo 5.2 del anexo II del Acuerdo.
 - o) Expedir mercancías peligrosas mal estibadas o fijadas por medios no apropiados transgrediendo los Artículos 14º y 47º del Anexo I del Acuerdo
 - p) Embarcar mercancías peligrosas en vehículos que no dispongan de un conjunto de equipamientos para casos de emergencia o de protección individual, o portando cualquiera de ellos en condiciones inadecuadas de uso, en contravención a lo dispuesto en los Artículos 5º y 30º del Anexo I del Acuerdo.
 - q) Embarcar mercancías peligrosas en vehículos o equipamientos de transporte, desprovistos de los elementos identificatorios de la carga, según lo establecido en los Artículos 4º y 34º del Anexo I del Acuerdo, o cuando estos fueran incorrectos, ilegibles, o fijados de manera inadecuada, transgrediendo el numeral 5.3.1 del Anexo II del Acuerdo.
 - r) Embarcar mercancías peligrosas en vehículos, vagones o equipamientos en evidente mal estado de conservación, en contravención a lo establecido en los Artículos 2º y 28º del Anexo I del Acuerdo.
 - s) No prestar las aclaraciones técnicas necesarias y apoyo en situaciones de emergencia, cuando fuera solicitado por las autoridades o agentes intervinientes, en contravención a lo establecido en el Artículo 76º del Anexo I del Acuerdo.

ANEXO III

REGIME DE INFRAÇÕES E PENALIDADES DO ACORDO PARA A FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS NO MERCOSUL

CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º As infrações às disposições do Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no MERCOSUL se regerão pelo estabelecido no presente Anexo.

Art. 2º A aplicação das penalidades estabelecidas neste Anexo não exclui outras previstas no Protocolo Adicional do Acordo de Alcance Parcial sobre o Transporte Internacional Terrestre referente a infrações e penalidades, ou em legislação específica, nem exonera o infrator das cominações civis e penais cabíveis.

Art. 3º Os transportadores ou expedidores serão responsabilizados quando a infração aos seus deveres e obrigações for passível de aplicação de medida disciplinar, a qual será objeto de um processo administrativo que permita sua defesa.

Parágrafo único. Os Organismos de Aplicação de cada país darão conhecimento das normas e procedimentos relativos ao direito de defesa a seus homólogos dos demais Estados Partes, a fim de divulgá-los entre os transportadores internacionais autorizados.

Art. 4º As penalidades aplicáveis ao expedidor pelo descumprimento ao disposto na Seção II, Capítulo V, do Anexo I do Acordo serão as estabelecidas no art. 18 do presente Anexo.

CAPÍTULO II – DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES

Art. 5º As penalidades por infração às normas relativas ao transporte internacional terrestre de produtos perigosos no MERCOSUL consistem em:

- a) multa;
- b) suspensão da licença; e
- c) cassação da licença.

Parágrafo único. As penalidades acima referidas serão aplicadas pela autoridade competente de cada Estado Parte, em cujo território tenham ocorrido as infrações, levando em consideração a gravidade da infração cometida e as circunstâncias atenuantes e agravantes.

Art. 6º As infrações às normas regulamentares do transporte internacional terrestre de produtos perigosos no MERCOSUL se classificam em leves, graves e muito graves

41

43

Art. 7º As penalidades aplicadas às empresas transportadoras estrangeiras e as medidas adotadas para evitar riscos a pessoas, bens ou ao meio ambiente, por qualquer irregularidade, deverão ser comunicadas ao Organismo de Aplicação do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre do país de origem da empresa transportadora.

Art. 8º As medidas administrativas que tenham sido adotadas, de acordo com o disposto no Artigo 87 do Anexo I do Acordo deverão ser comunicadas ao Organismo de Aplicação do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre do país de origem da empresa transportadora.

Art. 9º As multas poderão ser pagas na moeda do país onde a infração for cometida

Art. 10. Ao transportador internacional terrestre que tenha cometido infração e conforme a gravidade desta, serão aplicadas as multas a seguir:

- a) multa de US\$ 200 – por infração leve;
- b) multa de US\$ 1.000 – por infração grave; e
- c) multa de US\$ 2.000 – por infração muito grave.

Art. 11. Quando cometidas simultaneamente duas ou mais infrações de igual ou diferente gravidade, aplicar-se-ão, cumulativamente, as penalidades correspondentes a cada uma delas.

Art. 12. Há reincidência quando o infrator cometer uma nova falta, já tendo sido penalizado anteriormente por uma mesma ou outra infração prevista no presente Anexo, dentro de um prazo não superior a um ano.

Art. 13. Aplicar-se-á a suspensão ou cassação da licença nas seguintes situações de reincidência:

- a) por quatro infrações leves até o equivalente a sete infrações leves, suspensão por 30 dias;
 - b) pelo equivalente a oito infrações leves até o equivalente a onze infrações leves, suspensão por 60 dias;
 - c) pelo equivalente a doze infrações leves até o equivalente a quinze infrações leves, suspensão por 90 dias;
 - d) pelo equivalente a dezesseis infrações leves até o equivalente a vinte e três infrações leves, suspensão por 120 dias;
 - e) pelo equivalente a vinte e quatro infrações leves até o equivalente a trinta e nove infrações leves, suspensão por 180 dias; e
- [Handwritten signature]*
- [Handwritten signature]*

f) pelo equivalente a quarenta ou mais infrações leves, cassação da licença

Art. 14. Para os efeitos de aplicação das penalidades previstas neste Anexo, será considerado que uma infração grave é equivalente a cinco leves e uma muito grave a vinte leves.

Art. 15. O transportador cuja licença tenha sido cassada não poderá solicitar outra para efetuar transporte internacional terrestre pelo período de um ano, contado da data da aplicação da penalidade.

CAPÍTULO III - DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Art. 16. Ao transportador que tenha cometido infração são aplicáveis as seguintes penalidades

1) Multa de US\$ 2.000 quando:

a) Transportar produtos perigosos cuja entrada seja proibida no Estado Parte onde ocorrer o transporte, conforme previsto no art. 3º do Acordo, ou sem as autorizações dos organismos competentes dos Estados Partes onde ocorrer a operação de transporte, nos termos previstos no Anexo II do Acordo.

2) Multa de US\$ 1.000 quando

a) Realizar transporte em veículos ou equipamentos que não estejam de acordo com características técnicas específicas exigidas no Capítulo 7.2 Prescrições Particulares para cada Classe de Produtos Perigosos, do Anexo II do Acordo.

b) Transportar produto perigoso a granel em veículo ou equipamento de transporte inadequado ao produto perigoso transportado ou que não possua o original válido do certificado de capacitação desses, em desacordo com o estabelecido nos arts 2º e 56, alínea "c".

c) Efetuar transporte de produto perigoso em veículo de carga desprovido de documentação que comprove que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito, contrariando o disposto no art. 56, alínea "d", do Anexo I do Acordo

d) Transportar produto perigoso em veículo ou equipamento sem painéis de segurança ou rótulos de risco, conforme previsto no art. 4º do Anexo I ou quando estes estiverem incorretos, ilegíveis ou afixados de forma inadequada, em desacordo com o estabelecido no item 5.3.1, do Anexo II do Acordo.

e) Transportar, num mesmo veículo ou contêiner, apesar de advertido pelo expedidor, produto perigoso com outro tipo de mercadoria ou com outro produto perigoso, incompatíveis entre si, contrariando o disposto no art. 10 do Anexo I do Acordo.

f) Transportar, em conjunto, produtos perigosos ou embalagens vazias de produtos perigosos não descontaminadas, com risco de contaminação, com animais ou produtos para uso humano ou animal, infringindo o estabelecido no art. 10 do Anexo I do Acordo.

g) Transportar em veículo ou equipamento destinado à movimentação de produto perigoso a granel, produto para consumo humano ou animal, ou outro tipo de mercadoria não permitida pela autoridade competente, em desacordo com o art. 11 do Anexo I do Acordo.

h) Manusear, carregar ou descarregar produtos perigosos em locais públicos, em condições de segurança inadequadas às características dos produtos e à natureza dos seus riscos, em desacordo com o art. 12 do Anexo I do Acordo.

i) Transportar produto perigoso em veículo destinado ao transporte de passageiros, exceto o indicado no item 7.1.9.1.1, do Capítulo 7.1 do Anexo II do Acordo.

j) O condutor ou seu auxiliar não informar à autoridade competente da imobilização do veículo, em caso de acidente ou avaria, contrariando o estabelecido nos arts. 23 e 57 do Anexo I do Acordo.

k) O condutor não adotar em caso de acidente, avaria ou outro fato que obrigue a imobilização do veículo, as providências constantes das instruções de segurança, em desacordo com o art. 57 do Anexo I do Acordo.

l) O pessoal envolvido na operação de transporte proceder à abertura dos volumes contendo produtos perigosos ou entrar em veículo com equipamentos capazes de produzir ignição dos produtos, de seus gases ou vapores, em desacordo com o art. 16 do Anexo I e item 7.1.6.5, do Capítulo 7.1 do Anexo II do Acordo, respectivamente.

m) Deixar de dar o apoio e prestar os esclarecimentos solicitados pelas autoridades públicas em caso de emergência, acidente ou avaria, conforme determina o art. 59 do Anexo I do Acordo.

17

4,6

n) Transportar produto perigoso em veículo cujo condutor não esteja devidamente habilitado conforme a legislação de trânsito ou não possua documento comprobatório de que o mesmo recebeu treinamento específico, de acordo com o que determina o art. 20 do Anexo I do Acordo.

3) Multa de US\$ 200 quando:

a) Transportar produto perigoso em veículos que não possuam o registrador gráfico ou o condutor ou transportador não apresente os registros gráficos às autoridades com jurisdição sobre a via, quando solicitado, conforme previsto no art. 6º do Anexo I do Acordo.

b) Transportar produto perigoso em unidades de transporte com mais de um reboque ou semi-reboque conforme indicado no com o art. 8º do Anexo I do Acordo.

c) Conduzir pessoas em veículos que transportem produto perigoso, com exceção da tripulação do veículo, em desacordo com o art. 27 do Anexo I do Acordo.

d) Retirar os rótulos de risco, painéis de segurança ou Instruções Escritas (Ficha de Emergência) do veículo ou equipamento de transporte que não tenham sido descontaminados, conforme previsto no art. 4º, alínea b, do Anexo I do Acordo.

e) Transportar produto perigoso em veículo desprovido do conjunto de equipamentos para situações de emergência, conforme previsto no art. 5º do Anexo I do Acordo, ou portar qualquer um deles em condições inadequadas de uso.

f) Transportar produtos perigosos em veículo desprovido de extintores para combater princípio de incêndio do veículo ou da carga, ou portar extintores que não estejam em condições adequadas de uso, segundo o estabelecido no item 7.1 4.1, alínea a, Capítulo 7 I, do Anexo II do Acordo.

g) Transportar produto perigoso em embalagens em condições inadequadas de uso, em desacordo com o art. 81 do Anexo I do Acordo

h) Transportar produtos perigosos em embalagens que não possuam a marcação relativa ao tipo de embalagem ou a comprovação de sua adequação a programa de garantia da qualidade estabelecido pela autoridade competente do Estado Parte, conforme as exigências da Parte 6 do Anexo II do Acordo.

Handwritten marks: a large bracket on the right side of the text, and a signature or initials on the right margin.

Handwritten signature or initials at the bottom right corner.

i) Transportar produtos perigosos em embalagens que não portem a marcação e rotulagem relativas ao produto ou com esta marcação inadequada, em desacordo com o Capítulo 5.2 do Anexo II do Acordo.

j) Transportar produtos perigosos mal estivados ou presos por meios não-apropriados em desacordo com o art. 14 do Anexo I do Acordo

k) Fumar no interior do veículo ou próximo dele durante o transporte, carga ou descarga de produtos perigosos, em desacordo com o item 7.1.6.4, do Capítulo 7.1 do Anexo II do Acordo.

l) Efectuar transporte de produto perigoso descumprindo as limitações de circulação previstas nos arts. 17, 18 e 19 do Anexo I do Acordo.

m) Transportar produto perigoso sem portar no interior do veículo o documento de transporte de produtos perigosos e as Instruções Escritas (Ficha de Emergência) para casos de acidente ou avaria, conforme exigido no art. 56, alíneas "a" e "b", do Anexo I, ou com essa documentação incompleta, ilegível ou incorrectamente preenchida, em desacordo com o previsto no item 5.4.1 do Anexo II do Acordo.

n) Transportar produto perigoso sem levar a bordo o original, válido, do certificado de capacitação do veículo ou equipamento ou de documentação que comprove que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito, em desacordo com o art 56, alínea "c" e "d", do Anexo I do Acordo.

o) Transportar produto perigoso sem que o condutor porte a documentação, válida, que comprove estar habilitado a efectuar esse tipo de transporte, em desacordo com o art. 20 do Anexo I do Acordo.

6.

47

CAPÍTULO IV - DO TRANSPORTADOR FERROVIÁRIO

Art. 17. À operadora ferroviária que tenha cometido infração são aplicáveis as seguintes penalidades:

1) Multa de US\$ 2.000 quando:

a) Transportar produtos perigosos cujo deslocamento por ferrovia seja proibido no Estado Parte onde ocorrer o transporte, conforme previsto no art. 3º do Acordo, ou sem as autorizações expressas dos organismos competentes dos países onde ocorrer a operação de transporte, nos termos do Anexo II do Acordo.

2) Multa de US\$ 1.000 quando

a) Transportar produto perigoso em vagões ou equipamentos que não estejam de acordo com características técnicas e estado de conservação, conforme preceituam os arts. 28 e 29 do Anexo I e Capítulo 7.2 - Prescrições Particulares para cada Classe de Produtos Perigosos, do Anexo II do Acordo.

b) Transportar produto perigoso em vagão ou equipamento sem rótulos de risco ou painéis de segurança, conforme previsto no art. 34, do Anexo I, ou quando estes estiverem incorretos, ilegíveis, ou afixados de forma inadequada, em desacordo com o estabelecido no item S.3.1 do Anexo II do Acordo.

c) Transportar no mesmo vagão ou contêiner, apesar de advertido pelo expedidor, produto perigoso com outro tipo de mercadoria ou com outro produto perigoso, desde que incompatíveis entre si, contrariando o disposto no art. 45 do Anexo I do Acordo.

d) Transportar, em conjunto, produtos perigosos ou embalagens vazias de produtos perigosos não descontaminadas, com risco de contaminação, com animais ou produtos para uso humano ou animal, infringindo o estabelecido no art. 45 do Anexo I do Acordo.

J

RS

11

e) Não observar, na formação do trem, as precauções de segurança previstas nos arts. 35 e 37 do Anexo I do Acordo.

f) Transportar produto perigoso em trens de passageiros ou trens mistos, em desacordo com o art. 36 do Anexo I do Acordo.

g) Não adotar, em caso de acidente, as providências especificadas nos arts 61 e 62 do Anexo I do Acordo.

3) Multa de US\$ 200 quando:

a) Permitir o transporte de produto perigoso em trens desprovidos dos equipamentos para situações de emergência, de comunicação, de proteção individual e dos materiais de primeiros socorros ou portando qualquer um deles, em desacordo com o que preceitua o art. 30 do Anexo I do Acordo, ou, ainda, portar qualquer um deles em condições inadequadas de uso.

b) Retirar os rótulos de risco e painéis de segurança de vagões ou equipamentos utilizados no transporte de produtos perigosos que não tenham sido descontaminados ou as Instruções Escritas (Ficha de Emergência) que acompanham a expedição, conforme previsto nos arts. 33 e 34 do Anexo I do Acordo.

c) Permitir a circulação de vagões que apresentem contaminação em seu exterior em desacordo com o art. 32 do Anexo I do Acordo.

d) Parar e estacionar os trens, vagões ou equipamentos de transporte com produtos perigosos não cumprindo com o que estabelece o art. 43 do Anexo I do Acordo.

e) Não manter, após o carregamento, as unidades de transporte com produtos perigosos isoladas, perfeitamente fechadas, lacradas ou enlonadas, em desacordo com o art. 48 do Anexo I do Acordo.

f) Realizar transporte de produto perigoso sem observar as providências do art. 41, do Anexo I do Acordo.

g) Transportar produto perigoso desacompanhado do documento de transporte de produtos perigosos e das Instruções Escritas (Ficha de Emergência) para casos de acidente ou avaria, conforme exigido no art. 56, alíneas "a" e "b", do Anexo I, ou com esta documentação incompleta, ilegível ou incorretamente preenchida, em desacordo com o previsto no item 5.4.1 do Anexo II do Acordo.

h) Armazenar produtos perigosos em desacordo com o que preceitua o art. 51 do Anexo I do Acordo.

i) Transportar produto perigoso em embalagens em condições inadequadas de uso, em desacordo com o art. 81 do Anexo I do Acordo.

j) Transportar produtos perigosos em embalagens que não possuam a marcação relativa ao tipo de embalagem e a comprovação de sua adequação a programa de garantia da qualidade estabelecido pela autoridade competente do Estado Parte, conforme as exigências da Parte 6 do Anexo II do Acordo.

k) Transportar produtos perigosos em embalagens que não portem a marcação e rotulagem relativas ao produto ou com esta marcação inadequada, em desacordo com o Capítulo 5.2 do Anexo II do Acordo.

l) Transportar produtos perigosos mal estivados ou fixados por meios não-apropriados, quando a operação de carregamento for de responsabilidade da operadora ferroviária, em desacordo com o art. 47 do Anexo I do Acordo

m) Abrir volumes contendo produtos perigosos nos veículos e nas dependências da operadora ferroviária, exceto em casos de emergência, em desacordo com o que preceitua o art. 46 do Anexo I do Acordo.

n) Fumar, durante manuseio, próximo a embalagens, vagões ou contêineres de produtos perigosos, em desacordo com o que estabelece o item 7.1.6.4, do Capítulo 7.1 do Anexo II do Acordo.

CAPÍTULO V - DO EXPEDIDOR

Art. 18. Ao expedidor que tenha cometido infração são aplicáveis as seguintes penalidades:

1) Multa de US\$ 2 000 quando:

a) Embarcar produtos perigosos cuja entrada seja proibida no Estado Parte onde ocorrer o transporte, conforme previsto no art. 3º do Acordo, ou sem as autorizações dos organismos competentes dos Estados Partes onde ocorrer a operação de transporte, nos termos do Anexo II do Acordo.

b) Embarcar no veículo, vagão ou em equipamento de transporte produtos perigosos incompatíveis entre si, em desacordo com os arts. 10 ou 45 do Anexo I do Acordo.

c) Embarcar, em conjunto, produtos perigosos ou embalagens vazias de produtos perigosos não descontaminadas, com risco de contaminação, com animais ou produtos para uso humano ou animal, infringindo o estabelecido nos arts. 10 ou 45, do Anexo I do Acordo.

d) Embarcar produto perigoso a granel em veículo ou equipamento de transporte inadequados ao produto perigoso transportado, ou que não disponham do certificado de capacitação, ou o condutor não porte o original desse certificado, ou, ainda, quando este não estiver válido, em desacordo com os arts. 2º e 56, alínea "c", do Anexo I do Acordo.

e) Embarcar produto perigoso em veículo que não possua o documento comprobatório, válido, de que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito, conforme exigido no art. 56, alínea "d", do Anexo I do Acordo.

f) Embarcar produto perigoso a granel em vagões ou equipamentos de transporte que estejam em desacordo com o que preceituam os arts. 28 e 29 do Anexo I e Capítulo 7.2 - Prescrições Particulares para cada Classe de Produtos Perigosos, do Anexo II do Acordo.

g) Embarcar em veículo ou equipamento de transporte destinado à movimentação de produto perigoso a granel, produto para consumo humano ou animal, ou outro tipo de mercadoria não permitida pela autoridade competente, em desacordo com o art. 11 do Anexo I do Acordo.

h) Embarcar produto perigoso em veículo rodoviário cujo condutor não comprove estar habilitado, conforme estabelecido no art. 56, alínea "e", do Anexo I do Acordo.

i) Deixar de exigir do transportador a declaração prevista na alínea "b" do art. 75 do Anexo I do Acordo.

j) Não lançar no documento de transporte de produtos perigosos, que acompanha a expedição, as declarações de que trata a alínea "a", do art. 56 do Anexo I, em desacordo com o art. 75 do Anexo I do Acordo.

k) Não fornecer ao transportador rodoviário ou à operadora ferroviária as Instruções Escritas (Ficha de Emergência) para casos de acidente ou avaria, conforme exigido na alínea "b" do art. 56 do Anexo I, ou quando fornecer este documento incompleto, ilegível ou incorretamente preenchido, em desacordo com o art. 75 do Anexo I do Acordo.

l) Expedir produto perigoso em embalagens em condições inadequadas de uso, em desacordo com a Parte 4, do Anexo II do Acordo.

52

m) Expedir produtos perigosos em embalagens que não possuam a marcação relativa ao tipo de embalagem ou a comprovação de sua adequação a programa de garantia da qualidade estabelecido pela autoridade competente do Estado Parte, conforme as exigências da Parte 6 do Anexo II do Acordo.

n) Expedir produtos perigosos em embalagens que não portem a marcação e rotulagem relativas ao produto ou com esta marcação inadequada, em desacordo com o Capítulo 5.2 do Anexo II do Acordo.

o) Expedir produtos perigosos mal estivados ou fixados por meios não apropriados, em desacordo com os arts. 14 e 47 do Anexo I do Acordo

p) Embarcar produto perigoso em veículo que não disponha do conjunto de equipamentos para situações de emergência, conforme exigido nos arts. 5º e 30 do Anexo I do Acordo, ou portando qualquer um deles em condições inadequadas de uso

q) Embarcar produto perigoso em veículo, vagão ou equipamento de transporte sem rótulos de risco ou painéis de segurança, conforme previsto nos arts 4º e 34, do Anexo I, ou quando estes estiverem incorretos, ilegíveis, ou afixados de forma inadequada, em desacordo com o item 5.3.1, do Anexo II do Acordo.

r) Embarcar produto perigoso em veículo, vagão ou equipamento de transporte em evidente mau estado de conservação, contrariando o estabelecido nos arts. 2º e 28 do Anexo I do Acordo.

s) Deixar de prestar os necessários esclarecimentos técnicos e o apoio em situações de emergência, quando for solicitado pelas autoridades ou seus agentes, conforme previsto no Artigo 76 do Anexo I do Acordo.

✓

✓

✓

✓

Asunción, 29 de mayo de 2009.-

Señor
Dr. **OSCAR RODRIGUEZ CAMPUZANO**, Presidente Pro Tempore en Ejercicio
Coordinador Nacional por Paraguay ante el Grupo Mercado Común
Viceministro de Relaciones Económicas e Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores
Asunción - Paraguay


Referencia: Derivaciones de la Res. GMC N° 05/08 del
SGT N° 11 Salud del MERCOSUR

De nuestra consideración:

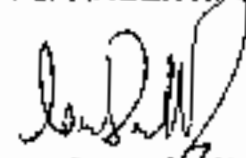
Los que suscriben, Coordinadores Nacionales del Subgrupo de Trabajo N° 5, reunidos en ocasión de la **XXXVII Reunión Ordinaria del SGT 5 TRANSPORTES del MERCOSUR**, llevada a cabo los días 27, 28 Y 29 mayo de 2009, nos dirigimos a Usted atendiendo el Punto 8 del Acta pertinente de la misma sobre Directrices para el Control Sanitario de Vehículos Terrestre de Transporte Colectivo de Pasajeros que transitan en los Estados Partes del MERCOSUR.

Por lo que en consecuencia, solicitan al GMC instruir al SGT 11; SALUD del MERCOSUR, a coordinar con el SGT 5; TRANSPORTES del MERCOSUR, en las negociaciones sobre normativas en materia de salud inherentes al transporte en la región, de manera a evitar contratiempos que puedan incidir en la prestación de los servicios en el transporte carretero.

Saludamos al Señor Presidente con nuestra más alta y distinguida consideración.



