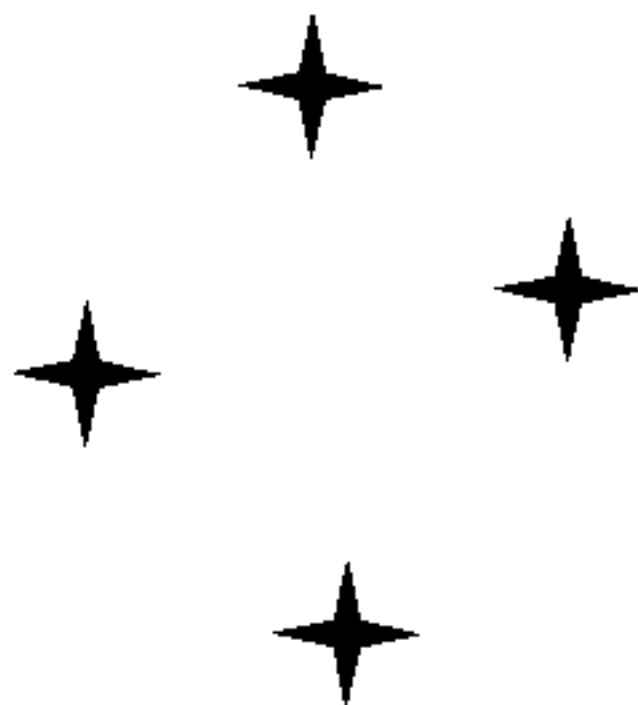


XXXVIII REUNION DEL SUBGRUPO N° 5

TRANSPORTES DEL MERCOSUR



4 AL 6 DE NOVIEMBRE DE 2009

MONTEVIDEO · URUGUAY

XXXVIII REUNION DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N°5 "TRANSPORTES"

Se realizó en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, durante los días 4, 5 y 6 de Noviembre de 2009, la XXXVIII Reunión del Subgrupo de Trabajo N°5 "Transportes", con la presencia de las delegaciones de la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay, la República Oriental del Uruguay y la delegación de la República de Chile en carácter de país asociado.

Asimismo, asistieron representantes del sector privado vinculados al transporte en la región.

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

El Subsecretario del Ministerio de Transportes y Obras Públicas, Ing. Luis Lazo, dio la bienvenida a las Delegaciones de los países presentes, así como a los representantes del sector privado y del sector de los trabajadores, destacando la importancia de los trabajos tendientes a fortalecer los lazos de la integración en la Región.

Por su parte, el Encargado de Despacho de la Dirección Nacional de Transporte, hizo referencia a la Reunión de Técnicos celebrada durante los días 15 y 16 de octubre de 2009, señalando que en reuniones de esas características es donde se avanza en la búsqueda de resultados que fortalecen la integración regional y destacando el compromiso asumido por las delegaciones a fin de lograr un transporte eficiente y seguro, así como para conseguir una armonización del transporte que facilite la integración. Asimismo, agradeció la presencia de todos, deseándoles una feliz estadía y éxitos en los trabajos.

Seguidamente las Delegaciones agradecieron las palabras vertidas por las Autoridades uruguayas, manifestando su satisfacción por estar en esa ciudad tan hospitalaria y expresando sus expectativas de avances para el fortalecimiento y desarrollo del transporte entre los países de la región.

Finalizado el Acto de apertura y cumplidas las formalidades, se pasó a una reunión privada de Jefes de Delegación, donde se aprobó el Acta de la Reunión de Técnicos preparatoria de la XXXVIII Reunión del SGT N° 5 "Transportes", la que se incorpora como Anexo IX. Asimismo, se consideraron detalles de la Agenda, la que finalmente fue consolidada conforme consta en el Anexo II. Seguidamente, se constituyó el Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo.

1.- Inspección Técnica Vehicular, Homologación de Certificados

Las delegaciones ratificaron el modelo consensuado en la reunión preparatoria y el contenido del Certificado de inspección técnica vehicular, que aparece en el Anexo III de la presente.

En dicho Certificado se identificaron una serie de campos de llenado obligatorio y otros que no tienen tal carácter.

Las delegaciones acordaron además elaborar antes del 31 de julio de 2010 un instructivo para el llenado de los campos, y definir el formato y los elementos de seguridad del documento a efectos de elevarlo a la aprobación del GMC

La Delegación de Argentina presentó el instructivo para la confección del modelo de certificado de inspección que se utiliza actualmente en dicho país; por su parte la Delegación de Uruguay presentó la información que está analizando incluir en los campos mencionados. Esta documentación que se incluye en el Anexo V, constituye un primer elemento de análisis para los trabajos previstos.

Asimismo, las delegaciones se comprometieron a promover acciones que eviten la aparición de prácticas discrecionales en la fiscalización que disminuya la eficacia de este documento, que al estar homologado entre todos los países, constituye un importante avance en la facilitación de los controles de los vehículos de transporte por carretera en el MERCOSUR.

En cuanto a la puesta en vigencia del nuevo modelo de documento de inspección técnica vehicular, las delegaciones acordaron implementar el mismo, a partir del 31 de julio de 2011.

El Proyecto de Resolución del GMC en versiones en español y portugués se adjunta en el Anexo IV.

Finalmente, delegaciones hicieron referencia a la posibilidad de analizar pasos futuros a efectos de uniformizar las condiciones en que se realizan las inspecciones técnicas en las plantas de revisión habilitadas en los diferentes países, en materia de calidad de procesos, calibración de equipos y competencia técnica del personal encargado de efectuar los controles.

2.- Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Internacional de Pasajeros.

Las delegaciones ratificaron el proyecto consensuado en la reunión técnica preparatoria, sobre Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Internacional Carretero de Pasajeros.

El Proyecto de Decisión del CMC y el texto del Acuerdo sobre Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Internacional de Pasajeros, en versión español y portugués se adjuntan en el Anexo IV.

La delegación de Chile manifestó que veía con interés dicho proyecto, e informó que en su país la responsabilidad objetiva está garantizada mediante un seguro obligatorio con cobertura nacional que opera por la sola circunstancia de una relación de causalidad.

3.- Informe de la Reunión Conjunta del CTN°2 "Asuntos Aduaneros" y del SGT N°5 "Transportes" del Mercosur.

En base al trabajo realizado por los técnicos en la reunión preparatoria, las delegaciones acordaron el texto que se adjunta en Anexo VI como respuesta a las interrogantes planteadas por los delegados del CT2 para la implementación del Sistema Informático para el Tránsito Aduanero Internacional (SINTIA), incluidas en el "Anexo a la ayuda memoria de la reunión conjunta SGTN°5/CTN°2" que se incorporara al ANEXO XIII del acta de la reunión del SGT5 de Asunción. En ese sentido, coincidieron en ponerlo en conocimiento de la Presidencia pro Témpore a efectos de que se le haga llegar el mismo al CT2. La nota a esos efectos se incluye como documento de trabajo en el Anexo IV.

Con relación al punto en que no hubo acuerdo, en respuesta a la consulta número siete, referida a la posibilidad de que en un tramo de un transporte internacional comprendido dentro de un país pudieran utilizarse vehículos de ese país pertenecientes a empresas no habilitadas para dicho tráfico internacional, las delegaciones presentes coincidieron en que se trata de una definición de política de transporte que corresponde ser tratada en el marco del ATIT, por lo que podría ser analizado en una próxima reunión de la Comisión a que hace referencia el Artículo 16 de dicha norma.

4.- Transporte de Mercancías Peligrosas

Se analizaron las observaciones presentadas por la Secretaría del MERCOSUR respecto a errores o diferencias entre los textos en español y portugués del Proyecto de Acuerdo sobre "Régimen de Infracciones y Sanciones al Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el Mercosur" (Instrucción GMC, LXXVI Reunión).

Las delegaciones consensuaron los textos finales que aparecen en el Anexo IV conjuntamente con el Proyecto de Decisión del CMC en versiones en idioma español y portugués.

Con relación al Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos (SGA/GHS), las delegaciones acordaron efectuar una tarea conjunta partiendo de la segunda edición revisada de la ONU a efectos de analizar la correspondencia de las disposiciones del Acuerdo MERCOSUR sobre transporte de mercancías peligrosas y el SGA/GHS.

En ese sentido se acordó que tentativamente por cada Delegación se analizarán los siguientes aspectos del SGA/GHS

- Argentina: Peligros físicos (Definiciones y Criterios de Clasificación).
- Brasil: Asignación de los elementos de etiquetado y codificación de las indicaciones de peligro, codificación y uso de los consejos de prudencia y ejemplos de pictogramas de precaución.
- Paraguay: Guía para la elaboración de Fichas de Datos de Seguridad (FDS).
- Uruguay: Etiquetado de productos de consumo con arreglo a los posibles daños que puedan causar a la salud, y metodología de evaluación de la inteligibilidad de los instrumentos de comunicación de peligros.

Dicho análisis será presentado en la próxima reunión de técnicos preparatoria de la XXXIX Reunión del SGT N°5.

5.- Seguimiento de las Res. GMC N°64/08 y N°65/08

Las delegaciones de Brasil y Uruguay informaron que se habían concluido los trámites de incorporación a su derecho interno de las citadas Resoluciones: en Uruguay mediante Decretos del Poder Ejecutivo N° 434/009 y 435/009, y en Brasil mediante las Resoluciones del Consejo Nacional de Tránsito (CONTRAN) Res.N°317 y N°318 del 5 de Junio de 2009, todo lo cual se incluye en el Acta de la Reunión Técnica Preparatoria celebrada los días 15 y 16 de octubre de 2009.

Por su parte la delegación de Argentina informó que los trámites respectivos de internalización de las Resoluciones aún no habían finalizado.

A su vez, la Delegación de Paraguay informó que la Resolución GMC N° 64/08, se encuentra en proceso final de internalización ante el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, en tanto que con relación a la Resolución GMC N° 65/08 sobre Pesos y Dimensiones manifestó que habiendo la ALADI, comunicado a través de su Cancillería la existencia de incongruencias en la redacción entre las versiones en portugués y español del texto correspondiente, decidió permanecer atenta a las correcciones pertinentes,

antes de proceder a la Incorporación de la misma a su ordenamiento jurídico. Agregó a título Informativo lo adjunto como Anexo VII.

6.- Consejo Permanente de Seguridad Vial del Mercosur

Además de los temas que ya estaban siendo tratados en el ámbito del Consejo, las delegaciones acordaron agregar otros que se desarrollan en los numerales 6.3 y siguientes de este apartado.

6.1 Sitios en la Red (Página Web)

Las delegaciones acordaron aprobar lo que se planteara en la reunión de técnicos preparatoria.

En ese sentido se recordó que en dicha oportunidad participó un representante del área informática de la Secretaría del MERCOSUR, quien expresó que no habría inconvenientes en colocar en su portal oficial información sobre el Consejo Permanente de Seguridad Vial del MERCOSUR. Al respecto identificó dos alternativas técnicas posibles: mediante links a sitios web de los organismos competentes, o a través de la preparación de información por parte de contrapartes designadas de cada país y el envío de la misma a la Secretaría del MERCOSUR.

Las delegaciones acordaron, sin perjuicio del uso de la primera opción, identificar las personas (nombre y e-mail) que serían las responsables de preparar, coordinar, enviar, y actualizar la información antes mencionada, los que ya comenzarían a trabajar en ese sentido. Se coincidió asimismo en que en la próxima reunión del SGT N°5 se analizará la propuesta que haya presentado cada país respecto a la información a incluir, a efectos de estructurarla y armonizarla para su remisión a la Secretaría del MERCOSUR.

Los nombres de las personas designadas y sus direcciones de correo electrónico son las siguientes:

- Argentina: fsilis@minplan.gob.ar (Fabian Sillsque)
- Brasil: marcelo.prado@antt.gov.br (Marcelo Vinaud Prado);
luis.jesus@antt.gov.br (Luis Eduardo Barreiro de Jesús)
- Chile: aportale@mtt.cl (Andrés Portales Muñoz)
- Paraguay: mayala@dinatran.gov.py (Miguel Ayala),
dinatran@dinatran.gov.py
- Uruguay: unasev@presidencia.gub.uy (Gerardo Barrios)

6.2 Luces de Identificación

La delegación de Brasil presentó a las demás delegaciones, como propuesta de norma a ser considerada en el SGT N°5, un proyecto referente a luces de identificación de los vehículos, la que fue explicada en detalle por el vicepresidente del DENATRAN.

Las delegaciones coincidieron en que es imprescindible la compatibilidad entre las normas de tránsito y las normas técnicas de fabricación en esta materia, y acordaron incorporar la propuesta brasileña al Acta y efectuar una consulta al SGT3 "Normas Técnicas". El texto se incluye en el Anexo VIII.

6.3 Horas de conducción

Las delegaciones coincidieron en efectuar una consulta al SGT N° 10 a efectos de conocer si el tema ha sido tratado en ese ámbito y en caso afirmativo el estado de situación al respecto.

6.4 Limitadores de velocidad

La delegación de Argentina manifestó su preocupación por la influencia de los excesos de velocidad en los accidentes de tránsito. Empeñada como está en aplicar el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente en la Argentina, ha instrumentado una norma para limitar la velocidad en los vehículos de transporte automotor de pasajeros y está en elaboración otra norma similar para los vehículos de carga, ambas medidas integrantes de la legislación sobre tránsito en el territorio argentino.

La delegación argentina solicita que se trabaje para la elaboración de una norma comunitaria sobre este tema en esta Comisión Permanente de Seguridad Vial, comprometiéndose a remitir a la brevedad copia a las demás delegaciones de las medidas adoptada.

Las delegaciones coincidieron en incorporar este tema para su estudio.

6.5 Cinturones de seguridad en ómnibus

af
La Delegación de Brasil hizo referencia a su norma interna por la que se exige la disponibilidad de cinturones de seguridad en ómnibus. Dada la importancia del uso de estos dispositivos de retención para la seguridad de los pasajeros y la necesidad de establecer un proceso de adaptación gradual de la flota existente, las delegaciones acordaron incorporar este tema a la agenda.

6.6 Desgaste de neumáticos

La Delegación de Brasil propuso y fue aceptado por el resto de las delegaciones la incorporación de este tema a la agenda.

U
R
P
G

7.- Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista y su ejercicio en el ámbito del Mercosur. Resolución GMC N°14/06.

La delegación de Uruguay indicó que en su país, en una primera instancia, se está enfatizando en la transparencia y la capacitación de las empresas de transporte.

En ese sentido, señaló que se está exigiendo, a las personas que integran las empresas de transporte, el cumplimiento de una serie de requisitos:

- a) A los propietarios, accionistas, socios, directores y gerentes, la presentación de certificados de habilitación policial
- b) A los propietarios, accionistas y socios, la presentación de estados de responsabilidad patrimonial.
- c) Al menos a uno de los Directores o Gerentes, tener un mínimo de tres años de experiencia en la actividad de transporte, o en su defecto contratar un Representante Técnico que cumpla con esa condición. A la condición de Representante Técnico se puede acceder también teniendo aprobados cursos específicos avalados por las Autoridades de Transporte.

Además, los conductores deben realizar satisfactoriamente en un plazo máximo de dos años, cursos de capacitación y formación profesional, avalados por las Autoridades

La delegación de Argentina señaló que la actual normativa del MERCOSUR sólo contempla un aspecto, el de la capacidad de transporte, pero no contempla otros de gran importancia como la capacitación, la logística y el responsable técnico, e informó que se encuentra trabajando con los operadores en esa materia. Agregó asimismo, que entiende que el tema debe estar en la agenda permanente para avanzar hacia un acuerdo MERCOSUR que incorpore esos aspectos.

La delegación de Paraguay expresó que está de acuerdo en avanzar en el tema y manifestó su preocupación por la incidencia que podría generarse sobre los costos, en caso de la incorporación de nuevas exigencias y sugirió actuar con prudencia, de manera gradual.

La delegación de Chile hizo mención a las dificultades que conlleva el empleo de conceptos como "honorabilidad" y "solventía", destacando la necesidad de establecer factores cuya medición de cumplimiento sea objetiva. Al respecto propuso tener en cuenta aspectos como la antigüedad de los vehículos, y efectuar un cruzamiento de información entre los países respecto a las exigencias en materia de tramitación de las licencias de conducir.

Finalmente, se acordó que para la próxima reunión del SGT5, cada país realice una propuesta de los puntos que considera deberían exigirse para el acceso a la profesión de transportista internacional.

ac
R

7

8.- Transporte Marítimo

Conjuntamente con la XXXVIII Reunión del SGT N° 5 se celebró la 13ª Reunión de la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo del MERCOSUR, contando con la presencia de representantes de la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay. Estuvieron ausentes, las Delegaciones de Argentina y Paraguay.

Esta Comisión de Especialistas se abocó específicamente al análisis y al estado de situación del Acuerdo Multilateral de Carga

Las Delegaciones presentaron sus consideraciones y ponencias las que figuran en el Acta del Grupo de Trabajo, que luce como Anexo VI de la presente Acta. La Delegación de Uruguay propuso que el tema continúe a consideración de la Reunión de Especialistas y que se evalúe el planteamiento realizado por dicha Delegación en esta Reunión.

La Delegación de Brasil reitera la necesidad de concluir las negociaciones que se están llevando a cabo en el intento de alcanzar los objetivos que marca el Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicio de MERCOSUR.

Intervinieron en este espacio, representantes de la Cámara de Exportadores de la República Argentina, Cámara Naviera Argentina – Sindicato Nacional de Empresas de Navegación Marítima (Brasil), Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (Argentina) – S.O.M.U., Cámara de la Marina Mercante Nacional (Uruguay) y Centro de Navegación (Uruguay).

La delegación Argentina informa sobre los motivos que impidieron asistir a los delegados representantes del sector marítimo, aunque quieren dejar expresa constancia de que se mantiene la posición de apoyo al Acuerdo Multilateral de Carga, tal cual está negociado.

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

En este tema, el Dr. Mario Vilar, Asesor del Ministerio de Salud Pública y Coordinador Nacional Alterno por Uruguay del SGT N° 11 "Salud", realizó una exposición sobre el proceso que llevó al Proyecto que actualmente se tiene en consideración en esta materia.

Aclaró que el documento que fuera anexado al Acta de la XXXVI Reunión del SGT N° 5 en Maceió, fue sustituido por el denominado "Procedimientos mínimos para el control de vectores y otros animales transmisores de enfermedades en puertos, aeropuertos, terminales y pasos de frontera terrestre en el Mercosur y para los medios de transporte que por ellos circulan", el que luce en Anexo VIII, del Acta de la Reunión Preparatoria.

Indicó asimismo que a nivel del SGT N° 11 este documento ha sufrido un proceso de revisión para contemplar observaciones formuladas por los

diferentes países y que se pretende aprobarlo como Directriz y no como Resolución del GMC, por lo que no sería obligatoria su incorporación al ordenamiento jurídico interno de cada país, aunque recoge principios rectores del Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Agregó que por lo tanto, en esta etapa, consideran importante recibir las sugerencias del SGT N°5, para que lo que se resuelva tenga aplicación en la práctica.

La delegación de Argentina manifestó su compromiso de trabajar con los grupos empresariales y autoridades de la salud para poder colaborar en aquellas acciones tendientes a prevenir la transmisión de vectores y que las mismas no afecten a las operaciones de transporte, mientras que las autoridades de Chile señalaron su preocupación pues en su opinión la versión actualmente en estudio resulta muy sintética y general, lo que origina dudas respecto a su efectividad, más aun cuando gran parte de su contenido se encuentra en una norma que es de carácter vinculante a nivel Internacional. Solicitó asimismo, que se incorpore en Anexo el Reglamento Sanitario Internacional de la OMS. La Presidencia Pro Tempore de Uruguay se comprometió a hacer llegar dicho documento a las distintas Delegaciones.

Las delegaciones acordaron coordinar previamente en el ámbito interno con los representantes del SGT N° 11 y los operadores privados de cada país, a fin de elaborar en la próxima reunión, la posición del SGT N°5 sobre el tema.

Aprovechando la presencia del representante del SGT N° 11 en el plenario, la delegación de Brasil consultó sobre el estado de situación respecto al proyecto sobre Transporte de Productos Farmacéuticos que se trató en ese ámbito, debido a la preocupación de sus transportistas respecto al cumplimiento de dicha norma. Dicho delegado se comprometió a hacerle llegar la información a la brevedad.

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

Las delegaciones manifestaron la trascendencia de lograr la integración de los sistemas informáticos existentes en cada país, a efectos de hacer más eficiente y operativa la gestión en lo que se refiere a la habilitación de empresas y vehículos en el MERCOSUR.

En ese sentido acordaron realizar una reunión integrada entre representantes de las áreas técnicas e informáticas de transporte, para analizar los sistemas disponibles en cada país, la estructura de la base de datos, las alternativas de accesibilidad a las mismas por parte de las autoridades de los demás países, y elaborar propuestas concretas, a los efectos de cumplir con los objetivos perseguidos.

11.- Transporte de pasajeros

11.1 Tarifas

Las delegaciones destacaron la necesidad de instrumentar procedimientos ágiles para la comunicación de la tarifa para cada uno de los respectivos tramos nacionales de las líneas que están operativas entre los países, a efectos de componer la tarifa internacional para los diferentes orígenes/destinos conforme a la normativa vigente y dar la debida difusión.

Asimismo, coincidieron en la necesidad de analizar mecanismos que permitan a los servicios de transporte de pasajeros por carretera en líneas internacionales, enfrentar la fuerte competencia que constituyen al presente los servicios de transporte aéreo.

11.2 Servicios ocasionales en circuito cerrado

Las delegaciones hicieron referencia a la existencia de diferentes prácticas en materia de transporte de pasajeros que no encuadran en la definición de Circuito Cerrado que incluye el ATIT, las que son atendidas mediante la herramienta que dicha norma prevé en su artículo 14, a través de la celebración de acuerdos bilaterales. En particular se hizo mención a los traslados que incluyan más de un modo de transporte, en los que el ómnibus debe salir o retomar en vacío.

Las delegaciones de Brasil y Uruguay hicieron referencia, asimismo, a los problemas que se plantean cuando se constatan infracciones por parte de empresas que cumplen servicios ocasionales de transporte de pasajeros en circuito cerrado, o cuando las mismas están involucradas en accidentes, por cuanto el ATIT no prevé que se les deba exigir contar con un representante legal en los países hacia los que realizan las excursiones.

an
La Delegación de Argentina destacó la necesidad, de dictar una reglamentación referente al otorgamiento de permisos ocasionales, que puedan adaptarse a las necesidades de las modalidades que el transporte ha desarrollado, estableciéndose en este los mecanismos de comunicación, los requisitos para su otorgamiento, como la exigencia del representante legal.

J
En ese sentido, las Delegaciones coincidieron en la necesidad de incluir el tratamiento de estos temas en la agenda de la próxima reunión de la Comisión a que refiere el artículo 16 de dicha norma.

R
[Signature]
La delegación de Paraguay, si bien coincidió en la posibilidad de analizar el tema en dicho ámbito, adelantó su preocupación por entender que la exigencia del representante, podría generar dificultades a las empresas de su bandera.

11.3 Vehículos

Las Delegaciones acordaron hacer un relevamiento de las flotas permisadas en el transporte internacional de pasajeros respecto a pesos, dimensiones, antigüedad y condiciones de accesibilidad.

12.- Transporte Ferroviario

Las delegaciones consideraron conveniente retomar el análisis del transporte ferroviario en el Sub Grupo, para lo que coincidieron en integrar especialistas en esa materia para la próxima reunión del mismo.

La delegación de Chile manifestó su preocupación al haberle llegado la información de que se suspendería el funcionamiento del ramal Antofagasta – Salta, por lo que solicitó a la delegación argentina la eventual revisión de la medida.

13.- Programa de Trabajo 2009

Se elevan al GMC, en el Anexo IV de la presente Acta, el Programa de Trabajo 2009, con el Grado de Cumplimiento y el Programa de Trabajo 2010.

14.- Presentaciones del Sector Privado

Conforme a lo previsto en la Agenda, se invitó a los representantes del Sector Privado a presentar sus ponencias.

En primer término hicieron uso de la palabra, por el transporte por carretera, el Sr. Ney Ramírez, en representación del Consejo Empresarial del Transporte de Cargas por Carretera del MERCOSUR, Bolivia y Chile (CONDESUR), y el Sr. Augusto Victorica, en nombre de Foro de Empresarios del Transporte de Pasajeros por Carretera del MERCOSUR, las presentaciones se incorporan en el Anexo X.

A continuación, hicieron lo propio los representantes del Transporte Marítimo, figurando los expositores, así como sus presentaciones, en el Anexo VI.

Finalizada la Reunión, las Delegaciones visitantes expresaron su complacencia por la realización de la misma, agradeciendo las atenciones recibidas de la Delegación anfitriona, y el clima en que se desarrollaron los trabajos.

Los anexos que forman parte del Acta Final son los siguientes:

Anexo I	Lista de Participantes
Anexo II	Temario
Anexo III	Resumen
Anexo IV	Documentos a elevar al GMC
Anexo V	Modelo consensuado e instructivo para la confección del modelo de certificado
Anexo VI	Acta de la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo
Anexo VII	Propuesta de corrección de la Resolución GMC N° 65/08
Anexo VIII	Proyecto presentado por Brasil sobre luces de identificación.
Anexo IX	Acta de la Reunión Técnica preparatoria de la XXXVIII Reunión del SGT N° 5 "Transportes"
Anexo X	Participación del Sector Privado



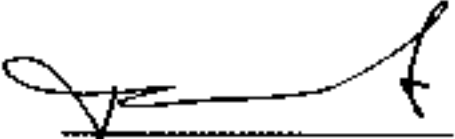
Por la Delegación de Argentina



Por la Delegación de Brasil



Por la Delegación de Paraguay



Por la Delegación de Uruguay

ANEXO I
LISTA DE PARTICIPANTES

**XXXVIII REUNION DEL SUBGRUPO N° 5
"TRANSPORTES" DEL MERCOSUR**

Montevideo, 4 al 6 de Noviembre de 2009

ARGENTINA

JEFE DE DELEGACION:

**Jorge González
Subsecretario de Transporte**

DELEGADOS:

Antonio Raúl Cuence
Raúl López Uthurrati
Daniel Domínguez
María Beatriz Gómez
Roxana Andreori
Arnaldo Francisco Carbonetti
Ricardo Francisco Pérez
Carlos Benjamir Sánchez Vargas
Juan José Mininni
Norman Rodríguez
Alfredo Raúl del Valle
Alejandro Molinari
Mariano Veronelli

ORGANISMO:

Subsecretaría de Transporte Automotor
Subsecretaría de Transporte Automotor
Subsecretaría de Transporte Automotor
Subsecretaría de Transporte Automotor
Subsecretaría de Transporte Automotor
CENT
CENT
Cancillería
Gendarmería
Gendarmería
Prefectura Naval
Superintendencia Seguros de la Nación
Superintendencia Seguros de la Nación

OBSERVADORES:

Flavio Nicolino
Eduardo Rosenthal
Oscar Fernández Choco
Gladis Galeano
Hilda Mabel Gago
Ramon Vargas
Miguel Angel Rivas
Alvaro Rodriguez

ORGANISMO:

AAETA
Cámara Naviera Argentina
Cámara de Exportadores
CATA
CATA
CATA
CATAC
CATAC

14-

Roberto Jaime Garcia
Fernando Boulin
Marco Verdeguer
Guillermo Derudde
Gustavo Roca
Silvia Sudol
Esteban Canteros
Daniel D Alessandro
Daniel Orciani
Marco Trappa

CEAP
CELADI
CELADI
CELADI
Centro de Capitanes de Ultramar
FADEEAC-ATACI
FADEEAC-ATACI
Plus Ultra Córdoba
PPT Consulting
Via Bariloche S.A.