Por ARGENTINA



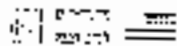
Por PARAGUAY



Por BRASIL



Por URUGUAY



**XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5:
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**

SECRETARÍA DEL MERCOSUR

Azuay, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA N° 1/2009

ANEXO V



Consejo de la Dirección Nacional de Transporte

RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE LA DINATRA N° 131

POR LA CUAL SE DECLARA DE INTERÉS INSTITUCIONAL, LA REALIZACIÓN DE LAS REUNIONES DEL SGT 5 - TRANSPORTES; DEL MERCOSUR, ORGANIZADAS POR LA DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE, DINATRA.-

San Lorenzo, 08 de abril de 2009.

VISTO: Que durante el ejercicio por parte de la República del Paraguay, de la Presidencia "PRO TEMPORE" del MERCOSUR, la Dirección Nacional de Transporte, deberá convocar y organizar las reuniones del SGT 5 - TRANSPORTES; del MERCOSUR; y,

CONSIDERANDO: El Memorandum N° 09/09 del Departamento de Asuntos Internacionales del Gabinete de la DINATRA, y que la trascendencia del evento requiere de la activa participación de todos los funcionarios de la Dirección Nacional de Transporte, para su buen desarrollo y culminación.

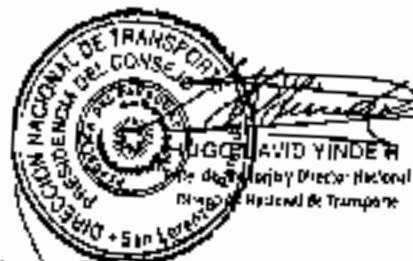
Que, el tema de referencia fue tratado y aprobado en la continuación de la II Reunión Ordinaria del Consejo de la DINATRA realizada en fecha 24 de marzo de 2009.

POR TANTO; y en uso de las atribuciones conferidas por la Ley N° 1.590/2000.

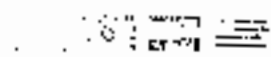
EL CONSEJO DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE

RESUELVE:

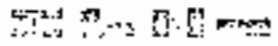
- Artículo 1°.-** Declarar, de Interés Institucional la realización de las reuniones del SGT 5 - TRANSPORTES; del MERCOSUR, a llevarse a cabo durante el primer semestre del año 2009, bajo la coordinación de la Dirección Nacional de Transporte, DINATRA.
- Artículo 2°.-** Con el objeto de brindar el marco adecuado para el buen desarrollo del citado encuentro, las distintas dependencias de la Institución, deberán apoyar y colaborar de la manera más conveniente con el Gabinete del Director Nacional de Transporte.
- Artículo 3°.-** La presente Resolución será refrendada por el Presidente del Consejo, la Secretaría de Actas y un Miembro del Consejo.
- Artículo 4°.-** Comunicar a quienes corresponda y archivar.



Handwritten signature of the Council President, with the text "Matrícula N° 6389" below it.



**XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 3;
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**



Asunción, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA N° 1/2009

ANEXO VI

Montevideo, 25 de mayo de 2009.

Subgrupo de Trabajo N°5 "Transportes" del MERCOSUR
Sres. Coordinadores Nacionales
Presente

Estimados Compañeros:

Habiendo transcurrido ya cuatro años de gestión al frente de la Dirección Nacional de Transporte, cargo con el me ha honrado el gobierno y del que me enorgullece profundamente haber sido parte, se impone mi alejamiento del mismo para encarar nuevos desafíos que entiendo permitirán al país avanzar en la consolidación de una visión integral y estratégica del transporte.

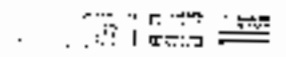
Es por ello que, si bien permaneceré ligado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, he considerado conveniente no continuar ejerciendo la Coordinación Nacional de SGT N° 5 por Uruguay, fundamentalmente por entender que no sería posible atender con la debida dedicación y profesionalismo los diversos y complejos aspectos que hacen a la operativa del transporte en la región, si no continuo en la DNT.

Estoy absolutamente convencido que los compañeros que me relevarán en la tarea, tanto la Ing. Eliana Embid como el C/N (R) Eduardo Aguiñaga, aportarán lo mejor de sí en virtud de su honorabilidad, experiencia y capacidad, incluso superando lo que modestamente fue nuestro aporte en estos años.

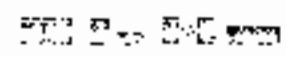
Esperando que una vez más esta XXXVII Reunión del SGT N°5 en Asunción del Paraguay sea fructífera y se logren avances en la facilitación del transporte entre nuestros países y en toda la región, reciban mi sincero agradecimiento por los muchos momentos en que, en acuerdo o discrepancia, siempre respetando las diferentes posiciones y buscando el consenso, me he enriquecido compartiéndolos con todos ustedes.

Un gran abrazo y hasta siempre,





**XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO Nº 5;
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**



Asunción, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA Nº 1/2009

ANEXO VII



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"

49

Lima, 21 MAY 2009

FAX N° 363 -2009-MTC/15.

Señor
HUGO DAVID YINDE R.
Director Nacional de Transporte
República de Paraguay
Fax No. 00595 21 582145

Ref.: Nota DNT N° 342/09.

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia para manifestarle que actividades comprometidas con anterioridad y razones presupuestales, impiden la participación de la Dirección General de Transporte Terrestre a mi cargo en la XXXVII Reunión del SGT No. 5 "Transportes del MERCOSUR", convocada por su Despacho para los días 27, 28 y 29 de mayo del año en curso; sin embargo, manifestamos nuestro interés en conocer el informe final y las conclusiones a las que arribe en dicho evento, por lo que solicito que, en su oportunidad, nos remita copia del acta de la XXXVII Reunión del SGT No. 5 "Transportes del MERCOSUR" y de los documentos presentados o elaborados en la misma.



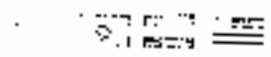
Adicionalmente, estimo pertinente informarle que la legislación peruana prevé trámites y plazos para gestionar la autorización de participación de los representantes que asistan a los eventos que se lleven a cabo fuera del país, por lo que agradeceré disponer que la convocatoria a futuras reuniones se realice con sesenta (60) días de anticipación.

Aprovecho la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,

José Luis Castañeda Neyra
Director General
Dirección General de Transporte Terrestre

DR/NEGS/jm



**XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5;
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**

SECRETARÍA DEL MERCOSUR

Asunción, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT - 5/ ACTA N° 1/2009

ANEXO VIII



Dinatran
Dirección Nacional
de Transporte
Ruta N° 2 Ancl. Esigmebucm 14
Teléfono 552145

Bicentenario de la Independencia Nacional 1811-2011



San Lorenzo, 7 de mayo 2009.

Nota DNT N° 321.109.-

Señor

JORGE GONZÁLEZ, Subsecretario de Transporte Automotor
y Coordinador por la República Argentina ante el SGT N° 5
Secretaría de Transporte de la Nación
BUENOS AIRES - REPÚBLICA ARGENTINA

De mi consideración:

Tengo el honor de dirigirme a Usted, en mi carácter de Coordinador por Paraguay ante el SGT N° 5; Transportes del MERCOSUR, haciendo referencia al Punto 1.- "Inspección Técnica Vehicular (ITV)", abordado -entre otros asuntos-, en oportunidad de la Reunión Técnica Preparatoria de la XXXVII Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5; TRANSPORTES del MERCOSUR, a los efectos de poner a su conocimiento que luego de ser considerada la propuesta de documento elaborado con los aportes de las delegaciones de Brasil y Uruguay, ésta Coordinación procede a efectuar las siguientes observaciones al Modelo de Certificado que consta en el Anexo IV del acta pertinente :

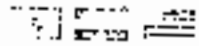
1.- En el Campo "MOTOR" de la parte central derecha. Se sugiere agregar el llamado o asterisco (*) asignando a los Numerales 32, 33 y 34, carácter de "Llenado No Obligatorio". Es de considerar que el motor es una pieza recambiable en caso de desperfecto.

2.- En el Campo destinado a las observaciones al pie del formulario propuesto, se sugiere destacar o poner en resalto con escritura mas visible el texto que reza "En el transporte internacional el único campo de fiscalización por parte de los agentes de control de otros países será la fecha de vencimiento de este documento".

Aprovecho la ocasión para saludarle muy atentamente.



Coordinador por Paraguay ante el SGT N° 5



**XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO Nº 5;
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**

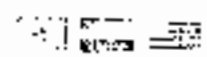
SECRETARÍA DEL MERCOSUR

Asunción, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA Nº 1/2009

ANEXO IX

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE		CERTIFICACION ELECTRONICA AUTENTICACION ELECTRONICA
CERTIFICADO N°		DIMENSIONES DEL VEHICULO / DIMENSÕES DO VEICULO
CERTIFICADO DE APTITUD TÉCNICA - CAT CERTIFICADO DE REVISIÓN TÉCNICA CERTIFICADO DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR - CIV VTP VTC Certificado de aptitud inscripto en el presente campo de los agentes estatales no inscripto - no-GAC 7957 08 Solo para GAC 7957		30 ALTIMETRO / ALTURA 31 ANCHO / LARGURA 32 LARGO / COMPRIMENTO CHASIS BASTIDOR / CHASSI 33 MARCA / MARCA 34 MODELO / MODELO 35 NÚMERO / NÚMERO 36 CANTIDAD DE EJES / CANTIDADE DE EIXOS 37 TIPO DE TRACCION / TIPO DE TRACÇÃO 38 TARA / TARA 39 PESO BRUTO TOTAL / PESO BRUTO TOTAL 40 CAPACIDAD / LOTACION (*) 41 CNT / CNT (*)
01 TITULAR / PROMOTOR / ARRO DO VEICULO 02 RUT / CUIT / CUIT / CPF 03 DOMICILIO / ENDEREÇO 04 CIUDAD / MUNICIPIO 05 CODIGO POSTAL / CEP (*) 06 TELEFONO / TELEFONE 07 E - MAIL (*) - MAIL (*) 08 DEPARTAMENTO / PROVINCIA / UF		MOTOR / MOTOR 52 NÚMERO / NÚMERO 53 COMBUSTIBLE / COMBUSTÍVEL 54 POTENCIA / POTÊNCIA
09 MATRÍCULA / DOMINIO / PLACA 10 REGISTRO / REGISTRAM 11 AÑO / ANO 12 CATEGORIA VEHICULO / CATEGORIA VEICULO		PARA VEHICULOS DE PASAJEROS / PARA VEICULOS DE PASSAGEIROS 38 MARCA CARROCERIA / MARCA CARROÇARIA 39 CLASE DE SERVICIO / CLASSE DE SERVIÇO 40 TIPO / TIPO 41 CANTIDAD DE ASIENTOS / CANTIDADE DE ASSENTOS
13 FECHA DE INSPECCIÓN / DATA DE INSPEÇÃO 14 FECHA DE EMISIÓN / DATA DE APROVAÇÃO 15 FECHA DE VENCIMIENTO / DATA DE VENCIMENTO 16 CENTRO DE REVISIÓN TÉCNICA NOMBRE DEL ORGANISMO DE INSPECCIÓN 17 CODIGO CENTRO DE REVISIÓN CODIGO DEL ORGANISMO DE INSPECCIÓN 18 RESPONSABLE TÉCNICO RESPONSÁVEL TÉCNICO 19 N° DE REGISTRO / N° DE REGISTRO		PARA VEHICULOS DE CARGA / PARA VEICULOS DE CARGA 38 CLASE DE CARGA / CLASSE DE CARGA 40 TIPO DE VEHICULO / CLASSE DE VEICULO 41 PISO DE CARGA / TIPO DE CARGA FOTOGRAFIA REGISTRADA DE VELOCIDAD / REGISTRADO DE VELOCIDADE 42 MARCA/MARCA (*) 43 NUMERO / NUMERO (*) OBSERVACIONES / OBSERVAÇÕES
FIRMADO ELECTRONICAMENTE ASSINADO ELECTRONICAMENTE		
(*) - Usado en el espacio libre de pre-llenado (pre-llenado) (*) - Usado no espaço livre de preenchimento (pre-enchimento) No transmits internacionalmente al único campo de localización por parte de los agentes de venta de otros países, así la fecha de vencimiento de este documento. Não transmite internacionalmente o único campo de localização por parte dos agentes de venda de outros países, assim a data de validade deste documento.		



**XXXVII REUNION DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5:
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**

SECRETARIA MERCOSUR

Asuncion, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA N° 1/2009

ANEXO X

PRESENTACIÓN DE LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY

PROYECTO

MERCOSUR/SGT N° 5 /ACTA N° 1/09

XXXVII REUNIÓN DEL SUBGRUPÓ DE TRABAJO N° 5 TRANSPORTES

MERCOSUR/SGT N° 5/REC. N°/09

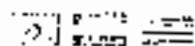
El Subgrupo de Trabajo N° 5 Transportes recomienda al Grupo Mercado Común adoptar como Resolución la presente Recomendación N°/09, conteniendo **MODELO ARMONIZADO DE CERTIFICADO DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (CERTIFICADO UNICO ITV HOMOLOGADO)**, para vehículos de transporte por carretera de cargas o pasajeros.

Por **ARGENTINA**

Por **BRASIL**

Por **PARAGUAY**

Por **URUGUAY**



**XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5;
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**

SECRETARÍA DEL MERCOSUR

Asunción, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA N° 1/2009

ANEXO XI

PRESENTACIÓN DE LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY

PROYECTO

MERCOSUR/SGT Nº 5 /ACTA Nº 1/09

XXXVII REUNIÓN DEL SUBGRUPÒ DE TRABAJO Nº 5 TRANSPORTES

MERCOSUR/SGT Nº 5/REC. Nº/09

El Subgrupo de Trabajo Nº 5 Transportes recomienda al Grupo Mercado Común adoptar como Resolución la presente Recomendación Nº/09, conteniendo el **PROYECTO DE ACUERDO SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL CARRETERO DE PASAJEROS**, así como instruir a las Representaciones Permanentes de los Estados Partes ante la ALADI a promover la protocolización del referido Acuerdo en la forma de Acuerdo de Alcance Parcial en el ámbito del Tratado de Montevideo de 1980.

Por ARGENTINA

Por BRASIL

Por PARAGUAY

Por URUGUAY

MERCOSUR/SGT N° 5 /ACTA N° 1/09

XXXVII REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 TRANSPORTES

MERCOSUR/GMC/P. RES. N°.../09

ACUERDO SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL CARRETERO DE PASAJEROS

VISTO : El Tratado de Asunción , el Protocolo de Ouro Preto y la Recomendación .../09 del SGT N° 5 Transportes

CONSIDERANDO : Lo aprobado en el Punto 2 del Acta de la XXXIV Reunión del SGT 5 de Octubre de 2007 en Montevideo y la necesidad de contar con un **ACUERDO SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL CARRETERO DE PASAJEROS** que contemple limite de responsabilidad civil contractual como elemento esencial de certeza y seguridad para garantizar la eficiencia en la operación de transporte por carretera, tal como ya existe en los modos aéreos y marítimo.

**EL GRUPO MERCADO COMÚN
RESUELVE**

Art. 1-Aprobar el **ACUERDO SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS** que consta como Anexo I formando parte de la presente Resolución.

Art. 2 - Solicitar a los Estados Partes que instruyan a sus Representaciones Permanentes ante la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y el MERCOSUR a efectuar la correspondiente protocolización del texto del Acuerdo aprobado en la presente Resolución, como Acuerdo de Alcance Parcial en el ámbito de la ALADI, al amparo del Tratado de Montevideo de 1980

Art. 3 - Cada Estado Parte notificará en una misma comunicación a la Secretaría del MERCOSUR la incorporación de la presente Resolución.

Por ARGENTINA

Por BRASIL

Por PARAGUAY

Por URUGUAY

Anexo I

Acuerdo sobre Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Internacional Carretero de Pasajeros

CAPITULO I

Del Objeto y de la Naturaleza

Art. 1º- El presente acuerdo tiene por objeto establecer el marco jurídico sobre la responsabilidad civil en el transporte internacional carretero para los pasajeros y equipajes realizados en el ámbito del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur (A. T. I. T.), en los países signatarios del Tratado de Asunción (MERCOSUR).

Se considera pasajero a toda persona transportada, excepto los empleados de la empresa prestadora del servicio que se encuentren cumpliendo las funciones derivadas del contrato de trabajo.

Se considera equipaje a los objetos nuevos o usados que, un pasajero, en consideración a las circunstancias de su viaje, pudiere destinar para su uso o consumo personal, o bien para ser obsequiados, siempre que por su cantidad, naturaleza o variedad no permitieren presumir que se importan o exportan con fines comerciales o industriales.

Art. 2º- Las normas del presente Acuerdo se aplicaran a las empresas prestadoras de servicios internacionales concedidos, permitidos o autorizados por su país de origen, de transporte carretero de pasajeros.

CAPITULO II

De la Responsabilidad de la Empresa Transportadora

Art. 3º- La Empresa Transportadora será responsable por la reparación de los daños y perjuicios personales y de su equipaje, derivados del accidente ocurrido durante el transporte o en las operaciones de embarque y desembarque, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

Independientemente de la ocurrencia del accidente, la responsabilidad incluye la reparación de los daños y perjuicios relacionados con la pérdida o avería del equipaje registrado, desde el inicio al final del viaje.

Art. 4- La Empresa transportadora podrá limitar su responsabilidad en la reparación de los daños establecidos en el art. 3º, cuando probare que:

- a) el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de la misma o,
- b) que el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.

Art. 5º- No podrá eximirse de la responsabilidad por los daños y perjuicios, cuando estos no excedan el valor de 30.000 (treinta mil) DEG (Derechos Especiales de Giro) por persona transportada, y de 700 (setecientos) DEG por el equipaje registrado a su nombre.

El valor unitario del Derecho Especial de Giro es el establecido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de los valores a las monedas nacionales, en caso de acciones judiciales será de acuerdo al valor de tales monedas en Derechos Especiales de Giro, a la fecha de la sentencia. El valor en DEG de la moneda nacional de un Estado Parte, que sea miembro de Fondo Monetario Internacional, será calculado en concordancia con el método de evolución asumido por el FMI para sus operaciones y transacciones, vigentes a la fecha de la sentencia.

CAPITULO III

De la Nulidad

Art. 6º- Toda cláusula que tienda a exonerar a la Empresa Transportadora de su responsabilidad, o a fijar un límite inferior al establecido en el presente Acuerdo será nula y no producirá ningún efecto; la nulidad de tal cláusula no implica la nulidad del contrato de transporte.

CAPITULO IV

De la Jurisdicción

Art. 7º- La acción de la responsabilidad civil se podrá deducir a criterio del demandante, en el lugar del accidente o en el domicilio sede de la Empresa Transportadora.

CAPITULO V

De la Prescripción

Art. 8º- La acción de la Responsabilidad Civil contra la Empresa Transportadora prescribirá transcurridos 2 (dos) años de la ocurrencia del evento dañoso en lo que hace relación a la responsabilidad contractual.

**COMISION
MERCOSUR**

**XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5;
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**

ACTA N° 1/2009
Asunción, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA N° 1/2009

ANEXO XII


ACTA DE LA TERCERA REUNION DE LA COMISION CREADA EN EL AMBITO DEL MERCOSUR - SGT N° 5 "TRANSPORTES" PARA TRATAR EL LIMITE DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y CONTRACTUAL EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS.

En la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, el día 26 de setiembre de 2007, se celebró la III Reunión de la Comisión Ad-hoc para tratar el límite de responsabilidad civil y contractual en el transporte de pasajeros.

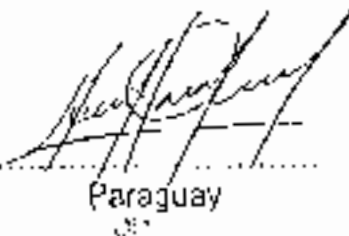
La jefa de la Delegación de Uruguay, Ing. Eliana Embid, dio la bienvenida a las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Bolivia, esta última en calidad de observador, procediendo al acto de apertura del encuentro manifestando su satisfacción por la presencia de los delegados oficiales y observadores, destacando la importancia del tema a tratar, formulando votos por el éxito de esta reunión.

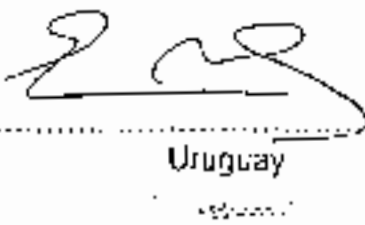
La lista de participantes se agrega como Anexo I de la presente Acta.

Luego de las deliberaciones sobre el texto emanado de la II Reunión de la Comisión y la propuesta remitida por Brasil posteriormente a los demás países, se acordó un nuevo texto de proyecto que se adjunta como Anexo II, con excepción de los valores de indemnización allí establecidos, sobre los cuales todas las delegaciones convinieron realizar las gestiones pertinentes a nivel interno, para realizar propuestas en la próxima reunión del SGT N° 5 "Transportes" del MERCOSUR, a efectos de consensuar los mismos.


Argentina


Brasil


Paraguay


Uruguay

ANEXO I
LISTA DE PARTICIPANTES

III Reunión de la Comisión Ad-Hoc del SGT N° 5 -Transportes- del Mercosur para tratar el Límite de la Responsabilidad Civil y Contractual en el Transporte de Pasajeros

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

Delegados:

Daniel Dominguez	Subsecretaria Transporte	Argentina
Jose Antonio Schmitt	ANTT	Brasil
José Glauco Apoliano	ANTT	Brasil
José Asunción Aguero	DINATRAM	Paraguay
Eliana Embid	DNT/MTOP	Uruguay
Julio Rado	DNT/MTOP	Uruguay
Santiago Palacios	DNT/MTOP	Uruguay
Liliana Dearmas	DNT/MTOP	Uruguay
Franklin Gonzalo Chávez	Ministério de Transportes	Bolivia

Observadores:

Walter Cunha	ABRATI	Brasil
Telmo Nunes	ABRATI	Brasil
Carlos Suárez	ANETRA	Uruguay
Augusto Victoria	ANETRA	Uruguay
Lorenzo Piriz	ANETRA	Uruguay
Claudia Sanchez	ANETRA	Uruguay
Fernando Chaínca	ANETRA	Uruguay

Handwritten signatures and initials on the left side of the page.

Handwritten initials on the right side of the page.

Proyecto de Acuerdo sobre Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Internacional Carretero de Pasajeros

CAPITULO I

Del Objeto y de la Naturaleza

Art. 1º- El presente Acuerdo tiene por objeto establecer el marco jurídico sobre la responsabilidad civil en el transporte internacional carretero para los pasajeros y equipajes, realizado en el ámbito del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (A.T.I.T), entre los países signatarios del Tratado de Asunción (MERCOSUR).

Se considera pasajero a toda persona transportada, excepto los empleados de la empresa prestadora del servicio que se encuentren cumpliendo las funciones derivadas del contrato de trabajo.

Se considera equipaje a los objetos nuevos o usados que, un pasajero, en consideración a las circunstancias de su viaje, pudiere destinar para su uso o consumo personal, o bien para ser obsequiados, siempre que por su cantidad, naturaleza o variedad no permitiesen presumir que se importan o exportan con fines comerciales o industriales.

Art. 2º- Las normas del presente Acuerdo se aplicarán a las empresas prestadoras de servicios internacionales concedidos, permitidos o autorizados por su país de origen, de transporte carretero de pasajeros.

CAPITULO II

De la Responsabilidad de la Empresa Transportadora

Art. 3º - La Empresa Transportadora será responsable por la reparación de los daños y perjuicios personales y de su equipaje, derivados del accidente ocurrido durante el transporte o en las operaciones de embarque y desembarque, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

Independientemente de la ocurrencia del accidente, la responsabilidad incluye la reparación de los daños y perjuicios relacionados con la pérdida o avería del equipaje registrado, desde el inicio al final del viaje.

1/4

EP

H

SA

22/11/88

Art. 4° - La Empresa Transportadora podrá limitar su responsabilidad en la reparación de los daños establecidos en el art. 3°, cuando probare que:

a) el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de la misma o,

b) que el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.

Art. 5° - No podrá eximirse de la responsabilidad por los daños y perjuicios, cuando estos no excedan el valor de 15.000 (quince mil) DEG (Derechos Especiales de Giro) por persona transportada, y de 350 (trescientos cincuenta) DEG por el equipaje registrado a su nombre.