BRASIL

JEFE DE DELEGACION:

**Francisco Luiz Baptista Da Costa
Ministerio de Transportes**

DELEGADOS:

ORGANISMO:

**Noboru Ofugi
Sonia Rodrigues Haddad
Marcos Antonio Lima das Neves
Ronaldo Magalhães
Sandra Ribeiro
Francisca Margareth Feijó Ximenes
Sergio Oliveira
Ana Maria Pinto Canellas
Rafael Magalhães Furtado
Orlando Moreira Da Silva
Luis Parga Cintra
Milton Benavides Guarany
Carlos Radicchi
Marcelo Paiva Dos Santos
Coraci R. F. Vieira**

**ANTT
ANTT
ANTT
ANTT
ANTT
ANTT
ANTAQ
ANTAQ
Consultoria Jurídica Min. Transportes
DENATRAN
Cancilleria
Marina de Brasil
Marina de Brasil
Policia Rodoviaria Federal
Policia Rodoviaria Federal**

OBSERVADORES:

ORGANISMO:

**Guillermo Bogger
Gladys Vinci
Telmo Joaquim Nunes
José Carlos Almeida
Mario Bueno
Abel Moreira Pare
Ricardo Ponzi
Fabio Siccherino
Luis Carlos Moscardini
Sonia Rotondo
Ademir Pozzani
Jorge Stein**

**ABTI
ABTI
ABRATI
FENASEG
CTTI
CTTI
Federación de los Marineros
Log - in Logística
Magna Seguros
NTC - Logística
NTC - Logística
Ouro e Prata**

16 -

Mario De Conto

Paulo Roberto Petersen

Walter Cunha

Elizabeth Dutra Krassmann

Homero Sampaio

Roberto Galli

Bernabé Miguez

Rafael Basso Zaffari

Nadir Gómez Pérez

**Organização das Cooperativas
Brasileiras**

Planalto Transportes Ltda.

Pluma S.A.

Rodokrass

SYNDARMA

SYNDARMA

T.T.L.

T.T.L.

T.T.L.

17 -

PARAGUAY

JEFE DE DELEGACION:

**Clemente Sanabria
DINATRAN**

DELEGADOS:

**Carlos Raúl Peralta Raggini
Antonio Eliseo Estigambia
Sergio Amarilla Páez
José Luis Gonzalez Vernazza
Basilla Vazquez
Cesar Augusto Garcia
Enrique Paredes
Alfredo Nuñez
Manuel Angel Guzmán
Gerardo Nicolás Martínez
Victor José Rizzo Medina**

ORGANISMO:

**DINATRAN
DINATRAN
DINATRAN
DINATRAN
DINATRAN
DINATRAN
DNA
MINISTERIO RREE
MOPC
MOPC
MOPC**

OBSERVADORES:

**Julio C. Huespe Pin
Ricardo A. Fustagno Viola
Rodolfo I. Salinas Bogadu
Julio C. Gamarra Ramirez
Sofia B. Insfran Figueredo
Carlos Rendano
Ricardo Ruiz Boumann
Jorge Sanchez**

ORGANISMO:

**CAPATIT
CAPATIT
AGETRAPAR
AGETRAPAR
AGETRAPAR
CAPECO
Sindicato de Transporte Intern.
SOL S.A.**

18-

URUGUAY

JEFE DE DELEGACION:

Felipe Martin
Dirección Nacional de Transporte

DELEGADOS:

Eliana Embid
J. Eduardo Aguiñaga
José Larramendi
Javier Garagorry
Fernando Scolieri
Adela M. Legazcue
Liliana Dearmas
Santiago Palacios
Mario Rodríguez
Carlos Folle
Lidia De Marco
María de los Ángeles Vidal
Beatriz Lorenzo
Claudia Riolfo
Mónica Belando
Ricardo Guzzetti
Carla Sagrera
Susana Ramela
León Lev
Liliana Peirano
Gastón Silbermann
Wilson Fleitas
Gabriela Willat
Beatriz Torres Acha
Gonzalo Palleiro
Luis Tabó de Arrascaeta
Lucía Conde
Omar Rodríguez

ORGANISMO:

DNT - MTOP
DNT - MTOP
DNT - MTOP
DNT - MTOP
DNT - MTOP
DNT - MTOP
DNT - MTOP
DNT - MTOP
DNT - MTOP
DNT - MTOP
DNT - MTOP
DNT - MTOP
DNT - MTOP
DNT - MTOP
DNT - MTOP
DNT - MTOP
DNT - MTOP
DNT - MTOP
A.F.E.
A.N.P.
A.N.P.
Dirección Nacional de Policía Caminera
Ministerio de Salud Pública
Ministerio de Salud Pública
Prefectura Nacional Naval
Prefectura Nacional Naval
Prefectura Puerto de Montevideo
UNASEV

19.-

OBSERVADORES:

Lorenzo Piriz Lostao	ANETRA
Alfonso Suarez	ANETRA
Augusto Victorica	ANETRA
Eduardo Eraña	ANETRA
Roberto Leone	ANETRA
Ney Ramirez	CATIDU
Juan C. Patrón	CATIDU
Néstor Luraschi	CATIDU
Diego Martinez Paleo	CATIDU
Antonio Serrentino	CATIDU
Sergio Ardoino	CATIDU
Miguel Falero	CATIDU
Francisco Teske	CATIDU
Carlos Grossi	CATIDU
Ricardo Azurica	CATIDU
Alvaro F. Ardao	Cámara de La Marina Mercante
Americo Deambrosi	Cámara de La Marina Mercante
Emilio Ohno	Cámara de Transporte Fluvial
Roberto Merola	Centro de Navegación
José Luis Goñi	Círculo de Transporte
Luis González	Círculo del Transporte
Oswaldo Ugo Vaccari	CTIU
Juan Marcos Allosia	EGA Revelación S.A.
Carlos Costa	Eldaril S.A.
Pablo Nossar	Grupo 12 Uruguay
Tomás Gagliardi	Grupo 12 Uruguay
Julio Misa	Grupo 12 Uruguay
Dimitrius Linas Kontull	Líneas Platenses
Jorge Razquin	Nobleza Navlera S.A.
Alberto Cabrera	SUTCRA
Fredy José Rostagnol	SUTCRA
Juan Angel Llopert	SUTCRA
Heber William Urrutia	SUTCRA
Miguel Perez	SUTCRA
Miguel R. Abadi	SUTCRA
Alberto Acosta	Representante de Empresas
Jorge D. Furtado	Representante de Empresas
Jesús Ares	Representante de Empresas
Rodolfo Camarosano	Unión de Exportadores
Raúl Cuecas	Transporte
German Moro	

CHILE

JEFE DE DELEGACION:

PABLO ORTIZ MENDEZ
Subsecretaría de Transporte

DELEGADOS:

Andrés Portales Muñoz

ORGANISMO:

Ministerio de Transporte y
Comunicaciones

OBSERVADORES:

Guido H Rodríguez R
Sergio Fernández

ORGANISMO:

AGETICH
AGETICH

GRUPO DE APOYO:

**María Noel Rousserie
Mariela Urruti
Marisa Pena
Amalia Engelbrecht
Loreley Furtado
Luis Luzardo
Horacio Zeballos
María Noel Fumero
María de las Mercedes Mieres**

ANEXO II

AGENDA

23.-

**XXXVIII REUNION DEL SUBGRUPO DE TRABAJO
Nº5 "TRANSPORTES" DEL MERCOSUR**

Montevideo, 4, 5 y 6 de Noviembre de 2009

Temaño

- 1. Inspección Técnica Vehicular, Homologación de Certificados**
- 2. Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Internacional de Pasajeros.**
- 3. Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA)**
- 4. Transporte de Mercancías Peligrosas**
 - "Régimen de Infracciones y Sanciones al Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el Mercosur"
 - Sistema Armonizado Global de Clasificación y Etiquetado de Químicos (GHS)
- 5. Seguimiento de las Res. GMC Nº64/08 y Nº65/08**
- 6. Consejo Permanente de Seguridad Vial del Mercosur**
 - 6.1 Sitios en la Red (Página Web)**
 - 6.2 Luces de identificación**
 - 6.3 Horas de conducción**
 - 6.4 Limitadores de velocidad**
 - 6.5 Cinturones de Seguridad en ómnibus**
 - 6.6 Desgaste de neumáticos**
- 7. Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista y su ejercicio en el ámbito del Mercosur.**
- 8. Transporte Marítimo**
- 9. Directrices sobre "Procedimientos mínimos para el control de vectores y otros animales transmisores de enfermedades en puertos, aeropuertos, terminales y pasos de frontera terrestre en el Mercosur y para los medios de transporte que por ellos circulan"**
- 10. Propuesta de Integración de las Informaciones de Transporte de Pasajeros y Cargas – Sistematización de datos.**

11. Transporte de Pasajeros

11.1 Tarifas

11.2 Servicios Ocasionales en circuito cerrado

11.3 Exigencia de representante legal en servicios ocasionales

11.4 Vehiculos

12. Transporte Ferroviario

13. Programa de Trabajo 2009

14. Presentaciones del Sector Privado

ANEXO III

RESUMEN

26.-

**XXXVIII REUNION DEL SUBGRUPO DE TRABAJO
N°5 "TRANSPORTES" DEL MERCOSUR**

Montevideo, 4, 5 y 6 de Noviembre de 2009

RESUMEN

- 1. Inspección Técnica Vehicular, Homologación de Certificados**
Se eleva al GMC las versiones en español y portugués de un Proyecto de Resolución con el Certificado homologado.
- 2. Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Internacional de Pasajeros.**
Se eleva Proyecto de Decisión conteniendo texto del Acuerdo sobre Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Internacional de Pasajeros.
- 3. Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA)**
Se acordó respuesta sobre las consultas formuladas por el Comité Técnico N°2 y se eleva al GMC el Documento de Trabajo.
- 4. Transporte de Mercancías Peligrosas**
 - **"Régimen de Infracciones y Sanciones al Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el Mercosur"**
Se consensuaron los textos finales de ambas versiones las que se elevan como Proyecto de Decisión del C.M.C.
 - **Sistema Armonizado Global de Clasificación y Etiquetado de Químicos (GHS)**
Se comenzará a analizar la correspondencia entre las disposiciones del Acuerdo Mercosur sobre Transporte de Mercancías Peligrosas y el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos (SGA/GHS).
- 5. Seguimiento de las Res. GMC N°64/08 y N°66/08**
Las delegaciones informaron sobre el estado de los trámites de incorporación al derecho interno de dichas Resoluciones.

6. Consejo Permanente de Seguridad Vial del Mercosur

6.1 Sitios en la Red (Página Web):

Se comenzó a instrumentar mecanismos para incluir en el Portal Oficial del Mercosur información sobre el Consejo Permanente de Seguridad Vial.

6.2 Luces de identificación

Se recibió propuesta brasileña para su consideración.

6.3 Horas de conducción

Se acordó efectuar consulta al SGT N°10 para conocer si el tema está siendo tratado en ese ámbito

6.4 Limitadores de velocidad

La delegación de Argentina presentará su normativa al respecto.

6.5 Cinturones de Seguridad en ómnibus

Se incorporó este tema en la Agenda

6.6. Desgaste de neumáticos

Se incorporó este tema en la Agenda

7. Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista y su ejercicio en el ámbito del Mercosur.

El tema permanece en Agenda

8. Transporte Marítimo

Se agrega en Anexo el informe de la Comisión de Especialistas

9. Directrices sobre "Procedimientos mínimos para el control de vectores y otros animales transmisores de enfermedades en puertos, aeropuertos, terminales y pasos de frontera terrestre en el Mercosur y para los medios de transporte que por ellos circulan"

Se recibió informe de Coordinador Alterno de Uruguay del SGT N°11, sobre estado de situación, las delegaciones acordaron trabajar en el ámbito interno sobre este tema.

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

Se acordó realizar una Reunión Conjunta de representantes de Áreas Técnicas e Informáticas de Transporte de los Países.

11. Transporte de Pasajeros

11.1 Tarifas

Se coincidió en la necesidad de instrumentar procedimientos ágiles para la comunicación de las mismas.

11.2 Servicios Ocasionales en circuito cerrado

Se coincidió en analizar en el ámbito de la Comisión del Artículo 18 del A.T.I.T., lo referente a nuevas modalidades del transporte ocasional de pasajeros y la exigencia de representantes legales para las empresas que cumplen los mismos.

11.3 Vehículos

Se coincidió en realizar un relevamiento en materia de Pesos, Dimensiones, Antigüedad y Condiciones de Accesibilidad de los Vehículos de Transporte Internacional de Pasajeros.

12. Transporte Ferroviario

Se acordó retomar el tratamiento del Tema integrando especialistas en esa materia en la próxima Reunión.

13. Programa de Trabajo 2009

Se eleva al GMC el Programa de Trabajo 2009 con el Grado de Cumplimiento y el Programa de Trabajo 2010

14. Presentaciones del Sector Privado

Se recibieron las ponencias del Sector Privado, las que se incorporan en Anexo.

ANEXO IV

Documentos elevados a GMC

CERTIFICADO UNICO DE INSPECCION TECNICA VEHICULAR

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto y la Resoluciones GMC N° 75/97 y N° 14/06.

CONSIDERANDO: Que existen diferencias en los contenidos y formatos actuales de los documentos de inspección técnica vehicular que se emiten en los diferentes Estados Parte del MERCOSUR.

Que es conveniente establecer un modelo único del certificado de inspección técnica vehicular para todos los tipos de vehículos de transporte por carretera del MERCOSUR, a efectos de contribuir a la facilitación de los controles por parte de las autoridades de fiscalización de los diferentes Estados Parte.