El valor unitario del Derecho Especial de Giro es el establecido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de los valores a las monedas nacionales, en caso de acciones judiciales será de acuerdo al valor de tales monedas en Derechos Especiales de Giro, a la fecha de la sentencia. El valor en DEG de la moneda nacional de un Estado Parte, que sea miembro de Fondo Monetario Internacional, será calculado en concordancia con el método de evaluación asumido por el FMI para sus operaciones y transacciones, vigentes a la fecha de la sentencia.

CAPITULO III

De la Nulidad

Art. 6° - Toda cláusula que tienda a exonerar a la Empresa Transportadora de su responsabilidad, o a fijar un límite inferior al establecido en el presente Acuerdo será nula y no producirá ningún efecto, la nulidad de tal cláusula no implica la nulidad del contrato de transporte.

CAPITULO IV

De la Jurisdicción

Art. 7° - La acción de la responsabilidad civil se podrá deducir a criterio del demandante, en el lugar del accidente o en el domicilio sede de la Empresa Transportadora

B *21* *4* *89*

CAPITULO V

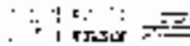
De la Prescripción

Art. 8° - La acción de la Responsabilidad Civil contra la Empresa Transportadora prescribirá transcurridos 2 (dos) años de la ocurrencia del evento dañoso en lo que hace relación a la responsabilidad contractual.

El

A

SA



**XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5,
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**

5to. Pl. de la OEA, Montevideo

Asunción, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA N° 1/2009

ANEXO XIII

MERCOSUR/LVIII CT2/D) N° 1/09

AYUDA MEMORIA DE LA REUNIÓN CONJUNTA SGT 5- CT 2
(Asunción, Paraguay, 27 de mayo de 2009)

Cumpliendo con la instrucción impartida por el GMC en su LXXIV Reunión, se llevó a cabo la reunión conjunta entre el SGT N° 5 "Transporte" y el CT N° 2 "Asuntos Aduaneros", a los efectos de dar tratamiento a los temas relativos al desarrollo del Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA), con la participación de las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay y de Chile en carácter de observador.

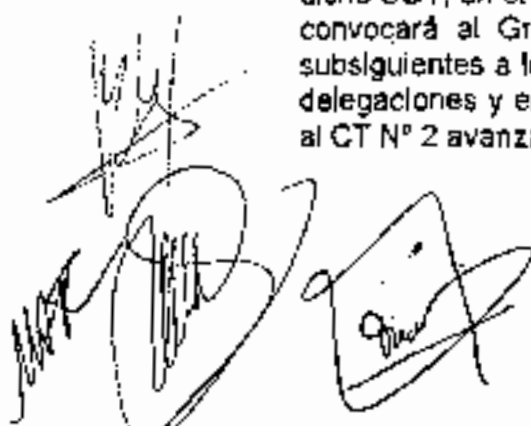
Durante la reunión los Coordinadores del CT N° 2 manifestaron que dicho Sistema tiene como finalidad el seguimiento a través de los Sistemas Informáticos Aduaneros de las operaciones de tránsito internacional entre los Estados Partes, con el objetivo de optimizar los controles y agilizar el tránsito aduanero. La base normativa que se tuvo en cuenta para el desarrollo de los trabajos fue considerar las disposiciones del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), el cual prevé la posibilidad de informatización del MIC/DTA. Es por ello que los trabajos realizados tienen en cuenta todos los campos que han sido identificados para el MIC/DTA.

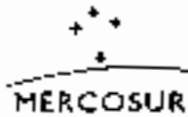
Las cuestiones a presentar fueron las identificadas en la reunión conjunta de los Sub Comités Técnicos de Procedimientos Aduaneros y de Informática Aduanera del CT N° 2, realizada en Curitiba, Brasil, los días 24 al 28 de noviembre de 2008, concretamente aquellas cuestiones reseñadas en el punto III del Acta Conjunta N° 8/DB "Cuestiones de Transporte Internacional resueltas desde el punto de vista aduanero, pero pendientes de manifestación por las Autoridades de Transporte de los Estados Partes".

Durante la reunión se efectuó un intercambio de opiniones sobre algunos puntos, acordándose que el SGT N° 5 dará respuesta a las cuestiones presentadas en el documento que se acompaña al presente y que fue objeto de la reunión.

A los efectos de una mayor claridad del alcance de las interrogantes formuladas al SGT N° 5, según se acordó, el CT N° 2 complementó cada uno de los ítems del documento que se adjunta, con una breve explicación de la situación objeto de la consulta.

Los Coordinadores del SGT N° 5 manifestaron que se comprometen a remitir por escrito sus respuestas a la Presidencia Pro Tempore Paraguaya de dicho SGT, en el plazo de 15 días. Una vez recibidas las respuestas la PPTP convocará al Grupo Técnico del SGT N° 5 dentro del plazo de 30 días subsiguientes a los efectos de analizar las manifestaciones de las diferentes delegaciones y en lo posible buscar los consensos necesarios que permitan al CT N° 2 avanzar en la implementación del Sistema SINTIA.





70

Los Coordinadores del CT N° 2 resaltan la importancia de disponer de la opinión del SGT N° 5 a los efectos de lograr la implementación efectiva del Sistema SINTIA. En ese sentido manifiestan que se ponen a disposición de ese SGT para proporcionar cualquier información que se considere necesaria, así como mantener una reunión conjunta con el Grupo Técnico que el SGT N° 5 considere necesario.

1. Teniendo en cuenta que los códigos actuales de registro del transportador internacional no resultan suficientes para los controles aduaneros de los tránsitos internacionales, sugerimos a las Agencias de Transporte considerar la posibilidad de:
 - a) Agregar en sus registros nacionales, el IDENTIFICADOR FISCAL DEL TRANSPORTADOR de su país de origen.
 - b) Como consecuencia del punto anterior, solicitamos considerar el reempadronamiento de los Agentes ya registrados para los que no se cuente con esta información.
2. Teniendo en cuenta la intención de las Agencias de Transporte de crear un PADRON UNICO DE TRANSPORTISTAS INTERNACIONALES TERRESTRES y considerando que el mismo facilitaría la implementación del SISTEMA INFORMATICO DE TRANSITO ADUANERO (SINTIA) y la operativa de los tránsitos aduaneros internacionales:
 - a) Se le consulta si existe un cronograma de trabajo sobre el mismo o un plazo con el cual se estima su concreción?
 - b) Se sugiere como código de identificación de los transportistas internacionales terrestres habilitados la adopción de los identificadores fiscales en cada país habilitante como identificador único de los sujetos habilitados.
3. Teniendo en cuenta que el CAMPO 13 del formulario MIC/DTA se refiere a "Capacidad de Tracción", se consulta si la declaración de este dato debe ser obligatoria y si tal dato está disponible en los padrones de las áreas de transporte.
4. Teniendo en cuenta que el transportista de un tránsito internacional aduanero puede utilizar vehículos de transporte que no son de su propiedad, se consulta si el propietario de tales medios de transporte también debe estar habilitado como transportista internacional
5. Desde el punto de vista aduanero resulta importante estandarizar el formato del identificador de los CRT (conocimientos rodoviaros terrestres), se pregunta si se observan inconvenientes en generalizar esta medida de acuerdo al siguiente formato

AAAAPPCCCCCCCCCCCCNNNNN, donde:

AAAA: Año de emisión del CRT

PP: País de partida (código ISO ALFA 2).

CCCCCCCCCCCC: Identificador Fiscal del Transportador.

NNNNNN: Número secuencial anual por país de partida.

Se menciona como ejemplo la estructura utilizada actualmente por BRASIL.

AAAAPPCCCCNNNNN, donde:

AAAA: Año de emisión del CRT

PP: País de partida (código ISO ALFA 2).

CCCC: Código del Transportador.

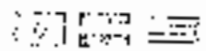
- si es regular, número de la licencia originaria o complementaria.

- si es propio, 00999;

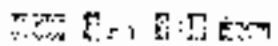
- si es ocasional, 00998.

NNNNN: Número secuencial anual por país de partida.

6. Teniendo en cuenta la modalidad logística de transporte conocida como consolidación de cargas en un solo documento de transporte en las vías de transporte marítima y aérea, se consulta:
 - a) Si existe algún impedimento para el procedimiento de consolidación para el transporte terrestre?
 - b) Si los operadores que emiten los documentos de transporte desconsolidados (conocimientos terrestres "hijos") deben estar habilitados como transportistas internacionales?
7. Existe impedimento para que el tránsito internacional sea operado en el tramo nacional por vehículos no habilitados para el transporte internacional?
8. Se plantean los siguientes cuestionamientos:
 - a) ¿Un MIC/DTA electrónico podrá contener 2 o mas conocimientos rodoviarios terrestres (CRT) cargados en aduanas de origen (partidas) diferentes?
 - b) ¿Un MIC/DTA electrónico podrá contener 2 o mas conocimientos rodoviarios terrestres (CRT) a descargar en aduanas de destino diferentes?
9. Hay algún impedimento para emitir un CRT a la ORDEN?
10. Hay algún impedimento para endosar un CRT?



**XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5:
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**



Asunción, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA N° 1/2009

ANEXO XIV

MERCOSUR/ SGT N° 5 - CONSEJO PERMANENTE DE SEGURIDAD VIAL

ACTA

XXXVII REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTES"

En la ciudad de Asunción, República del Paraguay, el día 28 de mayo de 2009, en la sede del Gran Hotel de Paraguay, se realizó la **Reunión del Consejo Permanente de Seguridad Vial del MERCOSUR**, con la presencia de las delegaciones de la República Argentina, República Federativa del Brasil y la República del Paraguay.

La delegación Paraguaya hizo mención del Decreto Presidencial por el cual se aprueba el **PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**, igualmente se hace mención del Decreto Presidencial por el cual se crea el **CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL** y el **COMITÉ NACIONAL DE COORDINACION DE SEGURIDAD VIAL** y se establecen las políticas nacionales de seguridad vial.

a) **Elaboración del mapa de riesgos e identificación de puntos críticos**

La delegación Paraguaya hace entrega del documento donde se indican los puntos críticos de la Red Vial Nacional, incluyendo el mapa de riesgo, que se anexa a esta como Anexo I.

Las delegaciones se comprometen a enviar por e-mail los mapas de riesgos en su última versión en un plazo de un mes y serán enviados a la siguiente dirección, que corresponden al delegado de la República Argentina: raulcuence@gmail.com

b) **Luces de Identificación:**

La delegación de Brasil, reitera que se encuentra próxima a finalizar un proyecto sobre la presente materia, comprometiéndose en presentarlo antes de la próxima reunión técnica preparatoria a los efectos de su tratamiento.

c) **Pesos y Dimensiones Vehicular**

Con respecto a la Resolución GMC 65/08, fue remitido a la ALADI, para la protocolización como un acuerdo de alcance parcial.

d) **Otros temas**

La delegación Argentina informa de la medida de restricción de circulación de vehículos de carga dispuesta por la Subsecretaría de Transporte Automotor para los fines de semana a partir del período invernal que es del 1 de junio a setiembre del 2009.

e) Asimismo se informa que los responsables por cada país para contacto de seguridad vial serán los siguientes responsables:

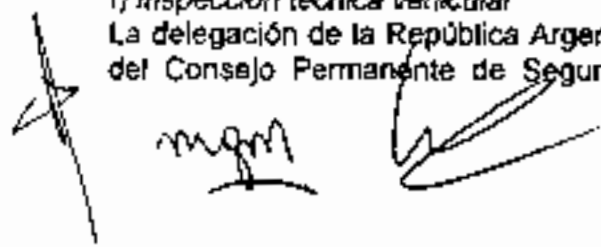
Argentina: Raul Cuence: raulcuence@gmail.com

Brasil: Marcos Neves: marcos.neves@arad.gov.br

Paraguay: Ing. Manuel Guzman: magus_54@hotmail.com

f) **Inspección técnica vehicular**

La delegación de la República Argentina solicitó la incorporación en el temario del Consejo Permanente de Seguridad Vial del MERCOSUR, de un punto

Handwritten signatures and initials, including a large signature on the left and two smaller ones in the center.

referido a la Auditoria Operativa de los sistemas de revisión técnica vehicular de los países miembros del MERCOSUR, con el objetivo de homogeneizar criterios en cuanto al cumplimiento de la Resolución GMC N° 75/97, y en particular respecto de los procedimientos llevados a cabo por los distintos talleres.

Al respecto las delegaciones del Brasil y el Paraguay concordaron la inclusión en el temario del referido punto.

La delegación de Paraguay sobre el punto, indicó, que si bien las Auditorias que se propone, contribuyen al mantenimiento de estándares de desempeño de los ITV, pidió se establezca el alcance que se le debe dar y los protocolos necesarios a ser tenidos en cuenta, ya que en su momento en el SGT-5, quedaron establecidos parámetros y especificaciones técnicas para este tipo de servicios.

Las delegaciones presentes acuerdan analizar la propuesta y avanzar en los detalles operativos en las siguientes reuniones.

g) Puntos Críticos:

La delegación de Brasil propone adoptar adicionales medidas de seguridad de los órganos competentes como: señalizaciones, advertencias, corrección de la infraestructura.

h) La delegación Paraguaya realizó una presentación sobre el enfoque metodológico que conforme al Plan de Acción establecido para el Consejo, deben ser abordados a nivel normativo, aspecto que viene siendo tratado; el aspecto estratégico que como proceso clave deben ser atendidos conforme a los consensos en torno a políticas de Seguridad Vial para la Región, finalmente describió el nivel operativo donde se sugiere medidas para la acción. La presentación realizada forma parte del Acta de reunión figurando como Anexo II.

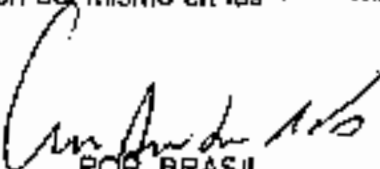
Finalmente la delegación de Paraguay, a fin de darle seguimiento a la propuesta metodológica planteada, propuso seguir realizando los trabajos para un diagnostico del estado de situación de la Seguridad Vial. Las delegaciones de Argentina y Brasil consideraron que la presentación contribuye a constituirse en una guía para el desarrollo de los procesos planteados y aceptaron la propuesta paraguaya.

Las delegaciones presentes aceptan y proponen la discusión del mismo en las próximas reuniones.

POR ARGENTINA



POR PARAGUAY


POR BRASIL



ANEXO I

**XXXVII REUNION DEL SUBGRUPO DE TRABAJO Nº 5
TRANSPORTE DEL MERCOSUR**

Local : Gran Hotel del Paraguay – Asunción, Paraguay

Tema: PUNTOS CRITICOS DE LA RED VIAL NACIONAL

Preparado por: **Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones**
Dirección de Planificación Vial, Dpto. de Seguridad Vial
Policía Caminera

Mayo / 2009



**República del Paraguay
PUNTOS CRITICOS**
desde: 1 / Enero / 2008 al: 31 / Diciembre / 2008
Ruta N° 1: Asunción - Encarnación

Tramo Km	Accidentes	Victimas			IP
		Heridos	Muertos	Total	
010 al 015	55	15	1	16	140
015 al 020	19	13	1	14	94
035 al 040	13	16	2	18	113
075 al 080	3	16	0	16	83
110 al 115	1	12	4	16	101
255 al 260	2	6	6	12	92
TOTALES	93	78	14	92	

Ruta N° 2: Asunción - Cnel. Oviedo

Tramo Km	Accidentes	Victimas			IP
		Heridos	Muertos	Total	
005 al 010	96	24	1	25	226
010 al 015	304	90	1	91	764
015 al 020	74	36	2	38	274
020 al 025	38	16	6	22	178
050 al 055	6	17	1	18	101
070 al 075	16	12	1	13	86
115 al 120	4	18	7	25	164
125 al 130	14	9	5	14	109
Total	552	222	24	246	

**República del Paraguay
PUNTOS CRITICOS**
desde: 1 / Enero / 2008 al: 31 / Diciembre / 2008
Ruta Nº 3

Tramo Km	Accidentes	Víctimas			IP
		Heridos	Muertos	Total	
030 al 035	2	22	1	23	122
225 al 230	11	14	2	16	101
Total	13	36	3	39	

Ruta Nº 6: Encarnación - Ciudad del Este

Tramo Km	Accidentes	Víctimas			IP
		Heridos	Muertos	Total	
215 al 220	5	54	5	59	325
365 al 370	44	28	1	29	194
Total	49	82	6	88	

Ruta Nº 7: Cnel. Oviedo - Ciudad del Este

Tramo Km	Accidentes	Víctimas			IP
		Heridos	Muertos	Total	
130 al 135	10	16	0	16	90
135 al 140	8	19	1	20	113
170 al 175	18	12	2	14	98
175 al 180	17	16	0	16	97
235 al 240	2	7	7	14	107
255 al 260	14	12	3	15	104
320 al 325	20	12	5	17	130
Total	89	94	18	112	

**República del Paraguay
PUNTOS CRITICOS**
desde: 1 / Enero / 2008 al: 31 / Diciembre / 2008
Supercarretera: Ciudad del Este - Empalme Ruta 10

Tramo Km	Accidentes	Victimas			IP
		Heridos	Muertos	Total	
005 al 010	33	9	1	10	88

Ruta 10: Puerto Rosario-Saltos del Guará

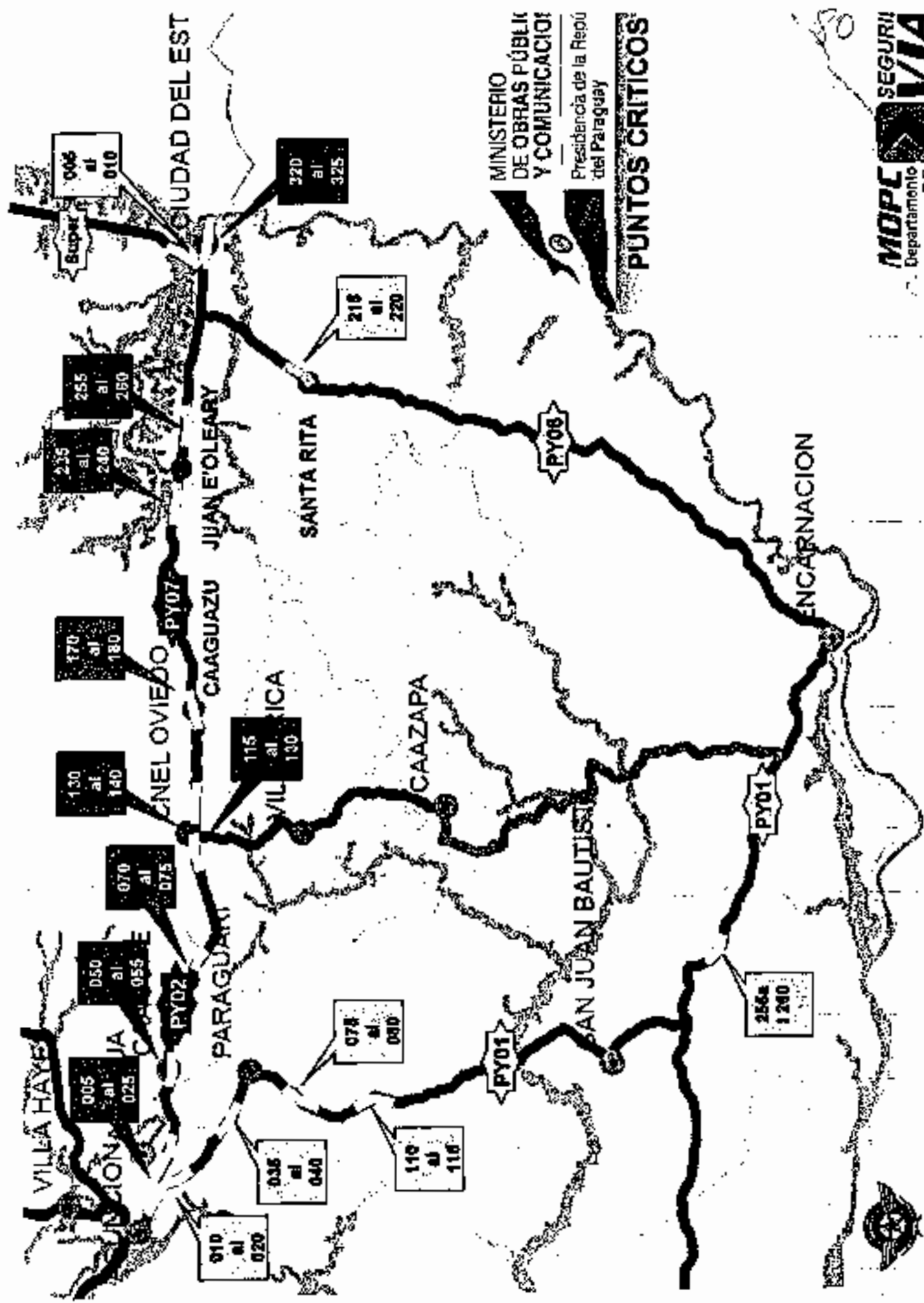
Tramo Km	Accidentes	Victimas			IP
		Heridos	Muertos	Total	
375 al 380	9	14	3	17	109

Observación.

IP: No. Accidentes + No. Heridos*5 + No. Muertos*10

IP: Índice de peligrosidad

Este Índice se utiliza solo a efectos de jerarquizar los puntos críticos.



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES
 Presidencia de la República del Paraguay

PUNTOS CRITICOS



ALICIA CAMINERA

**República del Paraguay
PUNTOS CRITICOS**
desde: 1 / Enero / 2008 al: 31 / Diciembre / 2008
Ruta N° 1: Asunción - Encarnación

Tramo Km	Accidentes	Victimas			IP
		Heridos	Muertos	Total	
010 al 015	55	15	1	16	140
015 al 020	19	13	1	14	94
035 al 040	13	16	2	18	113
075 al 080	3	16	0	16	83
110 al 115	1	12	4	16	101
255 al 260	2	6	6	12	92
TOTALES	93	78	14	92	

Ruta N° 2: Asunción - Cnel. Oviedo

Tramo Km	Accidentes	Victimas			IP
		Heridos	Muertos	Total	
005 al 010	96	24	1	25	226
010 al 015	304	90	1	91	764
015 al 020	74	36	2	38	274
020 al 025	38	16	6	22	178
050 al 055	6	17	1	18	101
070 al 075	16	12	1	13	86
115 al 120	4	18	7	25	164
125 al 130	14	9	5	14	109
Total	552	222	24	246	

**República del Paraguay
PUNTOS CRITICOS**
desde: 1 / Enero / 2008 al: 31 / Diciembre / 2008
Ruta N° 3

Tramo Km	Accidentes	Victimas			IP
		Heridos	Muertos	Total	
030 al 035	2	22	1	23	122
225 al 230	11	14	2	16	101
Total	13	36	3	39	

Ruta N° 6: Encarnación - Ciudad del Este

Tramo Km	Accidentes	Victimas			IP
		Heridos	Muertos	Total	
215 al 220	5	54	5	59	325
365 al 370	44	28	1	29	194
Total	49	82	6	88	

Ruta N° 7: Cnel. Oviedo - Ciudad del Este

Tramo Km	Accidentes	Victimas			IP
		Heridos	Muertos	Total	
130 al 135	10	16	0	16	90
135 al 140	8	19	1	20	113
170 al 175	18	12	2	14	98
175 al 180	17	16	0	16	97
235 al 240	2	7	7	14	107
255 al 260	14	12	3	15	104
320 al 325	20	12	5	17	130
Total	89	94	18	112	

**República del Paraguay
PUNTOS CRITICOS**
desde: 1 / Enero / 2008 al: 31 / Diciembre / 2008
Supercarretera: Ciudad del Este - Empalme Ruta 10

Tramo Km	Accidentes	Victimas			IP
		Heridos	Muertos	Total	
005 al 010	33	9	1	10	88

Ruta 10: Puerto Rosario-Saltos del Guairá

Tramo Km	Accidentes	Victimas			IP
		Heridos	Muertos	Total	
375 al 380	9	14	3	17	109

Observación.
IP: No. Accidentes + No. Heridos*5 + No. Muertos*10
IP: Índice de peligrosidad
Este índice se utiliza solo a efectos de jerarquizar los puntos críticos.



ANEXO No. II
Consejo Permanente de
Seguridad Vial
MERCOSUR

Enfoque metodológico



Luis Argana



Seguridad Vial del MERCOSUR.

- El CMC, resuelve la creación del Consejo Permanente de Seguridad Vial e instruye al Grupo Mercado Común-GMC, la instalación del Consejo en el seno del Grupo de Trabajo Nº 5, Transporte.
- En julio del 2007, se realiza en Bs. As., Argentina (pro-tempore), la I Reunión del Consejo, se designan representantes.
- En este foro se habían representados todos los países miembros, incluyendo Venezuela



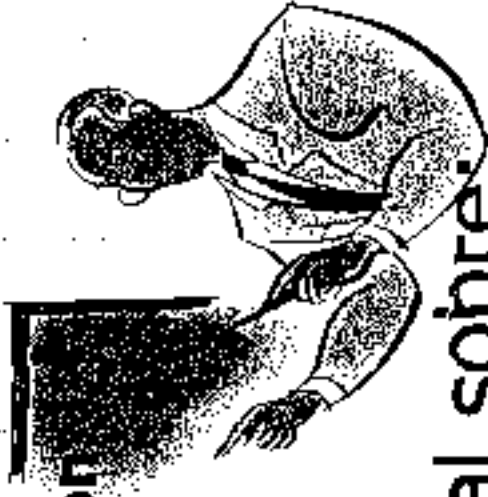
Consejo

b) Promover y desarrollar la investigación

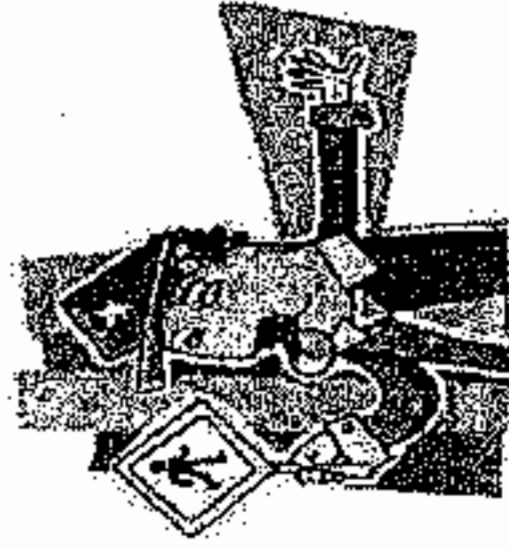
accidentológica

- c) Alentar y desarrollar la educación vial.
- d) Organizar cursos y seminarios para capacitación de técnicos y funcionarios.
- e) Proponer unidad y actualización de las normas y criterios de aplicación en la región.
- f) Mantener una Base de Datos.

Marco Programático del Plan de Acción
Se halla organizado en base a:



- **Promover una visión regional sobre:**
 - ✓ Integración e intercambios sobre procesos de aprendizajes, práctica valorativa, y participación ciudadana.
 - ✓ Establecimiento de programas y proyectos conjuntos o participativos
 - ✓ Sistemas regulatorios mas integrados
 - ✓ Redes tecnológicas de información y comunicaciones.



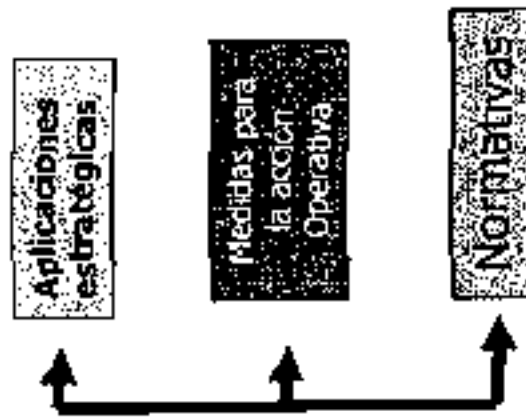
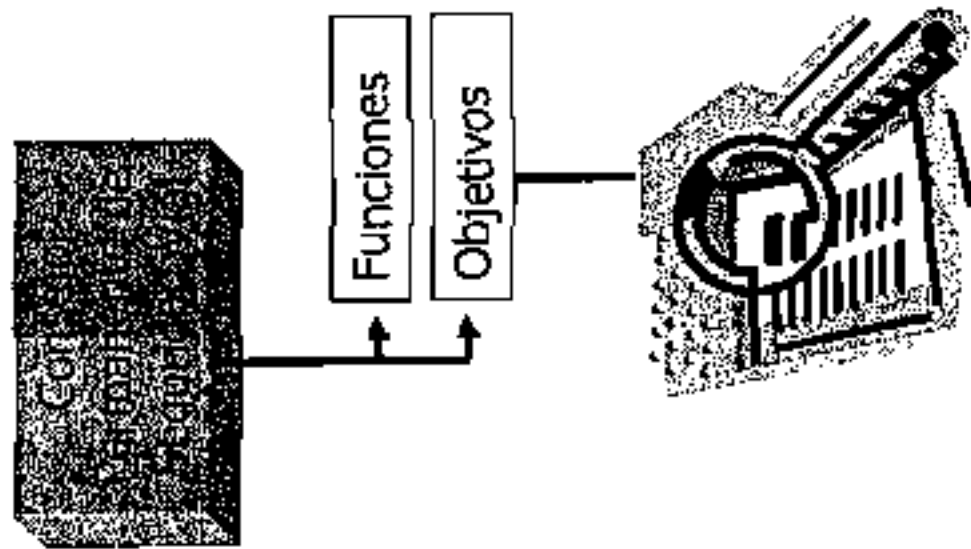
OBJETIVOS

- Realizar campañas de difusión regional
- Publicación de registros estadísticos sobre accidentología
- Determinar mapas de riesgos en los tramos carreteros de los países miembros y asociados
- Inclusión de la educación vial en niveles de enseñanza.
- Promover la capacitación regional de conductores
- Emisión de licencias por procedimientos similares.
- Revisión Técnica armonizada.
- Señalización vial armonizada.
- Aplicación del Seguro de responsabilidad civil.
- Desarrollar estrategias sobre asistencia a víctimas.
- Armonización normativa

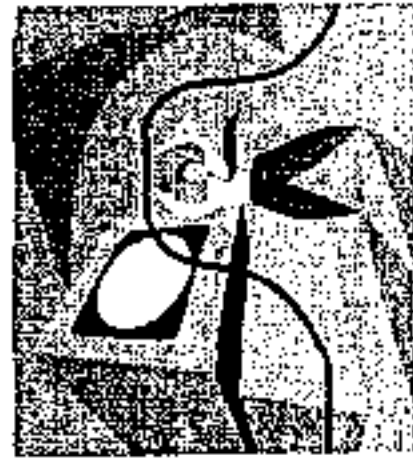


Esquema General de funcionamiento

Actualmente

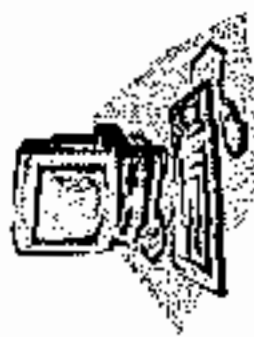


Plan de Acción



Niveles para la acción.

Componentes.



Nivel Normativo

- Armonización Normativa
- Luces de señalización, Pesos y dimensiones.
- Tanques complementarios
- Uso de reflectantes
- Tacógrafos

Nivel Estratégico.

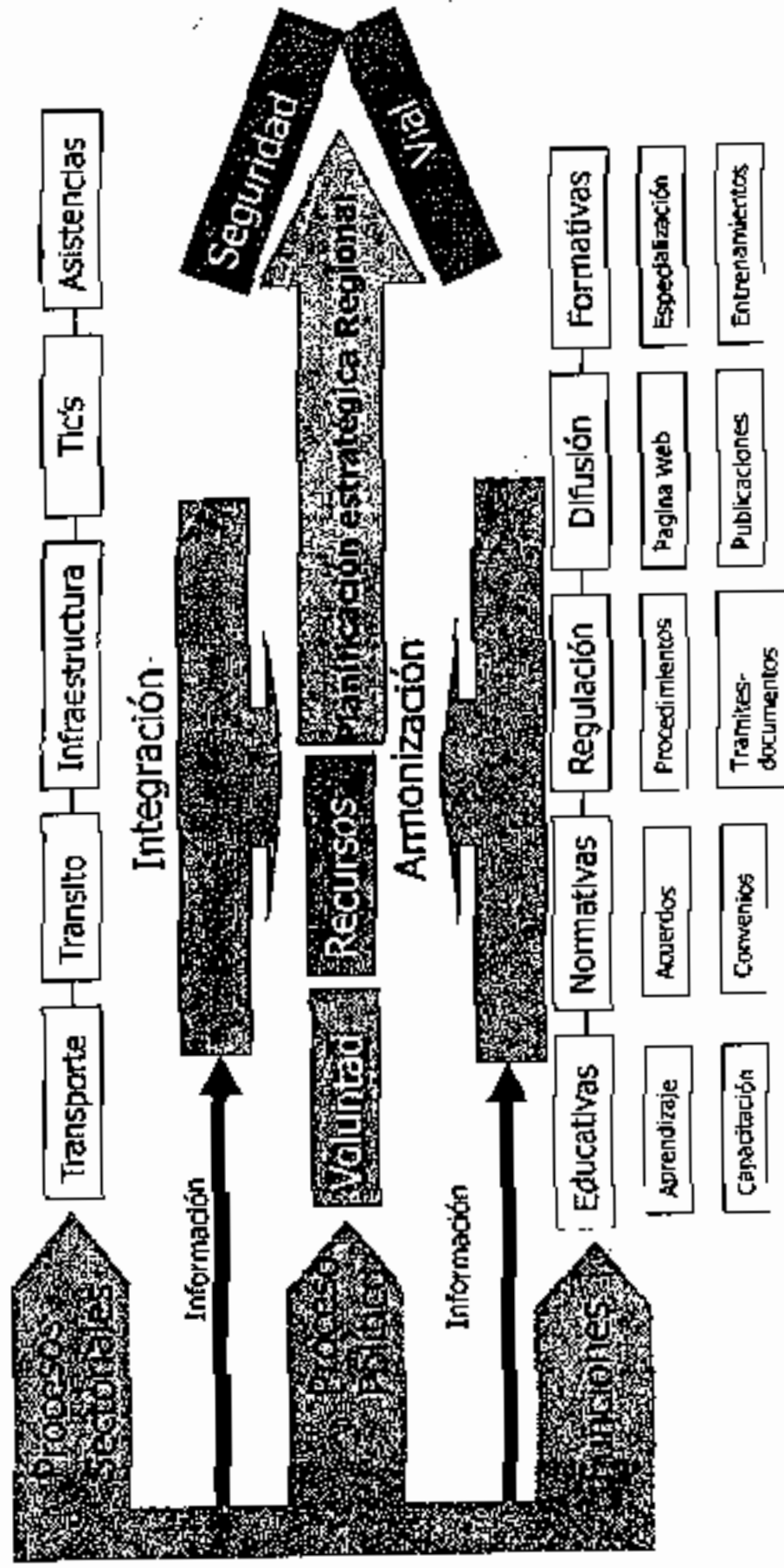
- Armonización de procesos claves.
- Estradísticas/Costos
- Licencias
- Mapas de riesgo
- Asistencias

Nivel operacional

- Capacitación.
- Publicaciones.
- Campañas.
- Enlaces



Enfoque intersectorial para aplicación del marco programático del Plan de Acción





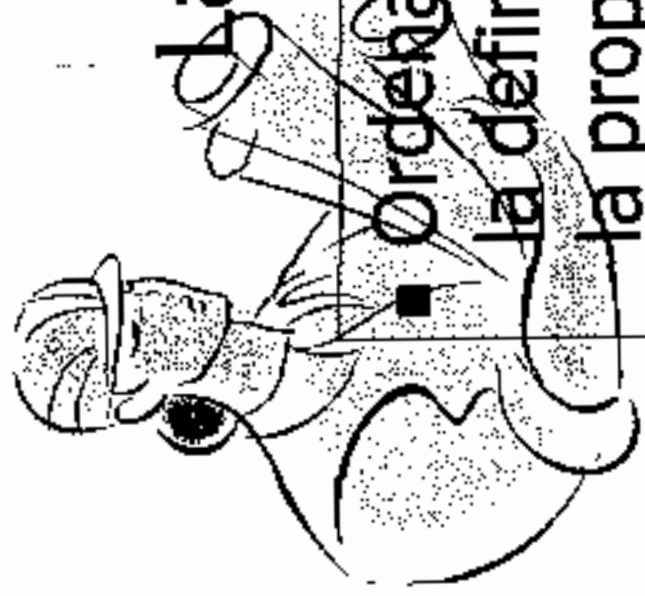
Exhortación de la OMS a las autoridades sobre la epidemia

A partir del año 1974, la Organización Mundial de la Salud exhorta a las autoridades de los países miembros a afirmar liderazgos en la prevención de accidentes.

Nuevamente, a partir de 2004 con otros organismos multilaterales elaboraron sendos documentos sobre prevención de los traumatismos causados por el tráfico, tales como:

- Informe Mundial sobre Lesiones de la OMS, 2004
- Informe europeo sobre lesiones de la OMS, 2004
- Estrategia quinquenal de la OMS, 2002
- Manual de formación en Seguridad vial de la OMS, 2006

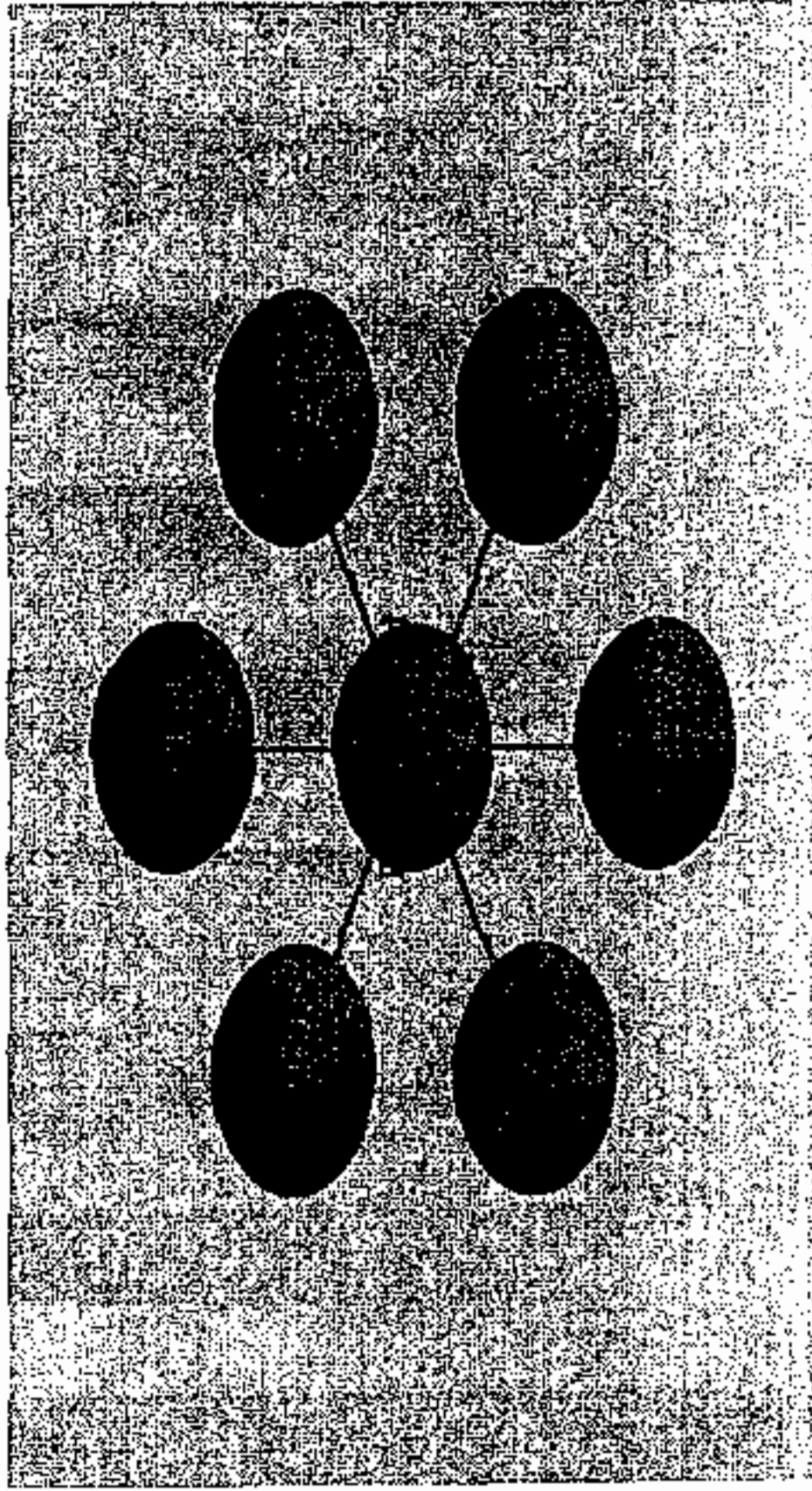
Fuente: Jesús Monclús, España-2007



La definición de objetivos

- Ordenamiento metodológico. Luego de la definición y los ámbitos de actuación, la propuesta a desarrollar debe responder a la intención de definir políticas integradas de seguridad vial regional armonizadas.
- Ello propone un Plan para la Seguridad Vial Regional. Tipo libro Verde

Componentes sectoriales a considerar en el diseño del Plan



Áreas Estratégicas de Acción

<p>Educación y formación</p>	<p>Normativa y marco jurídico</p>	<p>Entrenamiento y capacitación</p>
<p>Concienciación a la población</p>	<p>Investigación y análisis de la seg. vial</p>	<p>Infraestructura e información de tráfico</p>
<p>Vigilancia y control</p>	<p>Seguridad y medio ambiente</p>	<p>Costos y presupuesto para la seguridad vial</p>
<p>Participación ciudadana</p>	<p>Atención y seguimiento de víctimas</p>	<p>Coordinación interinstitucional</p>

Fases para diseño.


1. Diagnostico. Caracterización del entorno regional, identificación de problemas Causa-Efectos
2. Formulación de las propuestas. A partir del estudio de situaciones y problemas se formularán acciones planteadas accesorias
3. Investigación sobre medidas disponibles
4. Elección de medidas
5. Implementación de las medidas
6. Evaluación en el tiempo. Verificación de metas. Seguimiento

Conclusión.

- Esta presentación pretende ser una guía o modelo para el diseño de conjuntos organizados a nivel normativo (legitimidad), estratégico (efectividad) y operacional (aplicabilidad) que configuren sistemas estructurados (planes, programas) para la promoción de la seguridad vial en un marco temporal-espacial (MERCOSUR) y de un alcance determinado.

Página oficial de la Secretaría del MERCOSUR

La PPT, remitió nota vía Cancillería a la SAM sobre el punto.

- Al entrar a la Web oficial de MERCOSUR, en la descripción de los menús disponibles se encuentra el correspondiente para realizar enlaces (Links).
 - Luego encontrara el correspondiente a Estados Partes, se desplegaran las banderas de los cuatro países, donde cada uno de ellos desplegaran paginas donde se pueden establecer espacio dedicado al Consejo de Seguridad viál del MERCOSUR
 - Se debe acordar entre todos los países cual o cuales van a ser los sitios donde estará disponible información.
 - Identificación expresa de la dependencia responsable de la carga de datos
- 

**ORGANIZACIÓN
MERCOSUR**

**XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5;
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**

2009. Quinta Reunión
Asunción, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA N° 1/2009

ANEXO XV

**ACTA DE LA 12ª REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE ESPECIALISTAS EN
TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR**

En la ciudad de Asunción, República del Paraguay, los días 27, 28 y 29 de mayo de 2009, se realizó la **12ª Reunión de la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo del MERCOSUR**, con la participación de las Delegaciones de la República Argentina, República Federativa del Brasil, República del Paraguay, y República Oriental del Uruguay.

La lista de participantes de cada Delegación se presenta como ANEXO I de la presente Acta.

La reunión se desarrolló con la presidencia del Ing. Jorge Eduardo Irala Mallorquín, Jefe de la Delegación de la República del Paraguay, quien dio la bienvenida a las Delegaciones presentes, deseando a las mismas la más feliz estadia en la ciudad de Asunción.

Las Delegaciones presentes agradecieron la bienvenida, bregando por que las deliberaciones en esta reunión tiendan hacia el consenso deseado con respecto al Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo.

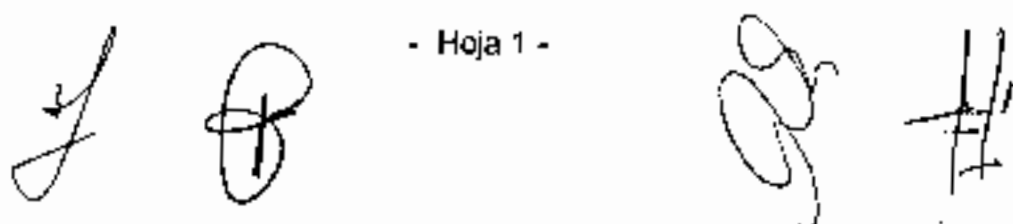
En representación de la Delegación de Brasil, la Dra. Ana María Pinto Canellas, dió lectura a una Carta del señor Director de la Agencia Nacional de Transportes Acuaviarios (ANTAQ), dirigida a los señores Delegados presentes en la Reunión con el propósito de enfatizar la importancia de las negociaciones en el ámbito del SGT5 para la firma del Acuerdo sobre Transporte Marítimo del MERCOSUR, la cual es adjuntada a la presente Acta como ANEXO II.

Luego se dió inicio al tratamiento del único tema, el Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del Mercosur.

La Delegación de Uruguay ha manifestado su preocupación por la situación en que se encuentra la firma del acuerdo, lo que ha llevado a una reflexión de la Delegación desde el punto de vista formal, al estar pendiente la entrada en vigencia de este convenio por parte de Uruguay, pero también es consciente de la responsabilidad de cumplir con las necesidades del sector privado y portuario de su país, que se verían seriamente afectados, no solo en la operativa actual sino en la proyección y en las políticas de estado que se han implementado en Uruguay.

Continuó diciendo que, como aún no han podido cuantificar el impacto que traería aparejado la aplicación de este convenio, por no tener antecedentes y estadísticas al respecto, sino solo una presunción de que la entrada en vigencia de este acuerdo multilateral de transporte ocasionaría un perjuicio a las políticas nacionales en la materia, los especialistas de su país están en esta etapa abocados al estudio cuantitativo del impacto que podría ocasionar la suscripción del presente acuerdo,

- Hoja 1 -



tanto a corto como a mediano y largo plazo, y de esa forma tener una visión técnica al respecto.

Asimismo, informó que espera contar con dicha información con antelación a la próxima reunión, para ser entregada a las restantes delegaciones para su estudio y tratamiento.

La Delegación Argentina valoró las expresiones de la Delegación del Uruguay, en cuanto a la no aplicación de reservas de carga por parte de ese Estado Parte, ya que su aplicación unilateral estaría en contraposición de los compromisos asumidos por los países del Mercado Común del Sur y el espíritu que llevó a los Estados a la conformación de la integración regional.

Luego realizó la siguiente reflexión: Desde la reanudación de las negociaciones sobre Transporte Marítimo en el SGT 5, en el año 2003, las delegaciones se propusieron acordar un sistema de transporte multilateral que tenga igualdad de beneficios y obligaciones para todos los Estados Parte. Las deliberaciones se basaron en establecer una liberación del transporte a los armadores del MERCOSUR, a fin de fortalecer las Marinas Mercantes de la región y otorgar una pauta confiable con las mismas oportunidades para todos los transportistas marítimos regionales. Sabemos y somos conscientes de que existen diferencias respecto de los sistemas de matriculación, tributario, arancelario y jurídico de los Estados Parte. Pero ello no impide que avancemos en un acuerdo en la búsqueda de integrar nuestros países a través del transporte marítimo.

Comentó, que la Argentina no será respecto de las diferencias antes mencionadas uno de los Estados beneficiados, pero los ajustes de equilibrio pueden esperar, si existe la voluntad de unificar criterios de desarrollo para el transporte intra-MERCOSUR.