**EL GRUPO MERCADO COMÚN
RESUELVE:**

Art. 1°.- Aprobar el modelo de certificado de inspección técnica vehicular que aparece en el Anexo de la presente Resolución.

Art. 2°.- Disponer que el SGT N°5 elabore antes del 31 de julio de 2010 un instructivo para el llenado de los campos, y defina el formato y los elementos de seguridad del documento a efectos de elevarlo a la aprobación del GMC.

Art. 3°.- Los organismos nacionales competentes para la implementación de la presente Resolución son:

Argentina: Subsecretaría de Transportes Automotor

Brasil: Consejo Nacional de Tránsito (CONTRAN)

Paraguay: Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)

Uruguay: Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Dirección Nacional de Transporte

Art. 4°.- Los Estados Partes del Mercosur deberán incorporar la presente Resolución a sus ordenamientos jurídicos nacionales antes del 31 de julio de 2011.

CERTIFICADO ÚNICO DE INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR

VISTOS: O Tratado de Assunção, o Protocolo de Ouro Preto e as Resoluções GMC N° 75/97 e N° 14/06.

CONSIDERANDO: Que existem diferenças nos conteúdos e formatos atuais dos documentos de inspeção técnica veicular emitidos nos diferentes Estados Parte do MERCOSUR.

Que é conveniente estabelecer um modelo único do certificado de inspeção técnica veicular para todos os tipos de veículos de transporte por rodovias do MERCOSUL, a fim de contribuir para a facilitação dos controles por parte das autoridades de fiscalização dos diferentes Estados Parte.

**O GRUPO MERCADO COMUM
RESOLVE:**

Art. 1°.- Aprovar o modelo de certificado de inspeção técnica veicular que se encontra no Anexo da presente Resolução.

Art. 2°.- Determinar que o SGT N° 5 elabore, antes de 31 de julho de 2010, uma instrução para o preenchimento dos campos e defina o formato e os elementos de segurança do documento, com vistas a elevá-lo à aprovação do GMC.

Art. 3°.- Os organismos nacionais competentes para a implementação da presente Resolução são:

Argentina: Subsecretaria de Transportes Automotor

Brasil: Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)

Paraguay: Dirección Nacional de Transporte (DINATRAM)

Uruguay: Ministério de Transporte e Obras Públicas
Direção Nacional de Transporte

Art. 4°.- Os Estados Parte do MERCOSUL deverão incorporar a presente Resolução aos seus ordenamentos jurídicos nacionais antes do dia 31/VII/2011.

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY		AUTORIZACIÓN ELECTRÓNICA: AUTORIZAÇÃO ELETRÔNICA:
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE		
CERTIFICADO Nº	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO / DIMENSÕES DO VEÍCULO	
ORGANISMO DE APTIDÃO TÉCNICA - CAT CONTINUAÇÃO DE REVISÃO TÉCNICA (CERTIFICADO DE INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR - CTV) VTP VTC	20 ALTURA / ALTURA: 21 ANCHO / LARGURA 22 LARGO / COMPRIMENTO	
Certifique que el vehículo identificado en el presente, cumple las siguientes condiciones en la Inspección CAT, VTP/VTC Certifique que o veículo identificado no apresenta, sempre as seguintes características na Inspeção CAT, VTP/VTC	CHASSI, BASTIDOR / CHASSI 23 MARCA / MARCA: 24 ANTONIO / MODELO: 25 NÚMERO / NÚMERO: 26 CONTADOR DE KILO / QUANTIDADE DE KILOS: 27 TIPO DE TRANSMISIÓN / TIPO DE EIXO (*) 28 TAMA / TAMANHO 29 PESO BRUTO PERALTE / PESO BRUTO TOTAL 30 CAPACIDAD / CARGA (KG) 31 CMT / CMT (M)	
32 TIPO DE MOTOR 33 NÚMERO / NÚMERO (*) 34 COMBUSTIBLE / COMBUSTÍVEL (*) 35 POTENCIA / POTÊNCIA (*)	PARA VEHÍCULOS DE PASAJEROS / PARA VEÍCULOS DE PASSAGEIROS 36 MARCA CHASIS / MARCA CHASSI 37 CLASE DE VEÍCULO / CLASSE DE VEÍCULO 38 TIPO / TIPO 39 CANTIDAD DE ASIENTOS / QUANTIDADE DE ASSENTOS	
39 MATRÍCULA / CÓDIGO / PLACA: 40 ESTADO / ESTADO: 41 AÑO / ANO: 42 CATEGORÍA VEÍCULO / CATEGORIA VEÍCULO 43 FECHA DE INSPECCIÓN / DATA DE INSPEÇÃO 44 FECHA DE EMISIÓN / DATA DE EMISSÃO 45 FECHA DE REVISIÓN TÉCNICA / DATA DE REVISÃO TÉCNICA 46 NOMBRE DEL ORGANISMO DE INSPECCIÓN / NOME DO ORGÃO DE INSPEÇÃO 47 CÓDIGO CENTRO DE EMISIÓN / CÓDIGO DO ORGÃO DE EMISÃO 48 RESPONSABLE TÉCNICO / RESPONSÁVEL TÉCNICO 49 Nº de Matrícula / Nº de Registro	PARA VEHÍCULOS DE CAMIÓN / PARA VEÍCULOS DE CARGA 40 CLASE DE CAMIÓN / CLASSE DE CAMIÓN 40 TIPO DE VEÍCULO / CLASSE DE VEÍCULO 41 TIPO DE CARR / TIPO DE CARRA	
FECHA DEL VÍDEO / DATA DO VÍDEO ALMACÉN DEL VÍDEO / ARMAZÉM DO VÍDEO	LUGAR DE REGISTRO DE VELOCIDAD / REGISTRO DE VELOCIDADE: 42 MARCA / MARCA (*) 43 NÚMERO / NÚMERO (*) OBSERVACIONES / OBSERVAÇÕES	
(*) Usando en el presente / Usando no presente as seguintes características		

dy J

R

J

MERCOSUR/ GMC/DT. N° .../09

MERCOSUR/CMC/P. DEC. N° 109

**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 emanada de la XXXVIII Reunión del Subgrupo N° 5 Transportes del MERCOSUR.

CONSIDERANDO: La conveniencia de establecer un marco jurídico regulatorio de la responsabilidad civil contractual en el transporte internacional carretero de pasajeros.

Que la importancia que la misma significa para el normal desarrollo de la actividad, determina la necesidad de instrumentar una normativa en tal sentido.

Que dicho régimen, en general, guarda armonía con los principios y normas que regulan la materia, en la legislación interna de los Estados Partes.

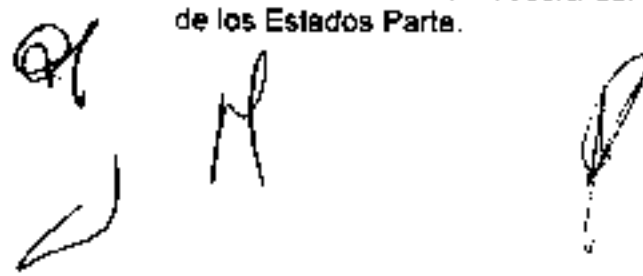
Que el citado acuerdo recoge las tendencias que en la especie, siguen otros acuerdos internacionales, especialmente en materia de límites de la responsabilidad.

**EL CONSEJO DEL MERCADO COMÚN
DECIDE:**

Art. 1 - Aprobar el "Acuerdo sobre Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte internacional Carretero de Pasajeros", que figura en Anexo y forma parte de la presente Decisión.

Art. 2 - Solicitar a los Estados Parte que instruyan a sus respectivas Representaciones ante la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y a protocolizar el texto aprobado en la presente Decisión en la forma de un Acuerdo de Alcance Parcial en el ámbito del Tratado de Montevideo de 1980, incluyendo una cláusula de vigencia en los términos del art. 2° del Anexo I de la Resolución GMC N° 43/03.

Art. 3 - Esta Decisión deberá ser incorporada al ordenamiento jurídico interno de los Estados Parte.



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

CAPITULO I

Del Objeto y de la Naturaleza

Art. 1° - El presente Acuerdo tiene por objeto establecer el marco jurídico sobre la responsabilidad civil contractual en el transporte internacional carretero para los pasajeros y equipajes, realizado en el ámbito del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), 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 permitieren presumir que se importan o exportan con fines comerciales o industriales.

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

CAPITULO II

De la Responsabilidad de la Empresa Transportadora

Art. 3° - La Empresa Transportadora será responsable objetivamente por los daños y perjuicios a los pasajeros, derivados del accidente ocurrido durante el transporte o en las operaciones de embarque y desembarque, salvo caso fortuito o fuerza mayor, o culpa exclusiva de un tercero o del pasajero.

an

J

R

P

35²

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 responsabilidad objetiva de la Empresa Transportadora en la reparación de los daños establecidos en el art. 3°, podrá ser limitada cuando probare que:

- a) el daño no fue consecuencia de una acción u omisión culpable o,
- b) el daño se debió únicamente a la acción u omisión indebida de un tercero o del pasajero.

Art. 5° - La empresa no podrá eximirse de la responsabilidad objetiva cuando los daños y perjuicios, 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 del 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 de exoneración de responsabilidad o toda aquella que fije un límite inferior al establecido en el presente Acuerdo, será nula de pleno derecho teniéndose por no puesta, por lo que no producirá ningún efecto.

La nulidad de tal cláusula no implica la nulidad del contrato de transporte.

CAPITULO IV

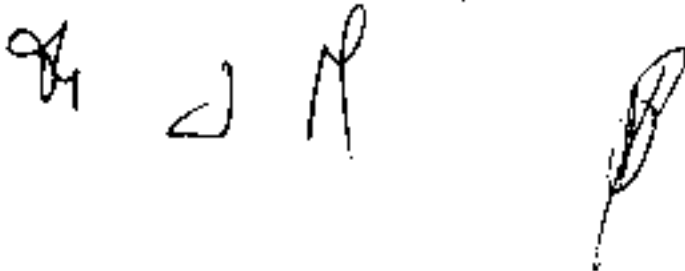
De la Jurisdicción

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 o de su representante legal, designado conforme a lo previsto en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

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.

Handwritten signatures and initials in black ink, including a stylized signature on the left, a checkmark-like mark, and a large, loopy signature on the right.

**ACORDO SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL NO
TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS**

VISTOS: O Tratado de Assunção, o Protocolo de Ouro Preto e a Recomendação emanada da XXXVIII Reunião do Subgrupo Nº 5 Transportes do MERCOSUL.

CONSIDERANDO: A conveniência de estabelecer um marco jurídico regulatório da responsabilidade civil contratual no transporte rodoviário internacional de passageiros.

Que a importância que a mesma representa para o desenvolvimento regular da atividade determina a necessidade de instrumentalizar uma normativa a esse respeito.

Que o referido regime, em geral, está em harmonia com os princípios e normas que regulam a matéria, na legislação interna dos Estados Parte.

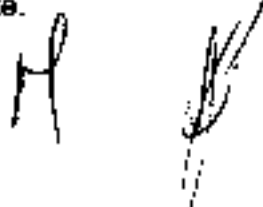
Que o mencionado acordo reúne as tendências seguidas na matéria em outros acordos internacionais, especialmente no que se refere aos limites da responsabilidade.

**O CONSELHO DO MERCADO COMUN
DECIDE:**

Art. 1º - Aprovar o "Acordo sobre Responsabilidade Civil Contratual no Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros", que figura no Anexo e forma parte da presente Decisão.

Art. 2º - Solicitar aos Estados Parte que instruem as suas respectivas representações junto à Associação Latinoamericana de Integração (ALADI) e ao MERCOSUL a protocolizar o texto aprovado na presente Decisão na forma de um Acordo de Alcance Parcial no âmbito do Tratado de Montevideu de 1980, incluindo uma cláusula de vigência nos termos do Artigo 2º do Anexo I da Resolução GMC Nº 43/03.

Art. 3º - Esta Decisão deverá ser incorporada ao ordenamento jurídico interno dos Estados Parte.



ACORDO SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS

CAPITULO I

Do Objeto e da Natureza

Art. 1º - O presente Acordo tem por objeto estabelecer o marco jurídico sobre a responsabilidade civil contratual no transporte rodoviário internacional para os passageiros e bagagens, realizado no âmbito do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), entre os países signatários do Tratado de Assunção (MERCOSUL)

Considera-se passageiro toda pessoa transportada, exceto os funcionários da empresa prestadora do serviço que estiverem desempenhando funções decorrentes do contrato de trabalho.

Considera-se bagagem os objetos novos ou usados que um passageiro, em consideração às circunstâncias de sua viagem, possa destinar para seu uso ou consumo pessoal, ou para ser presenteados, desde que pela sua quantidade, natureza ou variedade não permitam presumir que são importados ou exportados com fins comerciais ou industriais.

Art. 2º - As normas do presente Acordo aplicar-se-ão às empresas prestadoras de serviços de transporte rodoviário internacionais de passageiros concedidos, permitidos ou autorizados pelo seu país de origem.

CAPITULO II

Da Responsabilidade da Empresa Transportadora

Art. 3º - A Empresa Transportadora será responsável objetivamente pelos danos e prejuízos aos passageiros, decorrentes do acidente acontecido durante o transporte ou nas operações de embarque e desembarque, salvo

R

P

39²

casos fortuito ou de força maior, ou culpa exclusiva de um terceiro ou do passageiro.

Independentemente da ocorrência do acidente, a responsabilidade inclui a reparação dos danos e prejuízos relacionados com a perda ou avaria da bagagem registrada, desde o início até o final da viagem.

Art. 4º - A responsabilidade objetiva da Empresa Transportadora na reparação dos danos estabelecidos no art. 3º poderá ser limitada quando se provar que:

- a) o dano não foi consequência de ação ou omissão culpável ou,
- b) o dano deveu-se unicamente à ação ou omissão indévida de um terceiro ou do passageiro.