Agregó además, que el debate en la Comisión de Especialistas, se refiere a las negociaciones que favorecerán la integración, el desarrollo y competitividad del transporte intrazona, por lo que si las diferencias del propio transporte no nos detienen, menos aún deberían hacerlo políticas portuarias, que por sí mismas, no interfieren en este proceso ya que lo que nos proponemos es el desarrollo del transporte.

En otro orden, resulta imperioso llegar a un acuerdo considerando el ámbito de aplicación tal como está previsto en el Proyecto, que corresponde al litoral marítimo de los Estados Parte y los Puertos Argentinos y Uruguayos del Río de La Plata, como así también el transporte de todas aquellas cargas involucradas entre puertos de los Estados Parte, tanto sean de intercambio comercial, o las que realicen transbordos en el ámbito de aplicación.

Reiteró también que la definición de transporte Intra-MERCOSUR fue aprobada por el Protocolo de Montevideo sobre Servicios, y entró en vigencia el 7 de diciembre de



- Hoja 2 -





XXXVII REUNIÓN SGT N° 5 – COMISION DE ESPECIALISTAS EN TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR

Mayo de 2009 – Asunción, República del Paraguay

2005 y es parte integrante del Tratado de Asunción, que establece, en su artículo 2º, inciso 2: "A los efectos del presente Protocolo, se define el comercio de servicios como la prestación de un servicio: a) del territorio de un Estado Parte al territorio de cualquier otro Estado Parte", por lo que se encuentran incluidas en el servicio de transporte todas las cargas que se trasladan por medio marítimo de un puerto de un Estado Parte a otro puerto de otro Estado Parte, independientemente del origen y destino de las mercaderías.

Por último sostuvo que Argentina está dispuesta a mantener el diálogo y las negociaciones en el marco del SGT 5, desde donde sin duda deberá articularse un Proyecto de Transporte Marítimo aprobado por todos los Estados Parte del MERCOSUR.

A su turno, la Delegación de Brasil manifestó que reconoce los intereses específicos de cada país, pero entiende que no se puede apartar de los compromisos ya asumidos por los países del MERCOSUR, relativos a la integración regional y al desenvolvimiento de sus respectivas marinas mercantes. En esa línea, la inclusión de las cargas "feeder" en el Acuerdo es de fundamental importancia, teniendo a la vista su representatividad en el total de las cargas movidas. Brasil reitera que la presente propuesta del Acuerdo Multilateral permitirá la participación de los Estados Parte en el transporte de forma igualitaria y sin las restricciones de los Acuerdos Bilaterales vigentes.

Asimismo, Brasil enfatizó la importancia de los usuarios para una eficaz implementación de los objetivos del Acuerdo. Por ese motivo, solicitó a los representantes de los usuarios que participen en forma más objetiva en las negociaciones, trayendo en la próxima reunión datos concretos que sustenten sus argumentos contrarios a la aprobación del Acuerdo.

La Delegación de Brasil destacó también que en concordancia de normas regulatorias establecidas internamente, las empresas brasileras de navegación volvieron a invertir en la renovación de sus flotas, lo que permitió aumentar la oferta de transporte para los países del MERCOSUR, de acuerdo con el cuadro presentado, y que se adjunta a la presente Acta como ANEXO III.

La Delegación del Brasil manifestó también que ha registrado el recibimiento de la correspondencia de la Delegación de Paraguay, conteniendo su posición favorable a la inclusión de las cargas feeder en el ámbito del Acuerdo, de entre los demás puntos tratados en la 11ª Reunión de la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo, realizada en Maceió, en octubre de 2008. Tal correspondencia fue encaminada a la Secretaría del MERCOSUR el 13 de enero de 2009, para su distribución a los demás Estados Parte, lo que aparentemente no fue realizado. En este caso, la Delegación de Brasil solicitó que el documento sea anexado a la presente Acta. Con referencia a este punto, las Delegaciones acordaron adjuntar la copia de la documentación mencionada por la Delegación del Brasil, como ANEXO IV.

La Delegación de Brasil también recordó que los asuntos que componen la agenda del SGT5 ya están en fase de conclusión y, de esta forma, reitera la necesidad de que en la próxima reunión la Delegación Uruguaya presente los resultados de sus estudios sobre los efectos de la inclusión de las cargas "feeder" en el ámbito del Acuerdo, dentro de su sistema portuario.

La Delegación de Paraguay manifiesta que se mantiene su posición con respecto al proyecto de Acuerdo, y consideró que el proceso de negociación para lograr la firma del Acuerdo, debe ser mantenido en el ámbito de esta Comisión de Especialistas.

Las Delegaciones consensuaron en esperar la presentación de la Delegación del Uruguay, con referencia al análisis de las incidencias de las cargas en tránsito en su Comercio Exterior y su Política Portuaria, la cual será estudiada por las Delegaciones de los Estados Parte, durante la próxima Reunión de la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo.





Las Delegaciones presentes acordaron dar por finalizadas las presentes negociaciones, para dar lugar a continuación, a la participación de los representantes del sector privado, presentes en esta reunión en carácter de observadores.

Primeramente, representantes de la Cámara Naviera Argentina (CNA), y del Sindicato Nacional de las Empresas de Navegación (SYNDARMA), procedieron a dar lectura de una Declaración Conjunta en representación de los armadores argentinos y brasileños que integran esas entidades. Luego, en representación de la Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA) se procede a dar lectura a la Nota dirigida por la Comisión de Usuarios del Transporte, al Presidente Pro – Tempore del SGT5. Asimismo, se recibe la Nota remitida por el Consejo de Cargadores de la República Argentina.

Finalmente, los representantes de la Sede Buenos Aires del Servicio de Transporte Marítimo Argentina Brasil (SEMARBRA), proceden a dar lectura a la Declaración presentada a esta Comisión.

Las Notas y Declaraciones del sector privado se adjuntan a la presente Acta como ANEXO V.

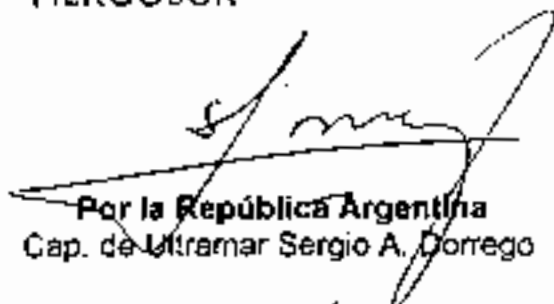
Finalizada la reunión, se labra la presente Acta, en seis (6) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, firmando al final de las mismas los representantes de los Estados Parte presentes.

  - Hoja 4 -  



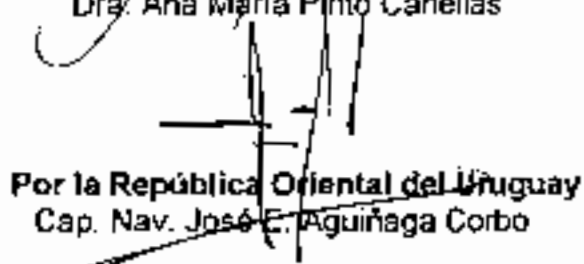
XXXVII REUNIÓN SGT N° 5 – COMISION DE ESPECIALISTAS
EN TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR
Mayo de 2009 – Asunción, República del Paraguay

105


Por la República Argentina
Cap. de Ultramar Sergio A. Dorrego


Por la República del Paraguay
Ing. Jorge E. Mala Mallorquin


Por la República Federativa del Brasil
Dra. Ana María Pinto Canelas


Por la República Oriental del Uruguay
Cap. Nav. José E. Aguiñaga Corbo





XXXVII REUNIÓN SGT N° 5 – COMISION DE ESPECIALISTAS
EN TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR
Mayo de 2008 – Asunción, República del Paraguay

ACTA DE LA 12ª REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE ESPECIALISTAS EN
TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR

ANEXO I



XXXVII REUNIÓN SGT N° 5 – COMISION DE ESPECIALISTAS EN TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR
Mayo de 2009 – Asunción, República del Paraguay

12ª REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE ESPECIALISTAS EN TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR

ANEXO 1
LISTA DE PARTICIPANTES

Por la República del Paraguay

Ing. Jorge E. Irala Mallorquin
Econ. Jorge Martínez Núñez
Ruth Gaete

Director General de la Marina Mercante
Dirección de Marina Mercante
Dirección de Marina Mercante

Por la República de la Argentina

Cap. Sergio Domego
Rosalba Camovale
Diego Edgardo Defederico

Director Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo
Directora de Actividades Navleras
Prefectura Naval Argentina

Por la República Federativa del Brasil

Dra. Ana María Pinto Canellas
Milton Benevides Dos Guarany's
Carlos Radicchi
Wagner de Sousa Moreira
Sergio Augusto N. de Oliveira

Superintendente Nav. Marit. y Apoyo – ANTAQ
Marina del Brasil
Marina del Brasil
ANTAQ
ANTAQ

Por la República Oriental del Uruguay

Cap. José E. Aguiñaga Corbo
Dra. Liliana Peirano

Director General de Transporte Fluvial y Marítimo
Directora de Secretaría - ANP

OBSERVADORES:

Manuel Royg Benitez
Adriana Alejo
Fabio Siccherino
Ricardo Ponzi
Homero Sampaio
Eduardo Rosenthal
Oscar Fernandez

CAFYM - Paraguay
SEMARBRA – Argentina
LOG – IN – Brasil
FNTTAA – Brasil
SYNDARMA - Brasil
Cámara Naviera Argentina
Cámara de Exportadores de la República Argentina
Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante de Argentina

Gustavo Roca



XXXVII REUNIÓN SGT N° 5 – COMISION DE ESPECIALISTAS
EN TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR
Mayo de 2009 – Asunción, República del Paraguay

ACTA DE LA 12ª REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE ESPECIALISTAS EN
TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR

ANEXO II

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized letter 'A' followed by a vertical stroke.

A handwritten signature in black ink, appearing as a stylized 'F' or similar character.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, cursive 'G' followed by a vertical stroke.

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical stroke with a horizontal bar across it, resembling a stylized 'H' or 'I'.

Carta aos Senhores Delegados dos Países Participantes do Grupo de Especialistas Marítimos do SGT5 Mercosul.

Assunto: Reunião do Grupo de Especialistas Marítimos do SGT5 - Assunção do Paraguai - 27 a 29 de maio de 2009

Prezados Senhores,

Tenho a satisfação de me dirigir a Vossas Senhorias, exatos 40 dias após minha posse como Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários do Brasil - ANTAQ, para fazer chegar ao conhecimento das Delegações dos Países Participantes do Mercosul o meu desejo de atuar de forma cada vez mais ampla das discussões e negociações na criação do Acordo Marítimo Mercosul, observado o direito à livre manifestação e autodeterminação de cada um dos Membros desse importante Fórum de Negociação.

Tendo em vista a intensa Agenda de Compromissos Oficiais inadiáveis no Brasil e recém chegado da Missão do Presidente Luís Inácio Lula da Silva à República Popular da China, vejo-me impossibilitado de comparecer a Assunção, como era a minha intenção original. Mesmo assim, apesar de não ter sido possível viabilizar a minha participação presencial, solicitei a nossa ilustre Superintendente, Sra. Ana Maria Canelas, a ler a presente carta para registrar formalmente a referida correspondência nos anais da Reunião desse importante Fórum Marítimo do Mercosul.

Acredito no SGT5 e na capacidade do nosso Grupo de Especialistas Marítimos de alcançar um Acordo que atenda aos interesses e objetivos de todos e de cada um dos nossos Países do Mercosul.

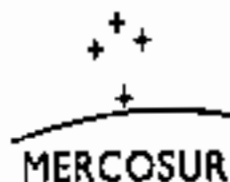
Na Defesa do Mercosul e do Setor Aquaviário e Portuário de cada um de nossos Países, entendo que o SGT5-Marítimo seja o Fórum competente e adequado para as discussões e negociações, considerando-se em ambas as situações os acordos ora vigentes.

Finalmente, na certeza de poder estar com os Senhores Delegados em Futuro próximo, inclusive nas Reuniões subsequentes do SGT5, recebam os nossos votos de sucesso nessa Rodada de tratativas em Assunção do Paraguai, juntamente com os protestos de grande estima e consideração.

Atenciosamente,


Tiago Pereira Lima
Diretor - Agência Nacional de Transportes Aquaviário - ANTAQ





XXXVII REUNIÓN SGT N° 5 – COMISION DE ESPECIALISTAS
EN TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR
Mayo de 2009 – Asunción, República del Paraguay

ACTA DE LA 12ª REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE ESPECIALISTAS EN
TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR

ANEXO III



Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Superintendência de Navegação Marítima e de Apoio - SNM

CAPACIDADE DE TRANSPORTE MARÍTIMO DO BRASIL NO MERCOSUL

EMBARCAÇÕES	QUANTIDADE	TPB
Balsa	1	2.711,00
Barcaça	3	35.092,00
Cargueiro	5	115.091,00
Gases Liquefeitos	3	25.634,50
Graneleiro	15	891.942,00
Roll-on/Roll-off	3	107.557,80
Porta Contêiner	10	268.688,00
Tanque Químico	5	260.522,00
TOTAL	49	1.293.248,30

Fonte: Sistema Corporativo, em 21/05/2009.

* Foi considerada a frota própria e a frota afretada das empresas

** As empresas PETROBRAS e TRANSPETRO não estão no levantamento porque o petróleo e seus derivados não estão incluídos no acordo



XXXVII REUNIÓN SGT N° 5 – COMISION DE ESPECIALISTAS
EN TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR
Mayo de 2009 – Asunción, República del Paraguay

ACTA DE LA 12ª REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE ESPECIALISTAS EN
TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR

ANEXO IV



Ofício nº 000060/2008-SNM

Rio de Janeiro, 13 de Janeiro de 2009

Ao Ex. Juan Manuel Quijano
Secretaría do Mercosul - SM

Telefone (005982) 412-9024 - Fax (005982) 410-0958
Código Postal: 11.200
Montevideo - Uruguai
E-mail: secretaria@mercosur.org.uy

Assunto: 11ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transportes Marítimos do MERCOSUL

Anexo: Fax DGMM nº 532/2008, de 28 de novembro de 2008 – República do Paraguai
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
Dirección de Marina Mercante

Senhor Diretor,

1. Encaminhando documento anexo, enviado pela Dirección de Marina Mercante da República do Paraguai, representada pelo Ing. Jorge E. Iraia Mallorquin - Diretor Geral, contendo a manifestação da delegação paraguaia, com referência aos temas desenvolvidos por ocasião da 11ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transportes Marítimos, no âmbito do SGT-5 - Transportes do MERCOSUL, realizado na cidade de Maceló, República Federativa do Brasil, nos dias 29, 30 e 31 de outubro de 2008.
2. Finalizando, solicito vossa apoio no sentido de transmitir o referido anexo para as delegações da República da Argentina e República Oriental do Uruguai aos efeitos de conhecimento.

Atenciosamente,

Ana Maria Pinto Canellas
Superintendente da Navegação Marítima e de Apoio
Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ



Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
Dirección de Marina Mercante

DGMM N° 532 /2008

Asunción, 28 de noviembre de 2008

Señora
ANA MARÍA PINTO CANELLAS, Superintendente
Agencia Nacional de Transportes Acuaviarios ANTAQ
Rio de Janeiro, República Federativa del Brasil

Estimada Señora:

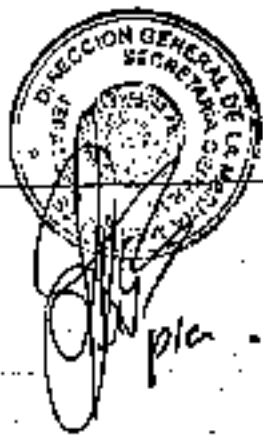
Me dirijo a usted con referencia a los temas desarrollados en la 11ª Reunión de Especialistas en Transporte Marítimo, en el ámbito del SGT5 – Transportes del MERCOSUR.

Esta Dirección ha analizado los resultados de dicha reunión, realizada en la ciudad de Maceió, República Federativa del Brasil, y remite, para su conocimiento y fines pertinentes, la postura de la Delegación Paraguaya con respecto a los puntos resueltos, conforme al Acta pertinente:

1. SISTEMA DE INFORMACIÓN Y ESTADÍSTICA DE TRANSPORTE MARÍTIMO.

Las Delegaciones de Argentina, Brasil, y Uruguay han consensuado la padronización de los siguientes datos para ser intercambiados por los Estados Parte:

IMPORTACION POR PAIS	EXPORTACION POR PAIS
1) Nombre del navío	1) Nombre del navío
2) N° IMO	2) N° IMO
3) Empresa de Navegación	3) Empresa de Navegación
4) Puerto de Carga	4) Puerto de Carga
5) Puerto de Descarga	5) Puerto de Descarga
6) Datos de la operación de descarga	6) Datos de la operación de Carga



Sobre el punto, nuestra Institución ha analizado el tema, incluyendo en el análisis la opinión del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos, y como resultado de esto, la Dirección de Marina Mercante no se opone al consenso logrado en la Comisión de Especialistas en la 11ª Reunión.

AD ESPECIALISTA SGT5,
P/ COMERCIO Y
MARINA MERCANTE



Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
Dirección de Marina Mercante

2. ACUERDO MULTILATERAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR.

Con referencia al Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo, se mantiene la postura nacional, conforme al consenso logrado con las Delegaciones de Argentina y Brasil en la 5ª Reunión de Especialistas, realizada en Asunción en abril del 2005.

Aprovecho la oportunidad para saludar a la señora Superintendente, con mi consideración más distinguida.



Jorge Lina Mallorquin
Director General
Dirección de Marina Mercante

HP LaserJet 3050

Relat. cham. de fax

FAX HP LASERJET

14 Jul 2009 10:01AM

Trab.	Data	Hora	Tipo	Identificação	Duração	Páginas	Resultado
264	14/	11:20:09	Envfar	4100958	0:10	0	OK

gpr

A

g

HI



XXXVII REUNIÓN SGT N° 5 – COMISION DE ESPECIALISTAS
EN TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR
Mayo de 2009 – Asunción, República del Paraguay

ACTA DE LA 12ª REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE ESPECIALISTAS EN
TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR

ANEXO V



SEMARBRA
Servicios de Transporte Marítimo Argentina / Brasil
Sede Buenos Aires

XXXVII Reunión del SGT5 – Asunción, 27 al 29 de Mayo de 2009

SEMARBRA – SBA / Declaración de Asunción

Hace dos años, en la reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5 celebrada en esta misma ciudad, destacamos el avance que registraba el Mercosur en cuanto a la integración del comercio de bienes y la lenta transición que se observaba respecto de la liberalización intrazona del servicio de transporte marítimo.

Cabe reconocer que esta última tarea es grande y llena de responsabilidades.

Grande por cuanto el Mercado Común del Sur, a través de unos de sus tratados fundacionales, como es el caso del Protocolo del Comercio de Servicios -denominado Protocolo de Montevideo- ha proclamado al mundo que concluirá el Programa de Liberación intrazona del comercio de servicios, a más tardar en el año 2015. Es decir dentro de tan solo seis años.

Y llena de responsabilidades para los Estados Partes, quienes negocian y asumen de buena fe sus compromisos específicos para esa liberalización ante el Grupo Ad Hoc de Servicios y luego, en función de los compromisos asumidos, deben consensuar el acuerdo regional de transporte marítimo, en el seno de la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo y del SGT5.

En el caso de Uruguay, con sorpresa, hemos observado la distancia abismal que existe entre el compromiso asumido ante el Grupo Ad Hoc y la pretensión de excluir las cargas "feeders" del acuerdo regional en el ámbito del SGT5.

[Handwritten signatures]

Otra cuestión a destacar a lo largo de este período, es la posición de los sectores que representan al comercio de bienes, quienes han pasado del desconocimiento liso y llano del Protocolo de Montevideo a su aceptación, con algunas limitaciones, por cuanto interpretan que el verbo "integrar" tiene diferentes acepciones, según se trate del comercio de bienes o del servicio de transporte marítimo.

En consonancia con ello, se refieren erróneamente a "reserva de mercado en el transporte marítimo", en vez de "libre circulación de los servicios dentro del mercado común" o "integración de los servicios del transporte marítimo", como dispone el Tratado de Asunción y el ya citado Protocolo de Montevideo.

En síntesis, a pesar de algunos contratiempos que aún se detectan en la negociación de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del SGT5, se avizora el éxito de la tarea emprendida, por cuanto más allá del cumplimiento de los objetivos del Mercosur, la Integración del servicio del transporte marítimo hace a la esencia misma del mercado regional.

Ahora, en este nuevo encuentro y ante la presencia de todos Uds. deseamos reflexionar: ¿Qué son seis años en la vida de las Naciones?

La respuesta: Corto plazo, el 2015 está muy próximo.

Por ello Señoras y Señores Delegados, los alentamos para llevar adelante y a buen término el mandato que les ha conferido el Mercosur; renovar el entusiasmo; y trabajar en pos del acuerdo multilateral de transporte marítimo...

La tarea se simplifica, por cuanto el Ámbito de Aplicación del futuro acuerdo ya está definido en el inciso 2 del Artículo II del Protocolo de Montevideo. 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; y los lineamientos para la elaboración del acuerdo están

contenidos en las Listas de Compromisos de los Estados Partes ya negociados en el ámbito del Grupo ad Hoc de Servicios .

Señoras y Señores Delegados la credibilidad del Mercosur está en juego, los tiempos se acortan. Manos a la obra ! ! ! ! ! ! ! !


ADRIANA ALEJO
Administrador Ejecutivo
SEMARBRA SBA





CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Buenos Aires, 24 de octubre de 2008

Al Señor
Coordinador Nacional de la
Dirección de Agencia de Transportes Terrestres del Brasil
Y Coordinador del SGT N° 5
Noboru Ofugi
S / D

Ref.: CD. N° 5101/2008
Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte
Marítimo del Mercosur – SGT N° 5 -
Solicitud de consideración de esta presentación y
de inclusión de la misma en el Acta de la reunión
del SGT N° 5 Mercosur a realizarse en la Ciudad
de Maceió, República Federal del Brasil, los días
29 a 31 de octubre/2008

De nuestra consideración:

En ocasión de la última reunión del SGT N° 5 Mercosur realizada en Mendoza, República Argentina, los días 9, 10 y 11 de abril del año en curso, 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 se dirigieron a las autoridades del SGT N° 5, 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.
- Cámara de Puertos Privados Comerciales
- Centro de Exportadores de Cereales – CEC -
- Centro de Industriales Siderúrgicos – CIS -

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
 Av. Roque S. Peña 740, Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires
 Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Líneas rotativas)
 E-mail: contacto@cara.org.ar Internet: <http://www.cera.org.ar>

Dr. EMILIO MARANTILLA
Presidente

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

- Centro de Navegación
- Sociedad Rural Argentina

Ud. encontrará adjunta la presentación entonces efectuada¹, en la cual a través de una detallada fundamentación se arribó a las conclusiones y propuestas que a continuación reproducimos (corresponden a los puntos IV y V del adjunto):

CONCLUSIONES

1. *Se reafirma la presentación de la CUT incorporada en el Anexo V del Acta de la 9ª Reunión de Especialistas de Transporte Marítimo incorporada al Acta de la Reunión del SGT Nº 5 realizada del 24 al 26 de octubre 2007 en Montevideo, ROU.*
2. *Se reitera que los Coordinadores Nacionales del SGT Nº 5 están trabajando sobre un proyecto de PAMTMM sin contar con estudios de base ni información verificada por los cuatro Estados Parte.*
3. *Que en la actual redacción del PAMTMM no se cumplen los objetivos declarados, ni se demuestra que implica una disminución de los costos y aumento de eficiencia en el transporte marítimo intra MERCOSUR.*
4. *Que la actual redacción del PAMTMM es violatoria del Anexo sobre Servicios de Transportes Terrestres y por Agua (Art. 3 y Art. 4) al no seguirse la metodología del Programa de Liberación que implica respetar los acuerdos multilaterales y bilaterales vigentes.*
5. *Que como se ha descrito en los numerales 2.1, 2.2., 2.3., los aportes realizados en los DOC 1, 2, 3, 4, 5, y 6 contienen errores conceptuales que los invalidan como aportes de aplicación directa.*

¹ Incluye como anexo I la presentación efectuada por la CUT en 2007 (CD Nº 4896/08) para la anterior reunión del SGT Nº 5 ratificándola y ampliándola

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
 Av. Roque S. Peña 740, Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires
 Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Líneas relativas)
 E-mail: contacto@cera.org.ar Internet: <http://www.cera.org.ar>

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

PROPUESTA

Por lo expuesto, se solicita:

1. Se realice un estudio que fundamente el diseño de un futuro proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR, respetando el Protocolo de Servicios del MERCOSUR.
2. Una vez finalizado el estudio y la propuesta correspondiente, se ofrezca el texto para recibir los aportes del sector privado.
3. Se considere e incorpore esta presentación al acta de la próxima reunión del SGT N° 5, a realizarse en la Ciudad de Mendoza - República Argentina -, durante los días 9, 10 y 11 de abril del 2008.

En efecto la mencionada presentación fue incorporada a la versión en papel del acta del SGT N° 5 Mercosur correspondiente a su XXX Reunión celebrada en Mendoza en abril/08, en el anexo XIV.

Asimismo en representación de la CUT y de la CERA se participó en esa reunión con el uso de la palabra durante el espacio correspondiente al sector privado y se respondieron las consultas de los asistentes interesados.

Ante la proximidad de la XXXVI reunión del SGT N° 5 a celebrarse en la Ciudad de Maceló, los días 29 al 31 de octubre y no habiéndose producido hechos nuevos significativos, tales como sería contar con una nueva versión del texto del PAMTMM o el conocimiento de un estudio que fundamente el diseño de un futuro proyecto de Acuerdo,

Solicitamos a Ud.:

- Considerar la fundamentación de la presentación adjunta y sus cinco conclusiones arriba recordadas.
- Considerar las propuestas 1 y 2 que reiteramos a continuación:
 1. Se realice un estudio que fundamente el diseño de un futuro proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR, respetando el Protocolo de Servicios del MERCOSUR.

Dr. ENRIQUE S. **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 (Lineas rotativas)

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

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

2. Una vez finalizado el estudio y la propuesta correspondiente, se ofrezca el texto para recibir los aportes del sector privado.
- Que esta presentación con todos sus anexos conste en el acta correspondiente a la XXVI Reunión del SGT N° 5 a celebrarse en Maceió los días 29 al 31/10/08.

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

Enrique S. Mantilla
Presidente CERA
Entidad Coordinadora de la CUT

Dr. ENRIQUE S. MANTILLA
Presidente

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
Av. Roque S. Peña 740, Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires
Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Líneas rotativas)
E-mail: contacto@cera.org.ar Internet: <http://www.cera.org.ar>

COPIA

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Buenos Aires, 25 de marzo de 2008

Al Señor
Subsecretario de Transporte Automotor
y Coordinador del SGT N° 5
Sr. Jorge GONZALEZ
S / D

TRI-Sol. 14105/2008

Ref.: C.D. N° 4896/2008
Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del Mercosur -SGT N° 5-
Solicitud de consideración e inclusión de esta presentación en el temario y Acta de la próxima reunión del SGT N° 5 Mercosur a realizarse en Mendoza -República Argentina-, los días 9, 10 y 11 de abril de 2008.

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 Mercosur³ (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.
- Cámara de Puertos Privados Comerciales
- Centro de Exportadores de Cereales - CEC -
- Centro de Industriales Siderúrgicos - CIS -
- Centro de Navegación
- Sociedad Rural Argentina

[Firma]
Presidente

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)

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

I. INTRODUCCION

En la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, los días 24, 25 y 26 de Octubre de 2007 se reunió la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del SGT N° 5 "Transportes" del MERCOSUR.

En la misma, entre otros temas, se trató el Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR en adelante el PAMTMM.

Este Proyecto fue suscripto en la Ciudad de Asunción en el Año 2005, sin la presencia de la delegación de Uruguay.

Pese al tiempo transcurrido, los gobiernos proponentes no han emitido un documento con los datos de transporte marítimo y con una adecuada explicación causal que fundamente la propuesta y la relación que hay entre los objetivos del Acuerdo y de qué manera la redacción propuesta ayuda a cumplir los mismos.

La delegación de Brasil ratificó *la necesidad de que se establezca una política común de transportes marítimos en el ámbito del MERCOSUR, considerando los principios de la región en la medida en que el MERCOSUR fue concebido para aumentar y mejorar la participación de sus economías en el mercado mundial.*

La Delegación de Brasil presentó estadísticas contemplando los años 2005 y 2006, teniendo como bancos de datos las informaciones oriundas de su Ministerio de Transportes y Comercio y del Sistema de Marina Mercante.

Las Delegaciones, tanto de Argentina como de Paraguay y de Uruguay, explicaron sus dificultades para aportar información completa con datos similares.

Esto es importante para entender el por qué se está discutiendo un Acuerdo, sin un estudio detallado que lo fundamente.

II. EL APORTE DE LA COMISION DE USUARIOS DE TRANSPORTE (CUT) - ARGENTINA

En el Acta figuran los aportes del sector privado, entre ellos el de la Comisión de Usuarios del Transporte - CUT - (Argentina) que señala que de la lectura de los

Dr. ENRIQUE S. MANTILLA
Presidente

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
Av. Roque S. Peña 740, Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires
Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Líneas rotativas)
E-mail: contacto@cera.org.ar Internet: <http://www.cera.org.ar>

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

artículos 4° y 1° del PAMTMM surge que los objetivos del Acuerdo serían una especie de mecanismos de **AYUDA** para :

- Crecimiento de las flotas de personas jurídicas constituidas en los países del MERCOSUR. O sea, de las Marinas Mercantes de los países miembros.
- Que las flotas nacionales se integren de manera preferente por barcos construidos en los astilleros de los países miembros.

Aún cuando los objetivos explicitados, según los considerandos del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR son:

- **Armonizar la legislación en las áreas pertinentes.**
- **Establecer igualdad de condiciones para la prestación de servicios de transporte marítimo entre sus armadores.**
- **Asegurar la eficiencia, regularidad y la reducción de los costos de los servicios de transporte marítimos en el ámbito del MERCOSUR.**
- **Desarrollo de sus marinas mercantes.**

Sosteniendo: *"No existe sin embargo en el proyecto elemento alguno que permita suponer que el mecanismo elegido por el PAMTMM sea el apropiado para el logro de ambos objetivos. Se observa entonces una desconexión entre el instrumento elegido y sus objetivos"*.

También, se señala la creación de una reserva de carga total con un privilegio explícito para Brasil que exceptúa a sus exportaciones de petróleo y derivados. Asimismo, incorpora los servicios "feeders".

Para el sector privado, no existe un estudio que sustente la propuesta. Tres gobiernos específicamente aclaran que están trabajando sin datos confiables y verificables. No se cumplen así los presupuestos que aspiran los ciudadanos de los Estados Parte. En el MERCOSUR, toda decisión debería ser tomada luego de un cuidadoso análisis de sus pro y contra, utilizando la razón y la lógica, basada en datos confiables. De este modo la transparencia y la comprensión cumplirían un papel destacado.

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>

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

En opinión de la CUT, el Proyecto debe volver a estudiarse en base a un informe de los gobiernos fundamentado. Por ejemplo, el estudio debería constar de un estudio de los costos actuales y como la aprobación del PAMTMM los reduciría, como es uno de los objetivos que se han propuesto.

La CUT ratifica su posición que se adjunta como Anexo 1. La amplía en los puntos IV y V de este documento.

III. OTROS APORTES DEL SECTOR PRIVADO


Aparte de la presentación de esta Comisión de Usuarios de Transporte - CUT - (Anexo I) se han presentado otros aportes, que pasaremos a considerar.

1. Centro de Navegación (Uruguay)

Es una declaración que no analiza específicamente al PAMTMM. En la misma se destaca:

- El total apoyo a la posición sustentada por la Delegación Oficial uruguaya.
- Que el Sector Privado de ese país esté de Acuerdo en que se firme un Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo pero lo condiciona a:
 - "Que no se constituya en una traba al desarrollo de nuestro Comercio Internacional y de la economía de nuestro país".
 - Que "exista" igualdad en las condiciones de navegabilidad para todas las banderas de la región sin excepción.

2. Varias entidades argentinas (no integrantes de la CUT) han presentado los documentos que en esta presentación denominaremos DOC 1, DOC 2, DOC 3, DOC 4, DOC 5 y DOC 6 en las fechas y destinatarios que a continuación se detallan:

 ENRIQUE S. MANTILLA
Presidente

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
Av. Roque S. Peña 740, Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires
Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Líneas rotativas)
E-mail: contacto@cera.org.ar Internet: http://www.cera.org.ar

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

	Destinatarios	Fecha
DOC 1	Secretario de Transportes (Argentina)	19.10.2007
DOC 2	SGT N° 5 MERCOSUR	24.10.2007
DOC 3	Secretario de Transportes (Argentina)	02.10.2007
DOC 4	Director Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo (Argentina)	11.10.2007
DOC 6	Ministro de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto (Argentina)	11.10.2007
DOC 8	Ministro de Economía y Producción	11.10.2007

Las presentaciones se tratarán en conjunto, pues hay argumentos comunes que se repiten y por lo tanto se facilita la comprensión de los comentarios que estamos realizando.

- 2.1. Se argumenta que el Acuerdo propuesto con los objetivos de los artículos 1 y 4 es igual, en su ámbito espacial, a la política de Cabotaje o Transporte Marítimo de Corta Distancia que promueve la Unión Europea.

Se afirma: "Informamos que la Comisión Europea ha definido el Cabotaje o Transporte Marítimo de Corta Distancia como el transporte por mar de mercaderías y pasajeros entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países del Mediterráneo, el Mar Negro, el Mar Báltico y puertos de Noruega e Islandia" - DOC 1 - 3

"La Comisión Europea también ha definido el Cabotaje o Transporte Marítimo de Corta Distancia (Short Sea Shipping) como el transporte por mar de mercaderías y pasajeros entre puertos situados geográficamente en Europa y entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos, ribereños de los mares cerrados que rodean Europa (referencia como fuente el Informe sobre Cabotaje Comunitario y Transporte Marítimo de Corta Distancia, Documento para el Consejo Informal de Ministros de Transportes de

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>

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

la Unión Europea a celebrarse en Gijón en Mayo-Junio 2002". -
DOC 3.

Sin embargo, la Comisión Europea en su Comunicación C(2004)43 de la Comisión-Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo (2004/C 13/03 publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea²) después de señalar en la Introducción:

"A pesar de los esfuerzos señalados, una gran parte de la flota de la Comunidad continúa enarbolando pabellones de terceros países que aplican políticas de matrícula abierta (algunas de las cuales se denominan 'banderas de conveniencia') siguieron y siguen disfrutando de una importante ventaja competitiva sobre los registros de los Estados Miembros de la Comunidad".

Trata sobre lo que se debe entender como Transporte Marítimo de Corta Distancia, en el numeral 10, de "Ayuda al Transporte Marítimo de Corta Distancia" y la primera frase es:

"NO EXISTE NINGUNA DEFINICIÓN JURÍDICA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA".

Este documento señala que una definición anterior *"deberá restringirse, a los efectos de la presente comunicación, al TRANSPORTE ENTRE PUERTOS SITUADOS EN EL TERRITORIO DE LOS ESTADOS MIEMBROS"*.

Y por lo tanto, DICHA DEFINICIÓN NO ALCANZA AL TRANSPORTE MARÍTIMO ENTRE ESTADOS MIEMBROS CON DESTINO A PUERTOS DE TERCEROS PAÍSES EXTRACOMUNITARIOS.

Más aun, el Reglamento (CEE) N° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, aplica el principio de la libre prestación de servicios de transporte marítimo entre los Estados miembros y entre los Estados miembros y terceros países (Diario Oficial L 378 de

² Se adjunta

ENRIQUE S. MANZILLA
Presidente

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@ccra.org.ar Internet: <http://www.ccra.org.ar>

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

31.12.1986] Esta es la única norma con carácter imperativo que regula el transporte entre los países miembros.


Por el contrario, la aplicación del principio de la libre circulación de servicios al transporte marítimo dentro de los Estados miembros (« cabotaje marítimo ») se realiza mediante el Reglamento (CEE) N° 3577/92³. En esta última norma es en la que se define el término cabotaje, definiéndolo como el transporte interno en cada país.

Asimismo, el Short Sea Shipping es un concepto que tiene que ver con la facilitación documental y logística en el transporte entre países miembros de la UE. Esto es debido a que el transporte marítimo interno en el UE tiene las mismas reglamentaciones que el transporte con países extrazona. En resumen lo que se busca es brindar las mismas condiciones a los transportistas marítimos que a los terrestres.

Queda así de relieve, o sea, se advierte, la confusión en que han caído los firmantes de las notas ya mencionadas al no tener un concepto jurídico sobre el Transporte Marítimo de Corta Distancia en la Unión Europea. Y de esa manera, se equivocan en sus argumentos e inducen a error.

Esto es relevante, pues la Comunicación C(2004)43 de la Comisión es justamente la que se preocupa de las AYUDAS DE ESTADO AL TRANSPORTE MARITIMO.

A partir del error mencionado, en vez de promover una INTEGRACION ACTIVA DEL MERCOSUR CON UNA VISION DE REGIONALISMO ABIERTO, se construye un razonamiento que manipula las normas del MERCOSUR. Erróneamente, consideran que el Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR-SGT N° 5 es la clave para ayudar a desarrollar la Industria Naval y la Marina Mercante de los Estados Parte.


J. ENRIQUE S. MANTOLA
Presidente

³ Se adjunta

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@ccra.org.ar Internet: <http://www.ccra.org.ar>

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Como ha señalado la CUT en su nota del 17 de octubre de 2007 (Anexo I): *"se observa así una desconexión entre el instrumento elegido y sus objetivos"*.

Por ejemplo, en la mencionada Comunicación de la Comisión mencionada en el punto 2.2 "OBJETIVOS GENERALES DE LAS DIRECTIVAS REVISADAS SOBRE AYUDAS DE ESTADO" aclara que el propósito de las mismas es:

- *mejorar un transporte marítimo fiable, eficaz, seguro y no dañino para el medio ambiente;*
- *fomentar el abanderamiento o el reabanderamiento en los registros de los Estados miembros;*
- *contribuir a la consolidación del sector marítimo establecido en los Estados miembros, al tiempo que se mantiene una flota competitiva global en los mercados mundiales;*
- *mantener y mejorar los conocimientos técnicos marítimos y proteger y fomentar el empleo para los marinos europeos y*
- *contribuir al fomento de nuevos servicios en el ámbito de la navegación marítima de corte distancia, de acuerdo con el Libro Blanco sobre la política europea de transportes.*

Los tipos de ayuda son:

- Tratamiento fiscal de las Compañías Marítimas.
- Costos salariales
- Relevos de las tripulaciones
- Ayudas a la inversión
- Ayudas regionales
- Formación
- Ayudas de reestructuración

Pero advierte, al poner en el numeral 11 un límite máximo a las Ayudas Estatales *"se corre el riesgo de una acumulación de ayudas a niveles desproporcionados con respecto al interés"*

Dr. ENRIQUE S. MANTILLA
Presidente

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
 Av. Roque S. Peña 740, Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires
 Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Líneas rotativas)
 E-mail: contacto@cera.org.ar Internet: <http://www.cera.org.ar>

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

común de la comunidad, lo que podría desembocar en una carrera de subvenciones entre los Estados miembros".

Definiendo: "El nivel máximo aceptable de las ayudas es la reducción a cero de las cargas fiscales y sociales aplicables a los marinos y una reducción del impuesto sobre las sociedades de las Compañías Marítimas"

Es interesante ver el diferente enfoque de la Unión Europea en relación a las políticas de ayuda al crecimiento de las marinas mercantes y el reconocimiento del hecho que la flota comunitaria sigue, en gran parte, utilizando banderas de terceros Estados. Por eso se puede plantear la hipótesis de que hay otras fuerzas que influyen en ese proceso y que están relacionadas con problemas de costos.

- 2.2. En los DOC 1, 2, 3, 4, 5, y 6, se ratifica el compromiso con el Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del MERCOSUR que tiene por objeto promover el libre comercio de servicios en el MERCOSUR. Se recuerda que el Programa de Liberalización debe estar completado como máximo al 7 de diciembre de 2015.

Subrayan: que "el transporte marítimo regional comprende la prestación del servicio de un territorio de un Estado Parte al Territorio de otro Estado Parte."

Se solicita al SGT Nº 5 "la definición del texto del Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR, el que obviamente deberá incluir los compromisos asumidos por los Estados Parte en el marco del Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del MERCOSUR:"

En definitiva, solicitan un cambio sustantivo como principio y objetivo del PAMTMM, el cual sería en esta solicitud: **PROMOVER LA LIBERTAD DE SERVICIO DE TRANSPORTE POR AGUA COMO LO ESTABLECE EL PROTOCOLO SOBRE SERVICIOS DEL MERCOSUR.**

*DE LA COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE
PRESIDENTE*

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
 Av. Roque S. Peña 740, Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires
 Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Líneas rotativas)
 E-mail: contacto@cera.org.ar Internet: <http://www.cera.org.ar>

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

En este caso se debería comenzar por presentar el plan de liberalización para dismantelar el actual estado de discriminaciones que mantienen los Estados Parte respecto de servicios de transporte marítimo prestado por miembros de los otros Estados Parte.

En los DOC 1 - 2 se recuerda el Reglamento (CEE) N° 3577/92 del Consejo, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos en el interior de los Estados Miembros (cabotaje marítimo).

En este caso el punto clave es oponerse a *"toda normativa nacional que dificulte más la prestación de servicios entre Estados Miembros que la prestación de servicios puramente interna del Estado Miembro."* Como lo ha señalado la sentencia STJCE⁴ 19.02.2002 en el caso Comisión de las Comunidades Europeas / República de Italia.

As C-295/00 TED, Libre Prestación de Servicios.

En este sentido, la jurisprudencia del STJCE se pronuncia, al igual que en otras ocasiones, reiterando su condena hacia prácticas discriminatorias de un Estado Europeo en contra de los servicios prestados por miembros de otros Estados de la Unión Europea.

Hay que recordar aquí las innumerables discriminaciones regulatorias y de asimetrías fiscales que afectan a los actores del transporte marítimo en el MERCOSUR, producto de leyes de cabotaje nacionales.

Por otra parte, es inconsistente promover la liberación de los servicios y en el PAMTMM reducir las actuales libertades, ya sea para los "feeders" como para las cargas excluidas por acuerdos binacionales de reservas de carga, y afirmar que así se cumple con los objetivos de reducción de costos y eficiencia.

Lo correcto sería que el PAMTMM, con el objetivo de liberar los servicios, tuviera una cláusula por el cual los Estados Parte se

⁴ Tribunal Supérieur de Justice de la Communauté Européenne

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>

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

abstienen de introducir restricciones discriminatorias que generen asimetrías y aumenten costos e Ineficiencia.

Si se observa el Anexo sobre Servicio de Transporte Terrestre y Por Agua del Protocolo de Servicios del MERCOSUR, se establecen normas muy claras:

Artículo 3: Las disposiciones del presente Protocolo no se aplicarán temporalmente a cada uno de los acuerdos bilaterales sobre transporte en vigor o firmados antes de la vigencia del presente Protocolo.

Artículo 4: Cada uno de los acuerdos multilaterales y bilaterales mencionados en los párrafos 2 y 3, mantendrán su vigencia y serán complementados por los correspondientes compromisos específicos emergentes del Programa de Liberalización.

(Destacamos el término "complementados" por los correspondientes compromisos específicos emergentes del programa de liberalización).

¿Es esta la metodología del actual texto del PAMTMM?

Claramente no.

No, para el caso del convenio de reserva de carga entre Argentina y Brasil.

No para el caso del Convenio de Reserva de Carga entre Uruguay y Brasil.

No, porque se incluye a los "feeders".

No, porque se incorporan restricciones vinculadas a construcción de buques en astilleros del MERCOSUR.

Y así se puede seguir enumerando.

Lo que se observa en el actual articulado de PAMTMM es que hay una violación a lo dispuesto en el Anexo sobre servicios de

Dr. ESTEBAN MANTILLA
Presidente

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
Av. Roque S. Peña 740, Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires
Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Líneas rotativas)
E-mail: contacto@cera.org.ar Internet: http://www.cera.org.ar

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

transporte terrestre y por agua del Protocolo de Servicios del MERCOSUR.

En su actual redacción, el PAMTMM, ni por sus objetivos, ni por su metodología es un Programa de Liberalización.

Nuevamente se repite el esquema de los proponentes de introducir un asesoramiento equivocado que no es apto para toma de decisiones dentro del SGT N° 5.

- 2.3. Otra cuestión que debe mencionarse es la dificultad que se muestra en los DOC 1 - 3 - 4 para comprender qué es una unión aduanera y cuales son los requisitos exigidos por el GATT '94 para su constitución.

El Artículo XXIV del GATT '94 los establece indicando que se deben fusionar los territorios aduaneros liberalizando los aranceles entre los Estados Parte para lo substancial del comercio y cuando, respecto a los terceros Estados, los aranceles y reglamentaciones comerciales aplicables son comunes. De allí que el arancel cero intra-MERCOSUR excluyendo a los sectores azúcar y automotriz conforman el aspecto de libre comercio. Cuando se consolide el arancel externo común en la OMC y se tengan reglamentaciones comerciales comunes, se estará dando el paso a una unión aduanera.

Si se pretendiera que la normativa del AGCS, o sea el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios de la OMC, en su aplicación práctica equivaliera a tener aranceles comunes, deberían explicar cual es el arancel equivalente de una regulación de un servicio y estar dispuestos a competir libremente.

Pero la confusión más importante es olvidarse de mencionar que el Arancel Común del MERCOSUR está sujeto a importantes condiciones: se otorga con el principio de nación más favorecida, no se aplica cuando hay acuerdos comerciales como los innumerables Acuerdos de Alcance Parcial en el marco de la ALADI (ACE) con las

Gr. S. MANTILLA
Procedimiento

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
 Av. Roque S. Peña 740, Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires
 Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Lineas rotativas)
 E-mail: contacto@cera.org.ar Internet: http://www.cera.org.ar

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

preferencias otorgadas, están sujetos a discusión de la Ronda Doha en NAMA los aranceles consolidados.

Lo que es más, los servicios marítimos no son servicios donde el componente del costo de los mismos es sólo mano de obra. Muy por el contrario, se prestan utilizando buques de diferentes tipos que son bienes de capital y que, por lo tanto, se encuadran en la política industrial.

El Arancel Externo Común del MERCOSUR para buques es del 14%, pero hay excepciones. Por ejemplo, en Argentina es de 0%. Con lo cual los prestadores de servicios no tienen costos arancelarios cuando importan un buque nuevo. Lo que sí es discutible es que siendo clave la escala de producción para lograr su eficiencia internacional se les imponga un 5% de Derecho de Exportación afectándoles su competitividad, aún cuando éste no es el caso del resto de la política comercial de los Estados Parte.

Lo que no indican los DOC 1-3-4, es que irónicamente en el GATT '94 no está incluido el segmento de cabotaje que es uno de los más protegidos. Esta protección alcanza a los servicios auxiliares.

Esto a pesar que hay innumerables estudios que muestran los fuertes costos que los sistemas de cabotaje protegido imponen a la economía y en especial a las exportaciones.

Este es el motivo por el cual en el informe "El Transporte Marítimo" de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo" (2004, pág. 87 y 88) se afirma expresamente:

- "Los expertos señalaron que si se reducían los costos de transporte se impulsaría considerablemente el proceso de desarrollo de los países en desarrollo".
- Los expertos señalaron la conveniencia de fomentar la competencia en los servicios de transporte para conseguir reducciones de los costos y promover el desarrollo de las empresas que facilitan la logística.

Emilio S. Malucelli
Presidente

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
Av. Roque S. Peña 740, Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires
Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Líneas rotativas)
E-mail: contacto@ccra.org.ar Internet: <http://www.ccra.org.ar>

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Para reducir los costos liberalizando los servicios marítimos es que se firmó el Protocolo de Servicios del MERCOSUR y por eso la posición sostenida en los DOC 1-3-4 indica una seria dificultad de adecuarse a una política que beneficie, como señalan, a 250 millones de personas en el MERCOSUR.