Art. 5º - A empresa não poderá eximir-se da responsabilidade objetiva quando os danos e prejuízos, não ultrapassem o valor de 30.000 (trinta mil) DES (Direitos Especiais de Saque) por pessoa transportada, e de 700 (setecentos) DES pela bagagem registrada em seu nome.

O valor unitário do Direito Especial de Saque é aquele estabelecido pelo Fundo Monetário Internacional. A conversão dos valores às moedas nacionais, em caso de ações judiciais, será conforme o valor de tais moedas em Direitos Especiais de Saque, no dia da data da sentença. O valor em DES da moeda nacional de um Estado Parte, que seja membro do Fundo Monetário Internacional, será calculado em concordância com o método de avaliação assumido pelo FMI, para suas operações e transações vigentes no dia da data da sentença.

CAPITULO III

Da Nulidade

Art. 6º - Toda cláusula de exoneração de responsabilidade ou toda aquela que determinar um limite inferior ao estabelecido no presente Acordo, será nula de pleno direito considerando-se não colocada, pelo qual não produzirá nenhum efeito

A nulidade de tal cláusula não implica a nulidade do contrato de transporte.

CAPITULO IV

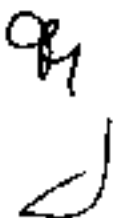
Do Foro

Art. 7º - A ação da responsabilidade civil poderá ser executada a critério do demandante no lugar do acidente ou no domicílio sede da Empresa Transportadora ou de seu representante legal, designado conforme o previsto no Acordo sobre Transporta Internacional Terrestre (ATIT).

CAPITULO V

Da Prescrição

Art. 8º - A ação da Responsabilidade Civil contra a Empresa Transportadora prescreverá transcorridos 2 (dois) anos da ocorrência do evento danoso no que tange à responsabilidade contratual.



Montevideo, 6 de Noviembre de 2009.

Señor Presidente Pro Tempore en Ejercicio
Coordinador Nacional por Uruguay ante el Grupo Mercado Común
Ec. Walter Cancela

Referencia: Grado de Cumplimiento del
Programa de Trabajo 2009
Programa de Trabajo 2010

De nuestra mayor consideración:

Los que suscriben, Coordinadores Nacionales del Subgrupo de Trabajo No. 5, reunidos en ocasión de la XXXVIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 TRANSPORTES del MERCOSUR llevada a cabo entre los días 4 y 6 de noviembre del 2009, cumplen en elevar a Usted el Grado de Cumplimiento del Programa de Trabajo relativo al año 2009 así como también el Programa de Trabajo 2010, para su consideración en la próxima reunión del Grupo Mercado Común.

Saludan al Señor Presidente con las seguridades de nuestra mayor consideración y estima.



Por ARGENTINA



Por BRASIL



Por PARAGUAY



Por URUGUAY

10

GRADO DE CUMPLIMIENTO

ORGANIZ. SGT N° 6 "Transportes" del Ministerio
Programa de Trabajo 2009

ANEXO A DOCUMENTO ELEVADO AL GMC

Título de la Actividad	Referencia Normativa	Descripción de la Actividad	Tipo (*)	Características: Ítem (2)	Origen		Fecha de conclusión estimada	Grado de Cumplimiento
					GMC	Org		
1. Requisitos para Actividades del Transportador	RES. 1408	Condiciones para profesionalizar el sector	D	Específico		SGT6	1209	Se recibe alcance original
2. Mejoría de Pases y Dimensiones Vehiculares		Apropiación de Normas	D	Específico		SGT6	1208	Finalizado
3. Responsabilidad civil contractual en el transporte de pasajeros		Fijación de los límites de responsabilidad civil contractual	A	Específico		SGT6	1309	Finalizado
4. Transporte de Mercancías Peligrosas	DEC. 3207		D	Permanente		SGT5		
4.1		Revisión del Acuerdo	D			SGT5	1208	Finalizado
4.2		Sistema GMS	A			SGT5		En proceso
5. Tránsito de Encomienda en Camión	RES. 2805	Optimización del Servicio	B	Específico		SGT6	1209	Finalizado en SGT6. En proceso de implementación a nivel subsector
6. Seguridad Vial		Seguimiento del Plan de Acción	D	Permanente		SGT6		Desarrollados satisfactoriamente
7. Transporte Marítimo		Acuerdo Multilateral	A	Permanente		SGT5		En proceso de desarrollo
8. Intercambio de Información Electrónica entre Estados Partes		Disponibilidad e intercambio de los Datos Actualizados de cada País para Consulta	A	Específico		SGT6		En proceso de desarrollo
9. Creación del Banco de Datos de Transporte para MERCOSUR		Creación de un Portal Único que los Datos Operacionales del Transporte del MERCOSUR	A	Específico		SGT6		En proceso
10. Inspección Técnica Vehicular	RES. 1508	Homologación del Certificado Único Vehicular	B	Específico		SGT5	1208	Finalizado
11. Intercambio de Información sobre Metodología de Calculo Tarifario		Comenzar trabajos que haya Respete y Estudio sobre el Impuesto del Seguro Internacional sobre las tarifas aplicadas	A	Específico		SGT5	1208	Se recibe alcance original
12. Configuración de Vehículo		Revisión del Acuerdo 130 del Encuentro de Ministros del COMOSUR	A	Específico		SGT6	1209	Se recibe alcance original

1) Indicar Códigos
2) Indicar cambios.

(A) = Aprobación de Acuerdo
(B) = Implementación de Acuerdo
(C) = Desglose
(D) = Seguimiento

Específico
Permanente

Handwritten signature and initials.

43.

ORGANISMO DE TRANSPORTES DEL MERCOSUR						
PROGRAMA DE TRABAJO 2010						
Título de la Actividad	Referencia Paralela	Descripción de la Actividad	Tipo (1)	Caracterización (2)	Origen	Fecha de Conclusión Estimada
					GMC	
					Otro	
1- Profesionalización de la actividad de Transportista Internacional por carretera del Mercosur		Condiciones para avanzar en la capacitación del transportista	D	Específico	SGTS	12/10
2 - Transporte de Mercaderías Peligrosas		Aplicación del sistema GMS al sector transporte	A	Específico	SGTS	12/10
3-Seguridad vial		Programa WEB	D	Permanente	CPC 05A04	
		Luzes de identificación	D	Específico	SGTS	12/10
		Cinturones de seguridad en ómnibus	D	Específico	SGTS	12/10
		Limitaciones de velocidad	D	Específico	SGTS	12/10
		Desgaste de neumáticos	D	Específico	SGTS	12/10
4- Unificación de nomenclatura en temas que aparecen en el certificado de inspección técnica vehicular		Unificación de criterios	C	Específico	SGTS	7/10
5- Criterios técnicos de calificación de estaciones de inspección técnica vehicular		Criterios de calificación	C	Específico	SGTS	12/10
6. Configuración de Vehículo	1.50	Revisión del Acuerdo T-50 del Encuentro de Ministros del COMOSUR	C	Específico	COMO SUR	12/10
7 - Transporte Marítimo		Acuerdo Multilateral	A	Específico	SGTS	
8 -Intercambio de Información Electrónica entre Estados Parte		Disponibilidad e intercambio de los datos actuales de cada país para consulta	A	Específico	SGTS	12/10
8 -Banco de Datos de Transporte del MERCOSUR		Creación de un Portal Único con los datos operacionales del transporte del MERCOSUR	A	Específico	SGTS	
10 - Transporte de Pasajeros		Identificación de los buses actuales de tránsito y requisitos de límites de transporte de pasajeros en los diferentes Estados Parte	C	Específico	SGTS	12/10
		Análisis de requisitos para realizar transporte de pasajeros en circuito cerrado	A	Específico	SGTS	12/10
11 - Transporte Ferroviario		Definición de líneas de alta capacidad turística	A	Específico	SGTS	12/10
		Características de los vehículos	C	Específico	SGTS	12/10
		Intercambio de información	C	Específico	SGTS	12/10

(1) Indicar Código:
 (A) = Negociación Acuerdo
 (B) = Implementación Acuerdo
 (C) = Diagnóstico
 (D) = Seguimiento

(2) Indicar carácter:
 Específico
 Permanente

(*) Dependiendo de instrucciones del GMC

Handwritten signature and initials.

Montevideo, 6 de Noviembre de 2009.


Señor Presidente Pro Tempore en Ejercicio
Coordinador Nacional por Uruguay ante el Grupo Mercado Común
Ec. Walter Canceña

Referencia: Respuesta del SGT N° 5
"Transportes" al CT N° 2
"Asuntos Aduaneros"

De nuestra mayor consideración:

Los que suscriben, Coordinadores Nacionales del Subgrupo de Trabajo No. 5, reunidos en ocasión de la XXXVIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 TRANSPORTES del MERCOSUR, llevada a cabo entre los días 4 y 6 de noviembre del 2009 cumplen en hacer llegar a Usted la respuesta a las consultas formuladas por el CT N°2, para la instrumentación del sistema SINTIA, las que se plantearon en la reunión conjunta realizada en Asunción del Paraguay en el marco de la Instrucción impartida por el GMC en su LXXIV Reunión.

Saludan al Señor Presidente con las seguridades de nuestra mayor consideración y estima



Por ARGENTINA



Por BRASIL



Por PARAGUAY



Por URUGUAY

**XXXVIII REUNION DEL SUBGRUPO DE TRABAJO
Nº5 "TRANSPORTES" DEL MERCOSUR**

En relación a las interrogantes planteadas por el CT Nº2 en la XXXVII Reunión del SGT Nº5 que lucen en el Anexo XIII del Acta de dicha Reunión, las delegaciones del SGT Nº5 acordaron las siguientes respuestas:

Puntos 1 – a) Se agregarán en los permisos originarios que se otorgan a las empresas para realizar transporte internacional de cargas por carretera, el Identificador fiscal de las mismas en el país de origen.

b) Se instrumentará la complementación de la información de las ya permitidas agregando dicho número.

Puntos 2 – a) Se está trabajando para instrumentar un padrón único de transportistas internacionales, aunque no hay un cronograma establecido.

b) Para identificar a las empresas se utilizará el criterio del identificador fiscal del país de origen.

Punto 3 – La información sobre Capacidad de Tracción en el campo 13 del MIC no es obligatoria.

Punto 4 – El transportista efectivo que figura en el campo 9 del MIC debe ser una empresa habilitada y los vehículos con los que realiza el transporte deben estar habilitados. No obstante, en la medida en que conforme a lo establecido en el artículo 31 del ATIT dichos vehículos pueden ser de propiedad de la empresa transportista o tomados en arrendamiento mercantil (leasing), el propietario de los vehículos puede no ser una empresa habilitada.

Punto 5 – No hay inconveniente en estandarizar el formato identificador de los CRT con el formato "Año de emisión del CRT/País de partida/Identificador fiscal del transportador/número secuencial anual por país de partida".

Se señala que debe tenerse en cuenta el número de dígitos que tiene el identificador fiscal en cada país, ya que éste es diferente en los distintos países.

Punto 6 – a) No existe impedimento para el procedimiento de consolidación para el transporte terrestre.

b) Para poder emitir los documentos de transporte desconsolidados (conocimientos terrestres "hijos"), las empresas deben estar habilitadas como transportistas internacionales de carga.

No queda claro el alcance de la expresión "...modalidad logística de transporte conocida como consolidación de cargas en un solo documento de transporte en las vías de transporte marítimo y aérea...", ya que parece hacer referencia al transporte multimodal.

Punto 7 – Sobre el punto se realizó un amplio debate, pero no hubo consenso respecto a la posibilidad de que el tránsito internacional sea realizado en el tramo nacional subcontratando empresas no habilitadas en el tráfico internacional.

Las delegaciones de Argentina y Paraguay manifestaron que consideran que ello es admisible.

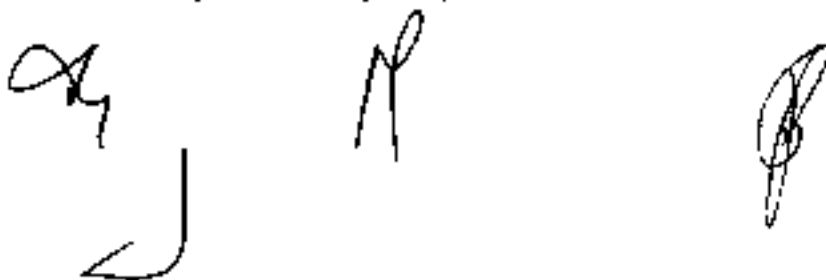


La delegación de Brasil sostiene que deben ser empresas y vehículos permitidos para el transporte internacional.

La delegación de Uruguay indicó que, si los tramos nacionales sólo pueden ser realizados por las empresas habilitadas en el tráfico bilateral, éstos podrían ser realizados por empresas habilitadas de cualquiera de las dos banderas.

Punto 8 – Un MIC/DTA puede contener 2 o más CRT cargados en aduanas de origen diferentes o pueden tener por destino aduanas distintas. Esto ya está previsto en la Resolución GMC 116/94.

Puntos 9 y 10 – Las delegaciones coincidieron en que si bien no resulta usual, no existen impedimentos para que se emita un CRT a la orden o que el mismo se endose.



MERCOSUR/XXXVIII SGT N° 5 /P. DEC N°/09

**ACUERDO PARA LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE DE
MERCANCIAS PELIGROSAS EN EL MERCOSUR**

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto y las Decisiones N° 04/91, 02/94, 14/94, 08/97 y 32/07 del Consejo del Mercado Común.

CONSIDERANDO: La conveniencia de armonizar la reglamentación del MERCOSUR con normas y procedimientos practicados internacionalmente.

La necesidad de revisar el "Régimen de Infracciones y Sanciones" al Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR, manteniéndolo en conformidad con el Reglamento Modelo de las Naciones Unidas y en acuerdo con valores apropiados para sanciones y infracciones.

Que dicha revisión contribuirá a facilitar el transporte multimodal internacional de mercancías peligrosas, simplificar las consultas de usuarios, expedidores y transportistas, así como proporcionar una mayor seguridad a las operaciones de transporte terrestre de estos productos.

Que el referido Acuerdo, aprobado por las Decisiones CMC N° 02/94 y 14/94, y modificado por la Decisión CMC N° 32/07, fue protocolizado en ALADI como Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas (AAP/PC 7) por los Gobiernos de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Que por la Decisión CMC N° 08/97 se aprobó el Régimen de Infracciones y Sanciones aplicables al Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas, protocolizado en la ALADI como Primer Protocolo Adicional que lo incorpora como Anexo III del referido Acuerdo.

Que el citado Acuerdo, en su Artículo 11, prevé su revisión periódica por una Comisión de Especialistas.

**EL CONSEJO DEL MERCADO COMÚN
DECIDE:**

Art. 1° - Aprobar el "Régimen de Infracciones y Sanciones al Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR" que figura en Anexo y forma parte de la presente Decisión.

Art. 2° - Solicitar a los Estados Partes que instruyan a sus respectivas Representaciones ante la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) a protocolizar el texto aprobado en la presente Decisión, en la forma de Acuerdo de Alcance Parcial en el ámbito del Tratado de Montevideo de 1980, incluyendo además una cláusula de vigencia en los términos del Artículo 2° del Anexo I de la Resolución GMC N° 43/03.

Art 3° - Revocar, a partir de la entrada en vigencia de la presente Decisión, la Decisión GMC N° 08/97 y el Artículo 3° de la Decisión CMC N° 32/07.

Art. 4°- Esta Decisión deberá ser incorporada a los ordenamientos jurídicos internos de cada Estado Parte.

6/8/07

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 1°.- 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 2°.- 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 3°.- Los transportistas o expedidores incumplirán 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.

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 4°.- 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 18° del presente Anexo.

CAPITULO II - DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 5°.- 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 6°.- Las infracciones a las normas reguladoras del transporte internacional terrestre de mercancías peligrosas en el MERCOSUR se clasifican en leves, graves y muy graves.

Artículo 7°.- 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 8°.- Las medidas administrativas que hayan sido adoptadas de acuerdo con lo previsto en el Artículo 87° 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 9°.- Las multas podrán ser pagadas en moneda del país en el cual se cometió la infracción sancionada.

Artículo 10°.- 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 11°.- 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 12°.- 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 13°.- 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 veintitrés 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;
- f) Por una cantidad equivalente a cuarenta infracciones leves, caducidad del permiso.

Artículo 14°.- 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 15°.- 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 - DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

Artículo 16°.- 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 3° 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 2° y en el literal c) del Artículo 56° 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 56° del Anexo I del Acuerdo.
 - d) Transportar mercancías peligrosas en vehículos o equipamientos sin paneles de seguridad o rótulos de riesgo transgrediendo lo dispuesto en el Artículo 4° 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 10° 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 10° 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 11° 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 12° 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 el 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 23° y 57°, 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 57° 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 16° 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 59° del Anexo I del Acuerdo.
 - n) Transportar mercancías peligrosas en vehículos cuyo conductor no esté debidamente habilitado, de acuerdo a la legislación de tránsito, o no posea documento comprobatorio de haber recibido entrenamiento específico de acuerdo a lo estipulado en el Artículo 20° del Anexo I del Acuerdo.
- 3) Multa de US\$ 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 14° 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 17°, 18° y 19° del Anexo I del Acuerdo.

- m) Transportar mercancías peligrosas sin llevar en el interior del vehículo el documento de transporte de mercancías peligrosas y las instrucciones escritas (Ficha de Emergencia) para casos de accidente o avería, conforme a lo exigido en los literales a) y b) del Artículo 56° del Anexo I del Acuerdo, o con esa documentación incompleta, ilegible o incorrectamente confeccionada, transgrediendo lo previsto en el numeral 5.4.1 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 56°, 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 20° del Anexo I del Acuerdo.

CAPITULO IV - DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

Artículo 17°.- 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 3° 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 28° y 29° 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 34° 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 45° 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 45° del Anexo I del Acuerdo.
- e) No observar en la formación del tren, las precauciones y seguridades previstas en los Artículos 35° y 37° del Anexo I del Acuerdo.
- f) Transportar mercancías peligrosas en trenes de pasajeros o trenes mixtos, transgrediendo el Artículo 36° 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.

56

- g) Transportar mercancías peligrosas sin llevar el documento de transporte de mercancías peligrosas y las instrucciones escritas (Ficha de Emergencia) para casos de accidente o avería 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.
- 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.
- 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 47° 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 46° 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 18°.- 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 3° 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 10° y 45° 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 10° y 45° 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 2° y el literal c) del Artículo 56° 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 56° 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 28° y 29° 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 11° 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 56° del Anexo I del Acuerdo.
- i) No exigir al transportista la declaración prevista en el literal h) del Artículo 75° del Anexo I del Acuerdo.
- j) No incluir en el documento de transporte de mercancías peligrosas, las declaraciones a que hace referencia el literal a) del Artículo 56° del Anexo I del Acuerdo, transgrediendo el Artículo 75° 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 56° del Anexo I del Acuerdo, o cuando proporcione este documento incompleto, ilegible, o llenado en forma incorrecta, transgrediendo el Artículo 75° 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.
- 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.

59

MERCOSUR/XXXVIII SGT N° 5 /P. DEC N°/09

ACORDO PARA A FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS NO MERCOSUL

VISTOS: O Tratado de Assunção, o Protocolo de Ouro Preto e as Decisões N° 04/91, N° 02/94, N° 14/94, N° 08/97 e N° 32/07 do Conselho do Mercado Comum.

CONSIDERANDO:

A conveniência de harmonizar a regulamentação do MERCOSUL com normas e procedimentos praticados internacionalmente.

A necessidade de revisar o "Regime de Infrações e Sanções" do Acordo para a Facilitação do Transporte de Mercadorias Perigosas no MERCOSUL, mantendo-o em conformidade com o Regulamento Modelo das Nações Unidas e em acordo com valores apropriados para sanções e infrações.

Que a mencionada revisão contribuirá para facilitar o transporte multimodal internacional de mercadorias perigosas, simplificar as consultas de usuários e embarcadores, assim como proporcionar uma maior segurança às operações de transporte terrestre desses produtos.

Que o referido Acordo, aprovado pelas Decisões CMC N° 02/94 e N° 14/94, e alterado pela Decisão CMC N° 32/07, foi protocolizado junto à ALADI como Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Mercadorias Perigosas (AAP/PC 7) pelos governos da Argentina, do Brasil, do Paraguai e do Uruguai.

Que pela Decisão CMC N° 08/97 se aprovou o Regime de Infrações e Sanções aplicáveis ao Transporte Terrestre de Mercadorias Perigosas, protocolizado junto à ALADI como Primeiro Protocolo Adicional que o incorpora como Anexo III do referido Acordo.

Que o mencionado Acordo, em seu Artigo 11, prevê sua revisão periódica por uma Comissão de Especialistas.

**O CONSELHO DO MERCADO COMUM
DECIDE:**

Art. 1° - Aprovar o "Regime de Infrações e Sanções do Acordo para a Facilitação do Transporte de Mercadorias Perigosas no MERCOSUL" que figura no Anexo e forma parte da presente Decisão.

Art. 2° - Solicitar aos Estados Parte que instruem as suas respectivas Representações junto à Associação Latinoamericana de Integração (ALADI) a protocolizar o texto aprovado na presente Decisão, na forma de Acordo de

3)

Alcance Parcial no âmbito do Tratado de Montevideu de 1980, incluindo ademais uma cláusula de vigência nos termos do Artigo 2º do Anexo I da Resolução GMC Nº 43/03.

Art 3º – Revogar, a partir da entrada em vigor da presente Decisão, a Decisão CMC Nº 08/97 e o Artigo 3º da Decisão CMC Nº 32/07.

Art. 4º- Esta Decisão deverá ser incorporada aos ordenamentos jurídicos internos de cada Estado Parte.

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.

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
- 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" do Anexo I do Acordo.

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, contrariando o disposto no art. 4º do Anexo I do Acordo 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 do Acordo 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, em desacordo com o art. 59 do Anexo I do Acordo.

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, em desacordo com o 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.

25

- 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, em desacordo com o art. 4º, 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, em desacordo com o estabelecido no item 7.1.4.1, alínea a, Capítulo 7.1, 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.
- 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) Efetuar 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 do Acordo, ou com essa documentação incompleta, ilegível ou incorretamente 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 efetuar esse tipo de transporte, em desacordo com o art. 20 do Anexo I do Acordo.

CAPÍTULO IV – DO TRANSPORTADOR FERROVIÁRIO

Art. 17.- A 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, em desacordo com o previsto no art. 34, do Anexo I do Acordo, 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.

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.

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, em desacordo com o 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, contrariando o exigido no art. 56, alíneas "a" e "b", do Anexo I do Acordo, 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.

20

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.

52

- 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 "h" 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 do Acordo, 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 do Acordo, 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.
- 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 ou de proteção individual, infringindo o 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 do Acordo, 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, em desacordo com o previsto no Artigo 76 do Anexo I do Acordo.

Montevideo, 6 de Noviembre de 2009.

Señor Presidente Pro Tempore en Ejercicio
Coordinador Nacional por Uruguay ante el Grupo Mercado Común
Ec. Walter Cancela

Referencia: Consulta al SGT N° 10
"Asuntos Laborales del
MERCOSUR"

De nuestra mayor consideración:

Los que suscriben, Coordinadores Nacionales del Subgrupo de Trabajo No. 5, reunidos en ocasión de la XXXVIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 TRANSPORTES del MERCOSUR, llevada a cabo entre los días 4 y 6 de noviembre del 2009 han destacado la importancia de la incidencia de los tiempos de conducción de los tripulantes de vehículos de transporte de cargas y pasajeros sobre los accidentes de tránsito.

Previo a incursionar en su tratamiento, se ha entendido conveniente conocer si dicha temática ya ha sido abordada o figura en la agenda del SGT N° 10- Asuntos Laborales del MERCOSUR.-

En virtud de lo expuesto se solicita a Usted trasladar dicha consulta al referido Subgrupo.

Saludan al Señor Presidente con las seguridades de la mayor consideración y estima.

Por ARGENTINA

Por BRASIL

Por PARAGUAY

Por URUGUAY

72

ANEXO V

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE		AUTENTICAÇÃO ELETRÔNICA AUTENTICAÇÃO ELETRÔNICA
CERTIFICADO Nº COMBINADO DE AUTOS FÍSICA + CEE CERTIFICADO DE REVISÃO TÉCNICA CENTRO NACIONAL DE INSPEÇÃO TÉCNICA VEÍCULOS + CTV VTP - VTC <small>Certifica que o veículo identificado no presente, cumpre as exigências estabelecidas em 1º Regulamento Nacional de VTP</small> <small>Certifica que o veículo identificado no presente, cumpre as exigências estabelecidas no Regulamento GNC 15/97</small>		DIMENSIONES DEL VEÍCULO / DIMENSÕES DO VEÍCULO 20 ALTURA / ALTURA 21 ANCHO / LARGURA 22 LARGO / COMPRIMENTO CHASSIS / CHASSIS 23 ESPECIE / MARCA 24 MODELO / MODELO 25 MOTOR / MOTOR 26 CARGA MÁX. DE EJE / QUANTIDADE DE EJE 27 TIPO DE REGULADOR / TIPO DE EJE (*) 28 TARA / TARA (*) 29 PESO BRUTO TOTAL / PESO BRUTO TOTAL 30 CAPACIDAD / CAPACIDAD (*) 31 CMT / CMT (*)
32 TIPO / TIPO 33 MIT / CMT / CMT / CMT 34 DESCRIPCIÓN / DESCRIPCIÓN 35 COLOR / COLOR 36 CÓDIGO MOD. A / C.E.P. (*) 37 TELEFONO / TELEFONO 38 C. REG. / C. REG. (*) 39 DEPARTAMENTO / DEPARTAMENTO / U.T.		MOTOR / MOTOR 32 NÚMERO / NÚMERO (*) 33 COMBUSTIBLE / COMBUSTIBLE (*) 34 POTENCIA / POTENCIA (*)
38 MATRÍCULA / DOMINIO / MARCA 39 REGISTRO / REGISTRO 40 AÑO / AÑO 41 CATEGORÍA VEÍCULO / CATEGORÍA VEÍCULO		PARA VEÍCULOS DE PASAJEROS / PARA VEÍCULOS DE PASAJEROS 35 MARCA CARROCERÍA / MARCA CARROCERÍA 36 CLASE DE SERVICIO / CLASE DE SERVICIO 37 TIPO / TIPO 38 CANTIDAD DE ASIENTOS / CANTIDAD DE ASIENTOS
42 FECHA DE INSPECCIÓN / DATA DE INSPEÇÃO 43 AÑO DE EMISIÓN / DATA DE EMISSÃO 44 AÑO DE VENCIMIENTO / DATA DE VENCIMENTO 45 CENTRO DE REVISIÓN TÉCNICA NOMBRE DEL ORGANISMO DE INSPECCIÓN 46 CÓDIGO CENTRO DE REVISIÓN CODIGO DO CENTRO DE INSPEÇÃO 47 RESPONSABLE TÉCNICO RESPONSÁVEL TÉCNICO 48 Nº DE REGISTRO / Nº DE REGISTRO		PARA VEÍCULOS DE CARGA / PARA VEÍCULOS DE CARGA 39 CLASE DE CARGA / CLASE DA CARGA 40 TIPO DE VEÍCULO / CLASE DE VEÍCULO 41 TIPO DE CARGA / TIPO DE CARGA TACÓMETRO REGULADOR DE VELOCIDAD / REGULADOR DE VELOCIDADE 42 MARCA / MARCA (*) 43 NÚMERO / NÚMERO (*) DESCRIPCIONES / DESCRIPCIONES
<small>REG. N.º 1135000</small> <small>ASISTENTE VTP Nº 1000</small>		
<small>(*) Deseño de etiqueta / Marca de procedencia de los ejes</small>		



CERTIFICADO DE REVISION TÉCNICA

VTP

VTC

Serie E

Certifico que el vehículo identificado en el presente, cumple las exigencias establecidas en la ley 24449, Decreto 779/93 y Res. ST 417/92.