Una regulación de los servicios de transporte marítimo que no indique claramente cual es su incidencia en los costos, no permite saber cual es su contribución al bienestar en el MERCOSUR.

IV. CONCLUSIONES

1. Se reafirma la presentación de la CUT incorporada en el Anexo V del Acta de la 9ª Reunión de Especialistas de Transporte Marítimo incorporada al Acta de la Reunión del SGT N° 5 realizada del 24 al 26 de octubre 2007 en Montevideo, ROU.
2. Se reitera que los Coordinadores Nacionales del SGT N° 5 están trabajando sobre un proyecto de PAMTMM sin contar con estudios de base ni información verificada por los cuatro Estados Parte.
3. Que en la actual redacción del PAMTMM no se cumplen los objetivos declarados, ni se demuestra que implica una disminución de los costos y aumento de eficiencia en el transporte marítimo intra MERCOSUR.
4. Que la actual redacción del PAMTMM es violatoria del Anexo sobre Servicios de Transportes Terrestres y por Agua (Art. 3 y Art. 4) al no seguirse la metodología del Programa de Liberación que implica respetar los acuerdos multilaterales y bilaterales vigentes.
5. Que como se ha descrito en los numerales 2.1, 2.2., 2.3., los aportes realizados en los DOC 1, 2, 3, 4, 5, y 6 contienen errores conceptuales que los invalidan como aportes de aplicación directa.

Dr. ENRIQUE MANZILLA
Presidencia

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
 Av. Roque S. Peña 740, Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires
 Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Líneas rotativas)
 E-mail: contacto@cera.org.ar Internet: <http://www.cera.org.ar>

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

V. PROPUESTA

Por lo expuesto, se solicita:

1. Se realice un estudio que fundamente el diseño de un futuro proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR, respetando el Protocolo de Servicios del MERCOSUR.
2. Una vez finalizado el estudio y la propuesta correspondiente, se ofrezca el texto para recibir los aportes del sector privado.
3. Se considere e incorpore esta presentación al acta de la próxima reunión del SGT Nº 5, a realizarse en la Ciudad de Mendoza - República Argentina, durante los días 9, 10 y 11 de abril del 2008.

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

Enrique S. Mantilla
Presidente CERA
Entidad Coordinadora de la CUT

Enrique S. Mantilla
Presidente

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
Av. Roque S. Peña 740, Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires
Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Líneas rotativas)
E-mail: contacto@cera.org.ar Internet: <http://www.cera.org.ar>

COSTA

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Buenos Aires, 24 de septiembre de 2007..

Al Señor
Subsecretario de Transporte Automotor
-Coordinador Nacional del SGT N° 5-
Sr. Jorge GONZALEZ
S _____ D _____

Ministerio de Planificación y
Econ. y Desarrollo
2007

25 SEP 2007

Ministerio de Planificación y
Econ. y Desarrollo

Ref.: CD: 4749/2007

Proyecto de Acuerdo Multilateral de
Transporte Marítimo del Mercosur - SGT N° 5.
Solicitud de inclusión en temario y acta de la
próxima Reunión del SGT N° 5

TR - Sol. 0052205/20

De nuestra consideración:

Las entidades que a continuación se citan por 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 Importadores de la República Argentina - CIRA -
- Cámara de la Industria Acétera de la República Argentina - CIARA -
- Cámara de la Industria Química y Petroquímica
- Cámara de Puertos Privados Comerciales
- Centro de Exportadores de Cereales
- Centro de Industriales Siderúrgico - CIS -
- Centro de Navegación
- Sociedad Rural Argentina - SRA -

Dr. D. J. MARTELLA
Presidente

Se adjunta texto

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
Calle Peña 740 - Piso 1° - C1035AAP - Buenos Aires

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Analizado el texto del PAMTMM, aprobado por la Argentina, Brasil y Paraguay según actas de la Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5 - "Transportes" del Mercosur - SGT N° 5 - y de la 7ª Reunión de Especialistas de Transporte Marítimo, realizadas en Florianópolis - Brasil-, entre el 16 y el 20 de octubre de 2006, coinciden en destacar lo siguiente:

El artículo 1º: Introduce una reserva de cargas total en el Mercosur para los armadores autorizados

- Incluye todo transporte de mercaderías, eliminando desde su vigencia las excepciones que actualmente admiten los acuerdos bilaterales entre Argentina y Brasil; y entre Uruguay y Brasil.
- Incluye las de servicios "feeder", o sea los servicios de transporte marítimo internacional, realizados entre un puerto de un Estado Parte y un puerto de otro Estado Parte, con el propósito de transbordo, con o sin el empleo de instalaciones portuarias, de cargas destinadas o provenientes de puertos de terceras partes.
- En materia de mercaderías a transportar ha asombrado la única exclusión admitida por el inciso 6º de este artículo: petróleo bruto de origen brasileño y derivados básicos de petróleo producidos en el Brasil y también ha asombrado el motivo de la exclusión: "de acuerdo con la constitución Federal del Brasil - Junto con el trigo y los minerales a granel, el "petróleo a granel y sus derivados líquidos por destilación primaria y gas licuado" están actualmente excluidos del Acuerdo de Transporte Marítimo, vigente entre la Argentina y el Brasil - (Pero todas las exclusiones caerían al aprobarse el PAMTMM, salvo el caso citado de origen Brasil)
- El Inciso 4º de este artículo estableció que "por un período de cuatro años a partir de la vigencia del presente Acuerdo la República del Paraguay excluirá las mercaderías objeto de servicios "feeder" en el transporte fluvial entre puertos paraguayos y los puertos del Río de la Plata, con el propósito de transbordo... de sus cargas de importación y exportación provenientes o destinadas de/a puertos de terceros países". De la lectura de las actas del SGT N° 5 surge con claridad que Paraguay - preservando debidamente su interés nacional -, dio consenso a este PAMTMM únicamente en función de haber logrado esta exclusión (que

Dr. ENRIQUE MAITILLA

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

además no tiene cláusula alguna que impida su prórroga finalizados los cuatros años).

- Uruguay, en concordancia con su interés nacional, no ha dado consenso.

El artículo 2º: En este artículo se hacen dos importantes afirmaciones que no encuentran fundamento en el contexto del PAMTMM:

Inc. 1)... los fletes serán negociados libremente entre los Armadores y los usuarios.

Inc. 2) Los servicios de transporte marítimo de los Armadores autorizados no podrán resultar en el encarecimiento de fletes y sus condiciones..."

En el marco de este proyecto las afirmaciones antes mencionadas resultan expresiones voluntaristas, inaplicables ya que:

- Dado el carácter de reserva total de las cargas transportadas incluídas las que se dirigen u originan en terceros países observada en el Art. 1º, es obvio que el universo de oferentes del servicio de transporte se limitará al de los armadores autorizados, quienes para ser tales deberán previamente cumplir los requisitos exigidos por el PAMTMM en el artículo 4º. Por consiguiente el término "libre" tiene un alcance igualmente limitado.
- la afirmación del inciso 2) no encuentra mecanismo alguno en el texto del Acuerdo para ser auditada o impulsar su cumplimiento. Por el contrario pierde toda credibilidad cuando se analiza el art. 5º.

El artículo 5º: Este artículo establece la posibilidad de liberar a terceras banderas el transporte marítimo en los casos en que armadores autorizados de los Estados Partes no pudieran realizarlo.

De su lectura se observa claramente:

- Considera únicamente la imposibilidad de brindar el servicio por parte de los armadores autorizados, como motivo para liberar a terceras banderas el transporte.

Handwritten notes:
SIRIACUS
MANTILLA
P. 142

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

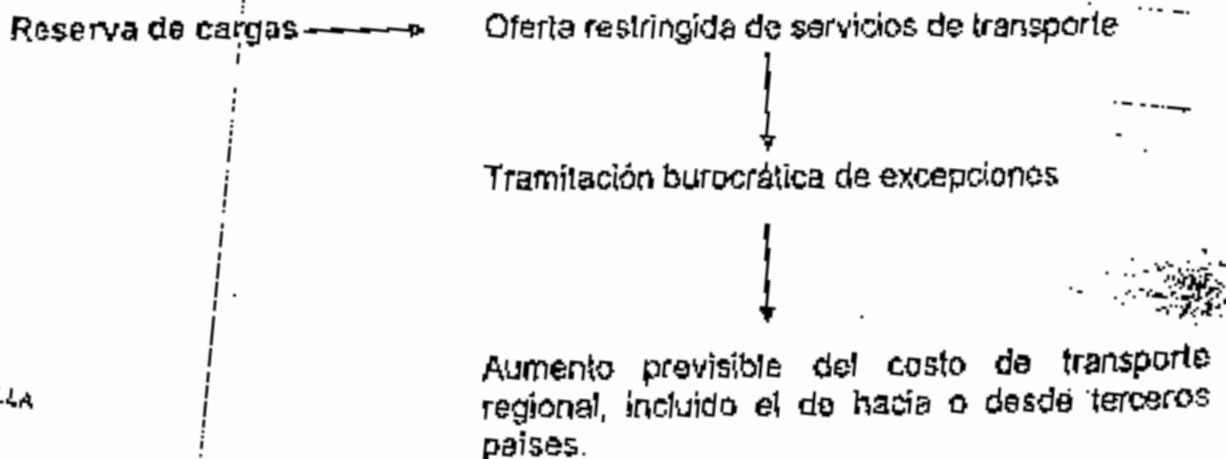
- No considera situaciones en que el costo de transporte de terceras banderas sea inferior en cualquier magnitud al de los armadores autorizados.
- No considera condición tecnológica alguna en beneficio del transporte de determinadas cargas que, pudiera ofrecer una tercera bandera en relación a la oferta de los armadores autorizados.

Es así como el análisis de este artículo 5º reafirma el carácter voluntarista asignado a las afirmaciones del artículo 2º en cuanto a garantizar la libertad de contratación de fletes y a evitar el encarecimiento de los fletes y sus condiciones.

- Adicionalmente se introduce una burocracia en la tramitación, evidente en la lectura del Inc. b)

El Artículo 5º responde, a nuestro juicio, a una necesidad imprescindible, producto de la rígida reserva de cargas introducida en el artículo 1º que tornaría imposible atender la demanda total de carga por parte de los armadores autorizados.

A esta altura del análisis se visualiza como consecuencia del PAMTMM:



[Signature]
Dr. ENRIQUE S. MANTILLA
Presidente

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina

Avda. S. Peña 740 - Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires

Tel. 44921 líneas rotativas

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

A la luz del análisis efectuado cabe preguntarse por el objetivo del PAMTMM.

El análisis conjunto de sus artículos 4º y 1º parecen indicar dos objetivos del mismo:

- Crecimiento de las flotas de personas jurídicas constituidas en los países del Mercosur – O sea de la Marina Mercante de los países miembros-
- Que las flotas nacionales se integren de manera preferente por barcos construidos en los astilleros de los países miembros (ver. Inc. a del Art. 4º).

No existe sin embargo en el proyecto elemento alguno que permita suponer que el mecanismo elegido por el PAMTMM sea el apropiado para lograr ambos objetivos. Se observa entonces una desconexión entre el instrumento elegido y sus objetivos.

Tampoco existe información en el PAMTMM, respecto a metas concretas a lograr, lapsos para lograrlas y sistema de auditoria de gestión, llevando este hecho a la razonable percepción que la vigencia dispuesta por el artículo 12: cinco (5) años "con renovación automática por períodos iguales y sucesivos", tenderá a la renovación automática sistemática al vencimiento de cada quinquenio. Solamente surge certeza, respecto a que el costo del proyecto lo pagarían las cargas.

Ambos objetivos – el crecimiento de las flotas de los países miembros y de su industria naval –, serían merecedores de proyectos específicos que recurrieran a instrumentos más modernos y auditables, dimensionados al interés nacional de cada uno y en base al necesario diagnóstico sobre capacidades y necesidades.

¿Conviene al Mercosur el PAMTMM?

- Por su ubicación geográfica el Mercosur está lejos de los centros más dinámicos de demanda mundial (ejemplos: EE.UU., China, India, etc.). Distancia significa costos logísticos (fletes, depósitos, etc.), más costos de incertidumbre, (mayores cuanto mayor sea la distancia).
- Por la dimensión de su comercio exterior la oferta y demanda de bodegas del Mercosur es limitada (a excepción de la del Brasil) (Ver cuadros I y adjuntos).

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina

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

Tel. 4394-4482 Líneas relativas

www.cera.org.ar

6/11/04
MANTILLA
Presidencia

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Lo que antecede hace recomendable para el Mercosur, como para la Argentina en particular esmerarse constantemente en aumentar su competitividad y su atractivo a la inversión.

Por lo expuesto el PAMTMM parece apuntar en sentido contrario induciendo en la práctica a una transferencia de ingresos del sector de la carga al sector del transporte autorizado, previsiblemente por tiempo indeterminado.

Solicitamos a Ud., en consecuencia, tenga a bien disponer:

- Se suspenda el tratamiento del PAMTMM en el SGT N° 5 .
- Se revise el PAMTMM a la luz del análisis aquí expuesto.
- Se incorpore esta presentación al acta de la próxima reunión del SGT N° 5.

Agradeciéndole anticipadamente su respuesta positiva a esta solicitud, saludamos a Ud. con la mayor atención.

Dr. ENRIQUE S. MANTILLA
Presidente

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 1° - C1035AAP - Buenos Aires
Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 Líneas relativas
Internet: <http://www.cera.org.ar>

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Cuadro 1: Oferta y demanda de bodega en el Mercosur

Año 2005	Expo. Millones de U\$S	Impo. Millones de U\$S	Tonelaje R. Bruto(*)	Participación en flota mundial
Argentina	39.297	28.446	430	0,07%
Brasil	116.128	77.539	2.628	0,42%
Paraguay	1.809	3.742	44	0,01%
Uruguay	3.402	3.797	76	0,01%

Fuente: CERA en base a INDEC, ALADI y UNCTAD
(*) en miles de toneladas

Cuadro 1: Mercosur y otros países

Año 2005	Miles de U\$S	
	Expo	Impo
Mercosur	160.636.949	113.524.844
México	213.631.235	218.765.849
Estados Unidos	904.379.818	(*) 1.662.379.669
China	762.000.000	660.000.000

Fuente: CERA en base a datos de ALADI, USITC y OMC.
(*) Importación para consumo

Dr. ENRIQUE S. MANTILLA
Presidente

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
Av. Roque S. Peña 740 - Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires
Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 Líneas relativas
E-mail: contacto@cera.org.ar • Internet: <http://www.cera.org.ar>

Anexo II al Acta de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR

ACUERDO MULTILATERAL DE TRANSPORTE MARITIMO DEL MERCOSUR

La República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, de ahora en adelante denominados Estados Parte;

Teniendo en cuenta el proceso de integración establecido en el Tratado de Asunción, el compromiso de armonizar sus legislaciones en las áreas pertinentes y la necesidad de establecer la igualdad de condiciones para la prestación de servicios de transporte marítimo entre sus Armadores; y

Considerando el Interés de asegurar la eficiencia, la regularidad y la reducción de los costos de los servicios de transporte marítimos en el ámbito del MERCOSUR, así como el desarrollo de sus márnas mercantes.

ACUERDAN:

Argentina - Brasil - Paraguay

Art. 1° El presente Acuerdo se aplica al transporte marítimo internacional de mercaderías, incluyendo el definido como [remolque marítimo], entre los Estados Parte y el que se realiza entre puertos argentinos y uruguayos del Río de la Plata.

Inc. 1° A los efectos de éste Acuerdo, el transporte realizado entre un puerto marítimo y un puerto fluvial es considerado como transporte marítimo.

Inc 2° Entre las mercaderías mencionadas en éste artículo, se incluyen aquellas de servicios "feeder", así como aquellas objeto de transporte entre los puertos argentinos y uruguayos del Río de la Plata y aquellas objeto de transporte internacional con origen o destino en los puertos de Paraguay, con las restricciones del Inc. 4°.

Inc 3° A los efectos del presente Acuerdo, servicios "feeder" son los servicios de transporte marítimo internacional, realizados entre un puerto de un Estado Parte y un puerto de otro Estado Parte, con el propósito de transbordo, con o sin el empleo de instalaciones portuarias, de cargas destinadas o provenientes de puertos de terceras Partes.

Inc. 4° Con relación a lo dispuesto en el presente artículo, y por un período de cuatro años, a partir de la vigencia del presente Acuerdo, la República del Paraguay excluirá la mercaderías objeto de servicios "feeder" en el transporte fluvial entre puertos paraguayos los puertos del Río de la Plata, con el propósito de transbordo, con o sin el empleo d instalaciones portuarias, de sus cargas de importación y exportación provenientes destinadas de/a puertos de terceros países.

Inc. 5° Se incluyen, igualmente, entre las mercaderías mencionadas en el presente artículo, aquellas cuyo transporte internacional, de acuerdo con la respectiva legislación d

Dr. ENRIQUE G. MARTILLA
Presidente

Estado Parte, está reservado a su bandera nacional, resguardados los casos previstos en el inciso 6° de éste artículo.

Inc. 6° Quedan excluidos de éste Acuerdo, el transporte marítimo de cabotaje, el transporte internacional regido por el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay - Paraná, el transporte internacional de mercaderías con origen o destino en puertos fluviales del Río Alto Paraná, el transporte internacional de petróleo bruto de origen brasileño y de derivados básicos de petróleo producidos en el Brasil, de acuerdo con la Constitución Federal del Brasil.

Art. 2° El transporte marítimo internacional al que se refiere el artículo 1° "supra", será realizado por los Armadores autorizados por las Autoridades Competentes de los Estados Parte, observadas las condiciones establecidas en el artículo 4° de éste Acuerdo y obedecidos los principios de libre acceso, igual y no discriminatorio a las cargas, y vedado el establecimiento de cuotas de transporte o de cualesquiera otros dispositivos que restrinjan la aplicación de esos principios.

Inc. 1° En la realización de ese transporte marítimo, los fletes serán negociados libremente entre los Armadores y los Usuarios.

Inc. 2° Los servicios de transporte marítimo de los Armadores autorizados no podrán resultar en el encarecimiento de fletes y sus condiciones, afectando negativamente el intercambio entre los Estados Parte, así como no podrán poner en riesgo las características de las cargas transportadas.

Art. 3° Cada Estado Parte proporcionará a los Armadores autorizados de los demás Estados Parte, la oportunidad de participación justa y no discriminatoria en la realización del transporte marítimo internacional de mercaderías objeto de su comercio con terceros países, sin perjuicio de los Acuerdos Bilaterales de transporte marítimos existentes y de la legislación de los respectivos países.

Art. 4° A los efectos del presente Acuerdo, los Armadores autorizados por la Autoridad Competente de un Estado Parte, además de estar de conformidad con su legislación nacional, deberán ser personas jurídicas constituidas en el país y disponer, de por lo menos, una embarcación en el registro nacional, adecuada al transporte marítimo internacional en el ámbito del presente Acuerdo, de conformidad con los requisitos establecidos por aquella misma Autoridad.

Parágrafo Único: Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo y obedecidas las exigencias de la legislación nacional del Estado Parte en que se hallan jurídicamente constituidos, los Armadores autorizados podrán emplear, en el transporte marítimo definido en el artículo 1° "supra", embarcaciones nacionales o extranjeras arrendadas, respetando:

a) el tonelaje total de su propia flota de registro nacional como límite total de tonelaje de arrendamiento; y con una tolerancia del diez por ciento (10%). A éste tonelaje se adicionará doscientos por ciento (200%) del tonelaje de embarcaciones en construcción en astilleros del Estado Parte.

b) La comprobación de buques en construcción deberá ser hecha mediante la presentación de Contrato y Cronograma físico y Financiero de la construcción de la

Dr. ENRIQUE S. MANTILLA
Presidencia

embarcación, adecuada a la navegación marítima en el ámbito del MERCOSUR, y la comprobación de que el diez por ciento (10%) del porte neto de la embarcación en construcción se haya completado en astilleros del Estado Parte, y con el compromiso de presentar al Estado Parte, trimestralmente el relatorio firmado por el representante legal del armador, informando la evolución de la construcción y el andamiento de la ejecución financiera, quedando establecido que el atraso superior al veinticinco por ciento (25%) del plazo de construcción, previsto en el cronograma, limitado este plazo a treinta y seis (36) meses, determinará la cancelación de la autorización de arrendamiento, salvo motivo de fuerza mayor debidamente justificado.

c) El plazo máximo en los contratos de arrendamiento en la modalidad por tiempo no podrá exceder doce (12) meses;

d) En los casos de arrendamiento a caso desnudo, independientemente de ser o no, con suspensión de bandera de origen, el plazo no podrá exceder de treinta y seis (36) meses.

Art. 5° En los casos en que los Armadores de los Estados Parte, no pudieran realizar el transporte marítimo definido en el artículo 1°, en embarcaciones propias o arrendadas, la realización de ese transporte será liberada a embarcaciones de terceras banderas, teniendo en cuenta las siguientes disposiciones:

a) que los embarques de las cargas en los puertos de los Estados Parte, no podrán implicar en discriminación entre Armadores autorizados de esos Estados Parte, ni ocasionar demora superior a dos (02) días hábiles para las mercaderías perecederas y a tres (03) días hábiles para las demás mercaderías.

b) que la liberación a que se refiere el presente artículo será concedida, en cada caso, por viaje, por la Autoridad Competente del Estado Parte exportador, mediante solicitud del cargador de la mercadería, y después de haber sido realizadas consultas con los demás Estados Parte sobre disponibilidad de embarcación propia o arrendada empleadas en el tráfico, por los Armadores autorizados.

c) Los Estados Parte deberán responder a la consulta sobre la disponibilidad de embarcación propia o arrendada empleada en el tráfico, en el plazo de seis (6) horas hábiles.

Art. 6° Los Estados Parte no impondrán restricciones a las operaciones de transbordo de cargas o al movimiento de contenedores y equipamientos vacíos realizados por los Armadores autorizados, para los tráficos entre los puertos marítimos de los Estados Parte, respetando las demás disposiciones de este Acuerdo, así como las leyes de navegación de cabotaje, de practicaje en los puertos y de los demás servicios de apoyo a la navegación portuaria de cada Estado Parte.

Art. 7° Cada Estado Parte concederá a las embarcaciones de los demás Estados Parte con respecto a los servicios, tasas y contribuciones de carácter público, igual tratamiento que aquel aplicado a las embarcaciones de sus propios armadores nacionales autorizados.

Art. 8° Las cuestiones relacionadas a los actos practicados por Armadores autorizados en la prestación de servicios de transporte marítimo objeto del presente Acuerdo, que tengan por objetivo producir o que produzcan efectos negativos sobre el libre acceso a las cargas y que afecten el comercio de servicios de transporte marítimo internacional entre los Estados Parte, serán resueltas, en primera instancia, a través de negociaciones directas entre las Autoridades Competentes de los Estados Parte y, ante la falta de acuerdo entre dichas Autoridades, serán elevadas a los órganos pertinentes del MERCOSUR para la aplicación de los dispositivos del Protocolo de Defensa de la Competencia del MERCOSUR y del Protocolo

Dr. ENRIQUE S. MANTILLA
Presidente

de Olivos para la Solución de Controversias en el MERCOSUR, que correspondan.

Art. 9º Las Autoridades Competentes de los Estados Parte elaborarán el Reglamento de presente Acuerdo y adoptarán sistemas estadísticos uniformes, con vistas al acompañamiento y fiscalización de la prestación de servicios de transporte marítimo objeto del Acuerdo y, por tanto, intercambiarán periódicamente, entre sí, sus respectivas estadísticas.

Art. 10 Para efectos del presente Acuerdo, se entienda por Autoridad Competente:

- a) en la República Argentina, la Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo;
- b) en la República Federativa del Brasil, la Agencia Nacional de Transportes Acuaviários - ANTAQ;
- c) en la República del Paraguay, la Dirección General de la Marina Mercante; y
- d) en la República Oriental del Uruguay, la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo

Parágrafo Único: Cada Estado Parte notificará a los demás Estados Parte, por vía diplomática, las modificaciones que se hicieren en la designación de la respectiva Autoridad Competente.