Nº 0000049

IDENTIFICACIÓN DEL VEHICULO

CHASIS BASTIDOR

MOTOR

CARRILETA PASAJEROS

TACOGRAFIO- LIMITADOR DE VELOCIDAD

ORIGINAL CERO CERO CERO CERO CERO CINCO CUATRO NUEVE

(43)

(44)

(45)

(46)

(47)

(48)

75

INSTRUCTIVO PARA EL LLENADO DE CERTIFICADOS DE REVISIÓN TÉCNICA**CERTIFICADO UNICO DE CARGAS Y PASAJEROS.**

- 0.- Se imprime con **X** en VTC o VTP según corresponda
- 1.- Indicar el Nombre completo del Titular que figura en la Cédula Verde, entre paréntesis el operador si lo hubiera.
En VTP no se admiten contratados salvo por sistema de Leasing a través de una entidad financiera.
En este caso se deberá colocar entre paréntesis el nombre del contratado según conste en el permiso otorgado por la CNRT
El titular puede ser el cónyuge del permisionario
- 2.- Se indicará el Número de CUIT del titular, (*en vehículos contratados se indica el número de CUIT del operador*). En caso de no poseer, se indica el número y tipo de documento.
En VTP el número de CUIT del titular del permiso otorgado por la CNRT
- 3.- **Domicilio:** Se indicará Calle y Número del Titular que figura en Cédula Verde del vehículo.
- 4.- Se indicará el Código Postal.
- 5.- Se indicará Localidad y Partido que figura en Cédula Verde del vehículo.
- 6.- Se indicará Nombre de la Provincia o Capital Federal según figura en Cédula Verde del vehículo.
- 7.- Se indicará Letras y Números del Dominio (patente) del vehículo; en caso de vehículos repatentados, según el sistema alfanumérico, se indicará entre paréntesis el Número anterior del Dominio.
- 8.- Se indicará el Año de Fabricación Se indicará el Año del primer patentamiento del vehículo. En VTP el de la unidad según figure en la documentación extendida por la CNRT.
- 9.- Se indicará el Código correspondiente a la Categoría del Vehículo según Decreto 779/95 art. 28 clasificación por características técnicas M1,N2,O3, etc
- 10.- Se indicará el Nombre completo de la Marca del Chasis.
- 11.- Se indicará el Modelo del Chasis.
- 12.- Se indicará el Número completo del Chasis.
- 13.- Se indicará el Número de la Cantidad de Ejes propios del vehículo.
- 14.- Se indicará el Tipo de Tren, de la unidad, de acuerdo a la Configuración de ejes según Ley 24449 art.53 (casos usuales configuración).ej: 1S-1S1D, en semi: - 2S1D, etc.
- 15.- Se indicará el Peso Máximo Admisible dado por el fabricante, el cual no podrá superar el indicado por Ley 24449 art.53 y Anexo R del Dec.779/95, en función de la configuración de los Ejes, o el aprobado por la CNRT (VTP)
- 16.- Se indicará la Marca del Motor.
- 17.- Se indicará el Número del Motor.
- 18.- Se indicará el Tipo de Combustible del Motor (Gasoil, Nafta, GNC, Alconafta, GNC-Nafta, GNC-Diesel, etc.).
- 19.- Se indicará el Modelo de Motor, que posee la unidad.
- 20.- Se indicará la Potencia Nominal en CV (DIN) del Motor que posee la unidad, según tabla incorporada al sistema.

- 21.- Se indicará el Nombre completo de la **Marcas de la Carrocería.**
- 22.- Se indicará el **Número de Expediente de Plano de Carrocería.**
- 23.- Se indicará el **Número de Plano.**
(Los Items 21, 22 y 23 deberán ser indicados para los vehículos de categoría M3, que deben aprobar sus planos de carrocería ante la CNRT para ser librados al servicio). Vehículos de otras categorías no se deben llenar los casilleros indicados.
- 24.- Se indicará la **Clase de Servicio** que corresponda.
- 25.- Se indicará la **Cantidad de Asientos de Pasajeros** (excluye conductor, acompañante y camarera).
- 26.- Se indicará el **Número correspondiente de la Línea**, si corresponde.
- 27.- Se indicará el **Número de Interno de la empresa** que figure en el vehículo, si corresponde.
- 28.- En **Tipo** se indicará: piso bajo, piso bajo movilidad reducida, piso semi bajo, doble piso, piso y medio, convencional, etc.
- 29.- Se indicará la **Marcas y modelo del Tacógrafo o Limitador de velocidad.**
- 30.- Se indicará el **Número del Tacógrafo o del Limitador de velocidad.**
- 31.- Se indicará la **Clase de Carga** según el Código Correspondiente al producto.
- 32.- Se indicará la **Utilización** según el Código que Corresponda a la modalidad del servicio de carga.
- 33.- Se indicará el **Producto** que corresponde a la clase de carga que transporta habitualmente. Si no realiza transporte habitual de un determinado producto se indicará "varios".
- 34.- Se indicará el **Tipo de Vehículo** que corresponda según el código siguiente: **CA Camión:** todo vehículo que transporta carga (Ej. utilitarios, camionetas, furgones, camiones etc.)
TR Tractor: todo vehículo que no transporta carga y arrastra otro vehículo.
AC Acoplado: todo vehículo que debe ser remolcado por un camión.
SE Semirremolque: todo vehículo que debe ser remolcado por un vehículo tractor.
OT Otros: vehículos no contemplados en los items anteriores: vehículos especiales, grúas, etc.
- 35.- Se indicará el **Código Correspondiente.**
- 36.- Se indicará el **Tráfico habitual** que realice, Interjurisdiccional, Internacional.
- 37.- Se indicará la **Fecha de Aprobación.**
- 38.- Se indicará **Fecha de Vencimiento.**
- 39.- Se indicará **Número y Nombre del Centro de Revisión Técnica.**
- 40.- Espacio para Pegar el **Troquel de la Obleta.**
- 41.- **Usuario:** Indicar datos del Conductor.
- 42.- **Firma y Sello del Director Técnico**
- 43.- **Hora de Inicio de la Revisión:** La imprime el sistema informático, toma la información de la hora de apertura de la PRT.
- 44.- **Hora de Finalización de la Revisión:** La imprime el sistema informático, toma la información de la hora de impresión del Certificado en caso de aprobado.
- 45.- Se imprime el número de Planilla de Revisión Técnica
- 46.- Se imprime la Serie, tipo y número de Certificado de Revisión Técnica
- 47.- Se imprime código de seguridad del sistema informático

En el caso de **Condicional o Rechazo**, la Hora de finalización se toma del momento en que se califica la revisión, imprimiéndose por el sistema, ambos tiempos en la PRT

Buenos Aires, 17 de Enero de 2008.-

NOTA Nº: 0068/08

SRES. AUDITORES:

Nos dirigimos a Uds con el fin de comunicar que se informe a los Centros de Revisión, que a partir del 21 de Enero de 2008, se va a modificar el sistema en el area de carga de datos de Certificado de Carga, motivo por el cual se notifica a los Usuarios el siguiente instructivo.

Para incluir el Certificado del Tercer Eje, se deberá escribir según los casos particulares la siguiente información:

- 0- (Cero menos) Original de Fábrica
 - 1- (Uno menos) Modificado con Certificado en Trámite
 - 2- (Dos menos) Modificado sin Certificado
- Si posee Certificado, se deberá transcribir su Número
Si no corresponde a ninguno de los casos anteriores, se deja vacío

El sistema imprimirá los siguientes textos acorde a lo ingresado al sistema:

ORIGINAL DE FABRICA
MODIF. CERT. EN TRAMITE
MODIF. SIN CERTIFICADO
(NUMERO DE CERTIF.)
(VACIO)

Para indicar la Clase de Carga, se cambiará la actual lista de códigos de Clase que van del 021 al 900 por la siguientes Categorías de Transportistas:

CMG (TRANSPORTISTA DE CARGA MASIVA O A GRANEL)
CPG (TRANSPORTISTA DE CARGA PELIGROSA)
CF (TRANSPORTISTA DE CARGA FRACCIONADA)
CP (TRANSPORTISTA DE CARGA PROPIA)
TE (TRANSPORTISTA DE TRAFICOS ESPECIALES)
CI (TRANSPORTISTA DE CARGA INTERNACIONAL)

78

Clasificación acorde al Artículo 14 del Decreto 1035 / 2002 de la ley 24.653 (RUTA), adjunto se remite copia de dicho Artículo en la que se define cada una de estas categorías.

En cuanto al sistema, se desarrollará un modelo semejante al que se usa actualmente para los Servicios de Pasajeros, en la cual se marcarán Uno o mas Categorías según el caso, y en el certificado se imprimirán las siglas separados por el carácter guión (-). Por ejemplo (CMG - CPG - CI).

También se va a modificar el sistema en el área de carga de datos de Certificado de Pasajeros, motivo por el cual se notifica a los Usuarios el siguiente Instructivo.

Para incluir el Certificado LCM de Buses (Licencia de Configuración de Modelo), se deberá escribir según los casos particulares la siguiente información:

- 1- (Uno menos) Constancia Provisoria de Inspección
Si posee Certificado, se deberá transcribir su Número

El sistema imprimirá los siguientes textos acorde a lo ingresado al sistema:

CONST.PROV.INSCRIP.
(NUMERO DE CERTIF.)

Sin otro particular, saludamos a Uds. muy atentamente.

ORIGEN	
CONF.	
IMP.	
V° B°	

AUDITORIAS REGIONALES
Sres. Auditores

S **1** **0**

TEXTO DEL ARTICULO 14, DECRETO 1035 / 2002, LEY 24.653

ARTICULO 14. — Las inscripciones de los transportistas se formalizarán de acuerdo a las siguientes categorías, según su especialidad de tráfico, pudiendo los interesados inscribirse en UNA (1) o más categorías:

- a) Transportista de Carga Masiva o a Granel (T.C.M.G.): comprende a quien realice transporte de bienes homogéneos efectuado por un transportista, que sin necesidad de pasar por su depósito tiene uno o varios destinos y se encuentra respaldado por uno o más documentos contractuales.
- b) Transportista de Carga Peligrosa (T.C.Pg.): comprende al transportista que realice traslado de sustancias o mercancías consideradas peligrosas por la normativa vigente, que sin necesidad de pasar por un depósito propio, tiene uno o varios destinos y que se encuentra amparado por uno o más documentos respaldatorios. Si las sustancias o las mercancías fueran acopiadas en el depósito del transportista deberá cumplir en lo pertinente, con las especificaciones previstas para la especialidad de carga fraccionada.
- c) Transportista de Carga Fraccionada (T.C.F.): comprende el traslado efectuado por un transportista, como actividad principal o accesoria y con un fin económico, de bienes compatibles que puedan ser consolidados en la misma bodega, acoplados en uno o varios orígenes, de uno a varios dadores de carga, con uno o más destinos y con entregas completas o fraccionadas.
- d) Transportista de Carga Propia (T.C.P): comprende los servicios de transporte automotor de cargas realizado por comerciantes, industriales, ganaderos, agricultores, empresas y entidades privadas en general, mediante vehículos automotores de su propiedad, de efectos y mercaderías o efectos sin transformación o elaboración de los mismos. Sólo podrá ser considerado transporte propio de esas mercaderías o productos el efectuado en los vehículos de propiedad de quien transporta, cuando el precio de venta de las mercaderías sea fijo y uniforme, es decir, independiente del lugar de entrega.
- e) Transportista de Tráficos Especiales (T.T.E.): comprende actividades que por sus características técnicas requieren de normas específicas de regulación, cuya determinación corresponde a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION, como el transporte de caudales, de cargas indivisibles (ingeniería del transporte), de correos o valores bancarios, de recolección de residuos, de trabajos en la vía pública, de ganado mayor o de cualquier otro que determine el referido organismo.



CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE

CNRT
STN
UTN

f) Transportista de Carga Internacional (T.C.I.): comprende el traslado de mercaderías efectuado por un transportista entre la REPUBLICA ARGENTINA y otro país.

**CRITERIOS PROPUESTOS POR URUGUAY
PARA EL LLENADO DE CAMPOS EN EL MODELO DE
CERTIFICADO DE INSPECCION TECNICA VEHICULAR**

12 - CATEGORIA VEHICULO

PASAJEROS

M2 - miniómnibus	8<=asientos<18	PBT<5t
M3 - miniómnibus	8<=asientos<18	PBT>5t
M3 - microómnibus	18<=asientos<26	PBT>5t
M3 - ómnibus	asientos >=26	PBT>5t

CARGAS

N2 - camión chico	3,5t<PBT<=8,5t
N2 - camión	8,5t<PBT<=12t
N3 - camión	PBT>12t
N3 - tractor	PBT>12t
O3 - remolque	3,5t<PBT<=10t
O3 - semirremolque	3,5t<PBT<=10t
O4 - remolque	PBT>10t
O4 - semirremolque	PBT>10t
O4 - remolque especial	
O4 - semirremolque especial	

27 - TIPO DE TREN (no obligatorio)

VEHICULOS DE CARGA

1S-1D	Camión o tractor de dos ejes
1S-2D	Camión o tractor de tres ejes (eje doble trasero)
1D	Semirremolque de eje simple
2D	Semirremolque de eje doble
3D	Semirremolque de eje triple
1D-1D	Remolque de dos ejes o semirremolque de ejes separados
1D-2D	Remolque de tres ejes (eje doble trasero) Semirremolque de ejes separados, uno simple y uno doble
1D-3D	Remolque de cuatro ejes (eje triple trasero)

VEHICULOS DE PASAJEROS

1S-1S	Miniómnibus de dos ejes
1S-1D	Micrómnibus y ómnibus de dos ejes
1S-1D1S	Omnibus con eje trasero asimétrico
1S-2D	Omnibus con eje trasero doble
2S-2D	Omnibus con eje doble de ruedas simples adelante y de eje doble de ruedas dobles atrás

29 - PESO BRUTO TOTAL

Se indicará la suma de los pesos máximos asignados por eje.