Art. 11º Las Autoridades Competentes realizarán reuniones de consulta, por solicitud de cualquier Estado Parte, por vía diplomática, y en un plazo no mayor de treinta (30) días, contados a partir de la recepción del requerimiento, con propósito de examinar el desenvolvimiento y la aplicación del presente Acuerdo, así como proponer providencias o modificaciones de sus disposiciones que se juzguen necesarias para su perfeccionamiento y la atención de los objetivos del MERCOSUR.

Art. 12º El presente Acuerdo tendrá vigencia por un plazo de cinco (05) años renovable automáticamente, por periodos iguales y sucesivos y entrará en vigencia una vez cumplidas las formalidades institucionales necesarias para su aprobación en cada Estado Parte, con la consecuente comunicación a los demás Estados Parte, por vía diplomática.

Parágrafo Único: A partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo, con la aprobación parlamentaria de los cuatro Estados Parte, cesará la vigencia de los Acuerdos Bilaterales sobre Transporte Marítimo entre el Brasil y la Argentina, y el Brasil y el Uruguay.

Art. 13º Cualquier Estado Parte podrá, en cualquier momento, denunciar el presente Acuerdo debiendo, para tal efecto, realizarse una reunión previa entre las Autoridades Competentes de los Estados Parte para la evaluación de las implicancias del acto y análisis de las medidas a ser tomadas con vistas a preservar los objetivos del MERCOSUR. La denuncia tendrá efecto noventa (90) días después de la fecha de recibimiento de la notificación comunicada por vía diplomática, por el Estado Parte denunciante.

EL ENCAJONADO S. MARIN
Presidente

157
A-1
g
f

DECLARACIÓN CONJUNTA
SINDICATO NACIONAL DE LAS EMPRESAS DE NAVEGACION MARITIMA
(BRASIL) Y LA CAMARA NAVIERA ARGENTINA

Los Armadores Argentinos y Brasileños, nucleados en la Cámara Naviera Argentina (CNA) y en el Sindicato Nacional de las Empresas de Navegación Marítima -Brasil- (SYNDARMA); entidades fundadoras del Consejo de Armadores del MERCOSUR, manifiestan su preocupación por el estancamiento de las negociaciones del SGT5 y de la Reunión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR, respecto a la firma del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR; consensuado por la República Federativa del Brasil, la República Argentina y la República de Paraguay en el año 2005.

Entienden que ante la firma del Tratado de Asunción y el Protocolo de Servicios de Montevideo los Estados Partes han asumido compromisos en cuanto a la libre circulación de bienes y servicios y factores productivos intra-Mercosur. Siendo el sector de transporte por agua un servicio, las mercaderías que se movimenten en la región deben ser embarcadas en buques de los armadores de los países firmantes de los documentos antes mencionados. Esta política de transporte no impide ni obstaculiza la política que pueda aplicar un país para el desarrollo de su sistema portuario.


En consecuencia, la Cámara Naviera Argentina y SYNDARMA, exhorta al SGT5 y al Grupo de Especialistas de Transporte por agua, a arribar a la firma del Acuerdo Multilateral de Transporte por Agua del MERCOSUR, tal como ha sido proyectado y consensuado en el año 2005, dado que en él se contempla, en un todo de acuerdo con el Tratado de Asunción y el Protocolo de Servicios de Montevideo, los siguientes principios básicos fundamentales:

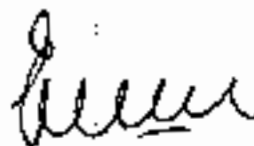
- El servicio de transporte por agua de todas las cargas que se movimenten entre los puertos de los Estados Partes del MERCOSUR, debe ser prestado preferentemente por los armadores del MERCOSUR, de conformidad con las obligaciones y derechos que contemple el Acuerdo Multilateral a ser firmado por los Estados Partes.
 - Los fletes y demás condiciones de transporte deben ser libremente negociados entre los respectivos armadores y cargadores sin ningún tipo de tarifa o cartelización.
 - El Acuerdo debe propiciar el desarrollo y el fortalecimiento del transporte por agua de la región a través de la igualdad de las condiciones operativas, consagrando y no limitando el acceso de los armadores a las cargas y viceversa.
 - No podrán adoptarse por razones de lógica y consenso económica y social, medidas que reduzcan la participación de las marinas mercantes regionales dejando que el transporte de las mercaderías que se movimentan intra-regionalmente sea operado en parte o en su totalidad por armadores extra-
- e
f



- regionales, objetos en gran parte de subsidios y diversos tipos de apoyo estatal por parte de sus respectivos estados de registros.
- Los bienes y los servicios deben tener un tratamiento igualitario. En el sector de comercial de bienes existen mecanismos, fundamentalmente arancelarios y de control, para dar preferencia a los productos locales. Para el sector de transporte por agua, el equivalente es la preferencia en la utilización de las embarcaciones registradas en los Estados Partes.
 - El Acuerdo en discusión, debe estar estructurado sobre la base de dicha preferencia, previendo siempre la atención del comercio y de los usuarios, estableciendo dispositivos ágiles para la rápida liberación del transporte para embarcaciones de registros extra comunitarios que cumplan con la norma vigente, en caso de no poder ser atendidos dentro del período requerido por cargadores del MERCOSUR, o que los fletes no sean concordantes con los del mercado.
 - Los principios definidos por los armadores tienen por objeto el desarrollo de las marinas mercante y por lo tanto de todos los sectores vinculados; incluyendo la industria naval y la contratación de gente de mar de los estados partes. Como ya se manifestó, no tienen la intención de un cierre de mercado, cartelización o elevación de los fletes por encima de los valores internacionales. Al contrario, se defiende la concreción de mecanismos que aumenten la concurrencia saludable entre las empresas de transporte por agua de la región, garantizando así la libre negociación de fletes y permitiendo inclusive la instalación de nuevas empresas a través de la inversión de capitales, de la región o externos al MERCOSUR, mientras que sean respetadas las leyes de los Estados Partes, y que estén dispuestas a registrar embarcaciones en los países signatarios del MERCOSUR

Estos principios no afectan a los servicios portuarios de ninguno de los Estados partes. Sin lugar a dudas los armadores de la región utilizarán aquellos puertos que ofrezcan mayores ventajas técnicas, operativas, de logística y arancelarias, favoreciendo y de ningún modo obstaculizando, la política que un Estado parte pueda adoptar para priorizar su desarrollo.


 Roberto Galli
 Vice-Presidente Ejecutivo
 SYNDARMA
 P.P.


 Jorge J. Alvarez
 Presidente
 Cámara Naviera Argentina
 P.P.



Cámara
Argentina de
Comercio



CONSEJO DE
CARGADORES



UNION
INDUSTRIAL
ARGENTINA

Señor
Director Nacional de Transporte
de la República de Paraguay y
Presidente Pro Tempore del SGT N° 5
D. Hugo David Yinde R.
Presente

El Consejo de Cargadores de la República Argentina fue creado el 26 de noviembre de 2007 a través de una iniciativa conjunta de la Cámara Argentina de Comercio y la Unión Industrial Argentina y representa el sentir y los intereses de una parte considerable de los actores industriales y comerciales de la economía real argentina.

En esta ocasión desea reiterar lo expuesto en la XXXV Reunión del SGT N° 5 de abril de 2008 en Mendoza, Argentina sobre el Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR:

"Nuestro análisis sobre este Acuerdo lo considera no conveniente para los Intereses del Comercio Exterior del País pues las implementaciones de este proyecto, obligaría a nuestras Cargas a ser transportadas en buques cuya matrícula esté registrada exclusivamente en el ámbito del MERCOSUR y con la imposición de contribuciones o recargos.-

Por los argumentos expresados por los que suscriben el proyecto, entendemos que esta idea surge con motivo de estimular la creación de un sistema de transporte marítimo de la Zona y en nuestro caso, de bandera Argentina. Queremos aclarar que vemos con agrado la iniciativa de estimular la creación de una Marina Mercante Nacional pero entendemos que debe propiciarse a través del presupuesto nacional y no, como lo expresáramos anteriormente, con imposiciones y obligaciones que en definitiva obligarán al aporte de nuestro Comercio Exterior, cuyo balance favorable, es la única fuente de recursos genuinos del País.-

Independientemente de los tecnicismos argumentados por el sector proponente, algunos totalmente equivocados, nuestra experiencia denota que este tipo de proyectos tiene una historia muy negativa para el País.- Todos los Acuerdos Bilaterales o Multilaterales de Transporte Marítimo que existieron en el pasado, trajeron a nuestras Cargas tanto de Importación como de Exportación, fletes no acordes con el mercado y tramitaciones burocráticas que siempre significaron extracostos para la Carga y en algunos casos, motivadores de no poder materializar negocios.-

No es una novedad insistir en lo negativo de aquellos Acuerdos, cuando vemos con realidad absoluta los magros o nulos beneficios que trajo al País en general y a la Marina Mercante en particular.- Dineros no reintegrados a los fondos nacionales y Empresas de Bandera Nacional



Cámara
Argentina de
Comercio



CONSEJO DE
CARGADORES



UNION
INDUSTRIAL
ARGENTINA

desaparecidas son el ejemplo mas elocuente que avala nuestra posición contraria a este tipo de Acuerdos.-

Por lo expresado y por entender que la libre competencia es la herramienta más idónea para el transporte de nuestras Cargas, este Consejo de Cargadores considera no conveniente para los Intereses Nacionales y Zonales, el propuesto "Acuerdo Multilateral de Transporte del MERCOSUR".-

Asunción del Paraguay, 27 de Mayo de 2009.



Juan Carlos Mondello
Secretario - CAC
Consejo de Cargadores



Jorge Rey Iraola
Secretario - UIA
Consejo de Cargadores



**XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5;
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**



Asunción, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA N° 1/2009

ANEXO XVI



FAX

Destinatário

JORGE GONZALEZ

Subsecretario de Transporte Automotor - Buenos Aires - Argentina

Fax de destino

0021-5411-43497146

Data

05/12/2008

Remetente

Noboru Ofugi

Diretor da ANTT

Telefone

(061) 3410-1971

Fax

(061) 3410-1980

Correio eletrônico

dno@antt.gov.br

Número de páginas 2

FAX Nº 12008 - /ANTT

Assunto: Diretrizes para o controle sanitário de Veículos Terrestre de Transporte Coletivo de Passageiros que Transitam nos Estados Partes do Mercosul

Prezado Senhor,

Conforme consta na ata da XXXVI Reunião do SGT Nº 5, decidiu-se que cada País Parte manifestasse sobre a proposta da resolução Nº 05/08 do Subgrupo de Trabalho do MERCOSUL n.º 11 (Saúde), até 30 de novembro de 2008, para que ainda este ano o SGT n.º 5 possa dar uma resposta.

Analisando a Proposta de Resolução nº 05/08, consensuada pelos Coordenadores Nacionais do SGT Nº 11, e considerando que o projeto de resolução trata de diretrizes, não sendo oportuno incluir detalhes sobre a matéria, vez que cabe a cada País-Parte regulamentar a sua própria norma, propõe-se o seguinte, no âmbito do MERCOSUL:

No disposto no item 3.1.2. que trata de animais transmissores de doenças, *in verbis*:

A presença de vetores e outros animais transmissores de doenças implicarão na aplicação imediata de medidas apropriadas para controle dos mesmos. Para aplicação dessas medidas o veículo deverá ser evacuado, incluindo as bagagens, e só poderá dar continuidade a viagem, quando adotada medidas de segurança que minimizem os riscos... para a saúde.

Seria conveniente, visando o conforto e a segurança dos viajantes, definir o tempo máximo de espera, para se providenciar o transbordo no caso do veículo sofrer controle de medidas apropriadas. Assim, por tratar-se de matéria afeta exclusivamente ao transporte, recomenda-se que o SGT Nº 05 aprove um tempo máximo de espera

dos viajantes. Dessa forma, sugere-se um acordo entre os Países Partes nos seguintes termos:

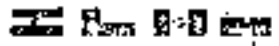
A pessoa jurídica responsável pelo veículo deverá providenciar o transbordo dos viajantes nas ações resultantes da Resolução do Mercosul do SGT Nº 11, que trata sobre "Diretrizes para o Controle Sanitário de Veículos Terrestres de Transporte Coletivo de Passageiros que Transitam nos Estados Partes do Mercosul", que implicarem na interrupção da viagem por mais de uma hora.

Atenciosamente,

NOBORU OFUGI
Diretor



**XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5:
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**



Asunción, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA N° 1/2009

ANEXO XVII



Argentina



Bolivia



Brasil



Chile



Paraguay



Uruguay

159

**CONSEJO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE DE CARGAS POR
CARRETERAS DEL MERCOSUR, BOLIVIA Y CHILE "CONDESUR"
COORDINADORA: CAPATIT - PARAGUAY**

ASUNCIÓN, 26 de Mayo de 2009

A los
Señores Coordinadores Nacionales del
Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte"
MERCOSUR

En la Ciudad de Asunción, República del Paraguay, se realizó la 34ª Reunión del CONDESUR, Consejo Empresario de Transporte de Cargas por Carreteras del MERCOSUR, Bolivia y Chile, y concluyó solicitar a las autoridades de los Estados Parte, lo siguiente:

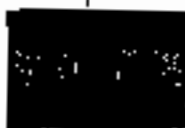
1 - Presten especial atención a la grave problemática del robo de vehículos y cargas, en tránsito con garantías aduaneras suspensivas, y el reclamo de los tributos sobre esas cargas por parte de las autoridades pertinentes, cobrados a la empresa de transporte. Para tal fin, solicitamos que las Direcciones de Aduanas consideren el certificado de origen consignado por los importadores y/o exportadores, y que el reclamo se realice sobre los montos de tributos intrazona (en los casos que así fuera), y no extra MERCOSUR, como sucede actualmente. En este mismo sentido, se hace imprescindible para el sector, contar también, con una ampliación de cobertura en las pólizas de seguros, con el fin de cubrir los eventuales tributos ante los reclamos aduaneros en estas situaciones.

2 - Se firme o ratifique, según los casos, el Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y Responsabilidad Civil del Porteador (CRT-C), ALADI, 1995.

3 - Es fundamental que los países signatarios del MERCOSUR armonicen e integren sus legislaciones relativas a accidentes de tránsito y consecuentes daños al medio ambiente, e informen a los operadores adecuadamente sobre sus penalidades, exigencias y procedimientos eventualmente aplicables.



Argentina



Bolivia



Brasil



Chile



Paraguay



Uruguay

**CONSEJO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE DE CARGAS POR
CARRETERAS DEL MERCOSUR, BOLIVIA Y CHILE "CONDESUR"
COORDINADORA: CAPATIT - PARAGUAY**

Es de importancia básica para el sector, que estas penalidades tengan carácter educativo y no confiscatorio, definiendo y limitando sus alcances, porque la actual situación convierte en inviable la operatividad de las empresas de transporte, mayoritariamente pequeñas y medianas.

4 - Se respeten los acuerdos firmados entre los países, eliminando las tasas consulares las cuales se convierten en una barrera más a la agilización del transporte, y un incremento directo de los costos operativos.

5- Se retome como tema permanente de la agenda de trabajo, la "facilitación fronteriza", considerando las enormes deficiencias en infraestructura, falta de personal y problemas operativos en los pasos de fronteras, que ocasionan perjudiciales demoras a los vehículos de cargas. Asimismo, solicitamos que el tripulante reciba un tratamiento migratorio vinculado a su profesión, y no de turista como hasta el momento.

6- Reiteramos a las autoridades de cada país, lo solicitado en la Ciudad de Florianópolis, (29ª Reunión, octubre 2006), en el sentido de garantizar la libre circulación de los vehículos de carga en sus respectivos territorios y en los pasos de frontera.

7- En razón de que con mayor frecuencia las compañías aseguradoras emiten las pólizas y certificados que porta el camión con firma electrónica, solicitamos que estas sean aceptadas y reconocidas como válidas en todos los Países del MERCOSUR y Estados Asociados, y se informe adecuadamente a las autoridades de control, dado que se están generando inconvenientes en los pasos de frontera.

8- Este Consejo considera imprescindible conocer acerca de los avances del SINTIA, principalmente respecto de nuevas responsabilidades, términos y plazos de su puesta en vigencia.



Argentina



Bolivia



Brasil



Chile



Paraguay



Uruguay

CONSEJO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERAS DEL MERCOSUR, BOLIVIA Y CHILE "CONDESUR" COORDINADORA: CAPATIT - PARAGUAY

9- Reiteramos las solicitudes realizadas en las últimas reuniones sobre los abusos de la policía de la Provincia de Entre Ríos, República Argentina, y solicitamos urgentes medidas para evitar los mismos. Asimismo, queremos hacer público los agradecimientos a FADEEAC por las gestiones que viene realizando, las cuales apoyamos enfáticamente, reiterando nuestro apoyo para que continúe representando la defensa de las empresas de transporte automotor de cargas del MERCOSUR, Bolivia y Chile, en esta materia.

**CAPATIT
JULIO HUESPE PIN**

[Signature]
**NTC & LOGISTICA
ADEMIR POZZANI**

[Signature]
**ABTI
JOSE LUIS BECKER**

[Signature]
**FADEEAC/ATACI
SILVIA SUDOL**

[Signature]
**CATAE
JORGE LAJE**

[Signature]
**CATIBU
DIEGO MARTINEZ PALFO**

[Signature]
**AGETICH
CARLOS TORREALBA G.**

Asunción, 27 de mayo de 2009.-

Señores Coordinadores Nacionales

Sub Grupo de Trabajo N° 5

"Transporte del Mercosur"

Presente

De nuestra mayor consideración:

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

En la reunión de Florianópolis del año 2006, manifestábamos nuestra preocupación por la aprobación del Seguro de Responsabilidad Civil contractual de Pasajeros, que había sido acordado por la Comisión "ad hoc", en Rio de Janeiro en diciembre de 2004.

Posteriormente en Montevideo, en el año 2007 se acordó el texto final de la resolución relativa a este tema, la que fue aprobada por los cuatro estados parte, solo faltaba lograrse el acuerdo sobre el monto final a establecerse en el art. 5° como límite a dicha cobertura.

Luego de diferentes intercambios de información se llega a esta reunión con el valor de 30.000 DEG, aceptado por todos los estados parte.

Al llegar en la mañana de ayer al plenario, en momentos de tratarse este tema nos encontramos con que la delegación de Brasil, expresa su necesidad de reanalizar el tema.

Sinceramente nos resulta realmente decepcionante que cada vez que surge un cambio de integración en las delegaciones oficiales de los países miembros, los temas vuelvan a fojas "0" y comiencen a ser analizados nuevamente, con lo cual cada poco tiempo todo el trabajo realizado y el esfuerzo empleado no solo por las delegaciones oficiales, sino también por el sector privado se ven frustrados.

No es posible que luego de aprobados y consensuados los temas por todos los estados parte, empecemos a reestudiar los mismos, cuando como en este caso solo faltaba elevarlo al G.M.C.

En el SGT N° 5 no solo se debe velar por la seguridad jurídica y ocuparse de los temas meramente formales, debe ser el instrumento que lleve a sus países miembros, a sus instituciones y a sus pueblos soluciones efectivas que protejan

realmente no solo a los ciudadanos, sino a los empresarios, que forman el aparato productivo conjugando los intereses sociales y comerciales de todos los sectores involucrados de manera de lograr la paz y la felicidad de sus pueblos.

Con relación a la Resolución GMC 28/05, solicitemos a los coordinadores del SGT N° 5 su colaboración 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.

Queremos expresar nuestra profunda preocupación por la aprobación por el GMC de la resolución N° 05/08 del S.G.T. N° 11, que establezca una serie de normas destinadas al control sanitario de los autobuses que transitan por el Mercosur. Dicha norma contiene numerosas disposiciones, que resultan realmente imposibles de aplicar, por lo que solicitamos se nos brinde la oportunidad de aportar nuestros conocimientos y nuestra experiencia con el fin de lograr una norma sencilla y de fácil aplicación que realmente permita un efectivo control sanitario de los autobuses.

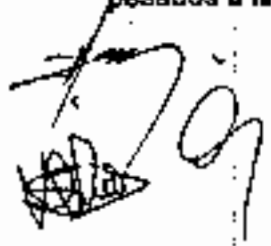
Asimismo manifestamos nuestra disposición a colaborar con las autoridades sanitarias frente al peligro latente de la aparición de brotes de la gripe Ah1n1

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 como prioridad.

Exigimos que se encuentre a la brevedad una solución al problema generado en el cruce del Río Uruguay a través del Puente Gualeguaychú - Fray Bentos, que desde 2005 afecta gravemente la sustentabilidad de las empresas argentinas y uruguayas que deberían cumplir los servicios a través de ese puente.

La mejora en la seguridad vial es una materia compleja donde intervienen un sinnúmero de factores. La tasa de siniestralidad del transporte automotor de pasajeros en nuestros países es baja y se encuentra en disminución. Para mejorar la seguridad vial, expresamos que se deban considerar como prioritarios los siguientes ítems:

- A) Mejora y adecuación de la infraestructura vial de acuerdo a las exigencias crecientes del tráfico tanto cualitativa, como cuantitativa.
- B) Severo control de alcoholemia en las rutas.
- C) Control efectivo de las distancias mantenidas por los vehículos pesados a fin de desalentar la formación de las caravanas.



A handwritten signature, possibly 'D. G.', is written over a rectangular stamp that is mostly illegible due to the ink bleed-through and the signature's placement.

D) Que se controlen las velocidades autorizadas en forma regular y a todos los usuarios de las rutas por igual

Manifiestamos 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

ABRATI

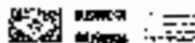
ANETRA

AUGUSTO E. VICTORICA TUDENCA
VICEPRESIDENTE

CAPATIT

CELADI

FENABUS



**XXXVII REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5:
TRANSPORTES DEL
MERCOSUR**



Asunción, 27, 28 y 29 de mayo de 2009

MERCOSUR/ SGT – 5/ ACTA N° 1/2009

ANEXO XVIII



136

Comemorativo de la Independencia Nacional 1811-2011

San Lorenzo, 1 de Mayo de 2009 -
Fax 444 505

Nota DNT N° 1100.-

Señor

Dr. OSCAR RODRIGUEZ CAMPUZANO, Coordinador PPTP
Viceministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Relaciones Exteriores
Asunción - Paraguay

De mi consideración:

En mi carácter de Titular por Paraguay ante el Organismo de Aplicación del ATET y Coordinador ante el SGT 5 - Transporte, del MERCOSUR, me dirijo a Usted haciendo referencia a la **XXXVII REUNIÓN DEL SGT 5: TRANSPORTES del MERCOSUR**, cuya realización está confirmada para los días 27, 28 y 29 de mayo del año en curso en las instalaciones del Gran Hotel de Paraguay, con inicio previsto para las 8 hs con la inscripción de los participantes.

Al respecto, y con relación a lo señalado en el Punto 5.2 del acta de la **LXXIV REUNIÓN ORDINARIA DEL GRUPO MERCADO COMUN** realizada en Brasilia, durante los días 26, 27 y 28 de noviembre de 2008, respecto al relato de actividades de los distintos SGTs, específicamente al SGT 5, fue abordado en dicha ocasión lo transcrito seguidamente:

- *Subgrupo de Trabalho Nº 5 "Transportes"*

A PPTB informou sobre os resultados da XXXVI Reunião Ordinária do SGT Nº 5, celebrada em Maceió, entre os dias 29 e 31 de outubro de 2008.

O GMC solicitou ao Diretor da SM que, em contato com a Coordenação Nacional do SGT Nº 5 no exercício da Presidência Pro Tempore, verifique a possibilidade de que sejam disponibilizadas na página "web" da SM informações relativas à segurança das rodovias dos Estados Partes, à luz da solicitação contida no item 7 da ata da mencionada reunião.

...fin de la transcripción.

En atención a que lo aludido precedentemente, vinculado al tema de seguridad vial, que será de nuevo materia de tratamiento en la Reunión del SGT 5, me permito insistir a usted y por su intermedio a la SM, respecto a la posibilidad de obtener una respuesta a lo ya planteado por la PPTB en anterior oportunidad.

Muy atentamente

Julia Ojeda
22/05/09
11:20