36 - CLASE DE SERVICIO (VEHICULOS DE PASAJEROS)

REGULAR
TURISMO
OFICIAL
PROPIO

37 - TIPO (VEHICULOS DE PASAJEROS)

METROPOLITANO
REGIONAL
NACIONAL
INTERNACIONAL

39 - CLASE DE CARGA (VEHICULOS DE CARGA)

SOLO COMUN
SOLO PELIGROSA
COMUN O PELIGROSA
SOLO ESPECIAL

40 - TIPO DE VEHICULO (VEHICULOS DE CARGA)

NACIONAL
INTERNACIONAL

41 - TIPO DE CAJA (VEHICULOS DE CARGA)

ABIERTA
PLATAFORMA
PLATAFORMA BAJA
SIDER
CHIPERO
FURGON
FURGON REFRIGERADO
CISTERNA
CISTERNA CRIOGENICA
TOLVA
HOMIGONERA
AUTOMOVILERA
PORTA CONTENEDOR
JAULA
FORESTAL
VIDRIERO
BOTELLERO
VOLCADORA
PORTA VOLQUETA
COMPACTADOR DE RESIDUOS
BLINDADO

24

ANEXO VI



**ACTA DE LA 13ª REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE ESPECIALISTAS EN
TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR**

En la ciudad de Montevideo, los días 4, 5 y 6 de noviembre de 2009, se realizó la **13ª Reunión de la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo del MERCOSUR**, con la participación de las Delegaciones de la República Federativa del Brasil 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 C/N J. Eduardo Aguiñaga, Jefe de la Delegación de la República Oriental del Uruguay, quien dio la bienvenida a la Delegación presente, deseándoles una feliz estadía en la ciudad de Montevideo y lamentando la ausencia de las Delegaciones de Argentina y Paraguay.

En el tratamiento del Acuerdo Multilateral de Transporte del MERCOSUR, la Delegación de Uruguay hizo una breve reseña de sus antecedentes y de lo acontecido en las sucesivas reuniones del SGT 5 "TRANSPORTES" – MERCOSUR. En la XXIX Reunión, llevada a cabo en la ciudad de Asunción, las Delegaciones de Argentina, Brasil y Paraguay acordaron la redacción de un texto del referido Acuerdo, estableciendo un régimen de exclusiones sobre: el transporte de cabotaje, el transporte regulado por el Acuerdo de Transporte Fluvial para la Hidrovia Paraguay - Paraná, el transporte internacional con origen o destino en puerto fluviales del Rio Alto Paraná, el transporte internacional de petróleo bruto de origen brasilero y los derivados básicos del mismo producidos en la República Federativa de Brasil.

Dicho texto fue remitido oportunamente a consideración de Uruguay, quien realizó determinadas observaciones dentro de los plazos reglamentarios.

La Delegación de Uruguay planteó en las siguientes reuniones la necesidad de limitar el alcance del Ámbito de Aplicación del Acuerdo, centrándolo en el transporte marítimo y fluvial de mercaderías con origen y destino de los Estados Parte del MERCOSUR, excluyendo los servicios "FEEDER".

A pesar de que dicha propuesta no fue acompañada por el resto de las Delegaciones, las mismas manifestaron su predisposición para continuar analizando el tema con el objetivo de lograr una solución alternativa que contemple las necesidades de todos los Estados Parte.

Ante esa situación la Delegación uruguaya se comprometió a hacer un nuevo esfuerzo y a analizar nuevamente el Acuerdo, conjuntamente con los sectores



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

Noviembre de 2009 – Montevideo, República Oriental del Uruguay

públicos y privados, a los efectos de contribuir en la búsqueda de una solución al respecto.

Habiendo realizado el estudio comprometido donde participaron Instituciones del Estado y Estudios de Consultores Privados, se llegó a la conclusión que resulta inconveniente para Uruguay la aceptación del Acuerdo en los términos en que está redactado.

Esta Delegación solicitó que el tema continúe a consideración de la Reunión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR y que se evalúe nuevamente el planteamiento realizado por esta Delegación orientado a:

- a) Limitar el alcance del ámbito de aplicación del Acuerdo al transporte marítimo y fluvial de mercaderías con origen y destino de los Estados Parte del MERCOSUR.
- b) Establecer dentro de las exclusiones al transporte de mercaderías los servicios "FEEDERS" en los que terceros países utilicen los puertos uruguayos con propósito de tránsito o transbordo.
- c) Fomentar la creación de una Bandera única del MERCOSUR a sus efectos.

Esta propuesta está sustentada en defensa de los intereses nacionales y basada en la necesidad de cumplir con políticas de desarrollo y justicia social establecidas en el país, modernizando la economía para ampliar la oferta y la calidad de los bienes y servicios disponibles, a fin de mejorar las condiciones de vida de sus habitantes.

En representación de la Delegación de Brasil, la Dra. Ana Maria Pinto Canelas agradeció la bienvenida de la Delegación de Uruguay y lamentó las ausencias de representantes de Argentina y de Paraguay en la Reunión de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR.

Ratificó que, Brasil tiene priorizadas las negociaciones del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR, proyectando una política de transporte marítimo intra – bloque que potenciará el desarrollo de las economías de los Estados Parte, y que también contribuirá para las negociaciones con otros bloques económicos, tales como la Unión Europea.

Por otro lado, la parte brasilera recordó que la prestación de servicios de transporte marítimo en el ámbito del MERCOSUR aún está regida por dos acuerdos bilaterales, Brasil/Argentina y Brasil/Uruguay, firmados en épocas totalmente distintas a la actual realidad del mercado de transporte de mercaderías. Destacó la existencia, en los referidos acuerdos de artículos que se tornaron obsoletos, tales como cuotas de división de cargas, constitución de conferencias de fletes/acuerdos de tarifas y servicios, acuerdos de "pool" y fletes controlados por los gobiernos.

Por estas razones la Delegación brasilera reitera la necesidad de concluir las negociaciones del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo de manera más



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


Noviembre de 2009 – Montevideo, República Oriental del Uruguay

rápida, en el intento de alcanzar los objetivos que marca el Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del MERCOSUR.

Ante las ausencias de las Delegaciones de Argentina y Paraguay, las Delegaciones de Brasil y Uruguay acuerdan enviar una copia con sus correspondientes anexos la presente Acta, para que las referidas Delegaciones y de acuerdo a lo dispuesto en las normas vigentes, tomen conocimiento de las actuaciones llevadas a cabo por esta Comisión de Especialistas.

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


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


Por la República Oriental del Uruguay
Cap. Nay José El Aguiñaga Corbo



XXXVIII REUNIÓN SGT N° 5 – COMISION DE ESPECIALISTAS
EN TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR
Noviembre de 2009 – Montevideo, República Oriental del Uruguay

**13ª REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE ESPECIALISTAS EN TRANSPORTE MARÍTIMO
DEL MERCOSUR**

**ANEXO I
LISTA DE PARTICIPANTES**

Por la República Federativa del Brasil

Dra. Ana Maria Pinto Canellas	Superintendente Nav. Marit. y Apoyo – ANTAQ
Dr. Francisco Luiz Baptista Da Costa	Ministerio dos Transportes
Sergio Augusto N. de Oliveira	ANTAQ
Milton Benevides Dos Guarany	Marina del Brasil
Carlos Radicchi	Marina del Brasil
Rafael Magalães Furtado	Ministerio dos Transportes – Consultoría Jurídica

Por la República Oriental del Uruguay

Cap. José E. Aguilera Corbo	Director General de Transporte Fluvial y Marítimo
Cap. Gastón Silberman	Presidente - ANP
Dra. Liliana Peirano	Directora de Secretaria – ANP
Dra. Adela Marina Legazcue	Asesora, DGTFM - MTOP
Esc. Claudia Riolfo	Asesora, DGTFM - MTOP

OBSERVADORES:

Eduardo Rosenthal	Cámara Naviera Argentina – Argentina
Oscar Fernandez	Cámara de Exportadores – Argentina
Ruben Alejandro Moreira	Sindicato Obreros Marítimos Unidos – Argentina
Gustavo Roca	Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante – Argentina
Fabio Siccherino	LOG – IN LOGISTICA – Brasil
Roberto Galli	SYNDARMA – Brasil
Homero Sampaio	SYNDARMA – Brasil
Ricardo Ponzi	FNTTAA – Brasil
Julio Sansalone	Centro de Navegación – Uruguay
Rodolfo Camarosano	Unión de Exportadores – Uruguay
Alvaro Francisco Ardao	Cámara de la Marina Mercante – Uruguay

ANEXO II

- **Cámara de Exportadores de la República Argentina**
- **Cámara Naviera Argentina – Sindicato Nacional de Empresas de Navegación Marítima (Brasil)**
- **Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (Argentina) – S.O.M.U.**
- **Cámara de la Marina Mercante Nacional (Uruguay)**
- **Centro de Navegación (Uruguay)**



Handwritten signature and date: 90

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Buenos Aires, 2 de noviembre de 2009

Al Señor
Director Nacional de Transporte
Coordinador del SGT N° 5 / Mercosur
Sr. Felipe Martín
S _____ / _____ D

Ref.: CD N° 5484/2009

- 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 Transporte Mercosur a realizarse en Montevideo, Rep. Oriental del Uruguay, los días 4 a 6 de noviembre/09.

De nuestra consideración:

En ocasión de las últimas reuniones del SGT N° 5 Mercosur realizadas en la Ciudad de Maceio, Brasil, los días 29 a 31 de octubre de 2008, y en Asunción, Paraguay, los días 27 a 29 de mayo/09, 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 la Coordinación 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 - CIQYP -
- Cámara de Puertos Privados Comerciales
- Centro de Exportadores de Cereales - CEC -
- Centro de Industriales Siderúrgicos - CIS -
- Centro de Navegación

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>

1 de 3

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

- Sociedad Rural Argentina

Reiteramos en esa ocasión la presentación efectuada para el SGT N° 5 Transporte Mercosur celebrado en Mendoza durante los días 9 a 11 de abril de 2008 en la cual a través de una detallada fundamentación se arribó a conclusiones y propuestas concretas en sus puntos IV y V.

Adjunto encontrará su texto¹.

Ante la proximidad de la reunión del SGT N° 5 a realizarse en Montevideo, República Oriental del Uruguay, los días 4 a 6 de noviembre/09 próximos y no habiéndose producido hechos nuevos significativos tales como sería contar con una nueva versión del PAMTMM o el conocimiento de un estudio que fundamente el diseño de un futuro proyecto de Acuerdo consideramos oportuno:

- Reiterar a continuación las conclusiones arribadas presentadas por la CUT en marzo/08 (Punto IV).
 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

¹ Se adjunta presentación de la CUT de fecha 24 de octubre/08 para la reunión de Maceio, Brasil 29 a 31 octubre/08, que contiene como anexos:

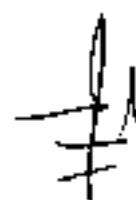
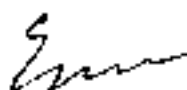
- Presentación de la CUT efectuada el 25 de marzo/08 para la reunión celebrada en Mendoza, República Argentina los días 9, 10 y 11 de abril/2008 (Consta en Acta en papel de esa reunión)
- Presentación de la CUT del 24/08/07 para la reunión del SGT 5 Mercosur (Consta en Acta de esa reunión)

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>



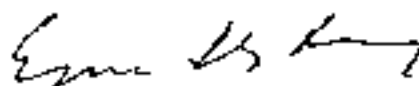
CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

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.
- Solicitar a Ud.
 - a) Considerar la fundamentación expuesta en la presentación de la CUT de marzo/2008 -adjunta- y las correspondientes cinco conclusiones reiteradas en el punto anterior.
 - b) 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.
 - c) Una vez finalizado el estudio y la propuesta correspondiente, se ofrezca el texto para recibir los aportes del sector privado.
 - d) Que esta presentación, con todos sus anexos conste en el acta correspondiente a la reunión del SGT N° 5 a realizarse en la en Montevideo, República Oriental del Uruguay, los días 4 a 6 de noviembre/09.

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

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>

3 de 3



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 Nº 5
Noboru Ofugi
S. / D.

Ref.: CD. Nº 5101/2008

Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte
Marítimo del Mercosur – SGT Nº 5 -

Solicitud de consideración de esta presentación y
de inclusión de la misma en el Acta de la reunión
del SGT Nº 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 Nº 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 Nº 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@cera.org.ar Internet: <http://www.cera.org.ar>

1 de 4

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 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.*

¹ Incluye como anexo 1 la presentación efectuada por la CUT en 2007 (CD N° 4896/08) para la anterior reunión del SGT N° 5 ratificándola y ampliándola

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)

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 Maceió, 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.

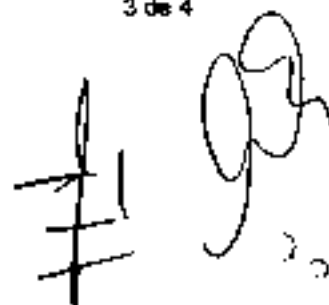
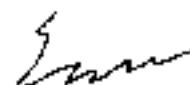
Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina

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>

3 de 4

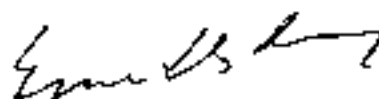


CUT

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 Maceló los días 29 al 31/10/08.

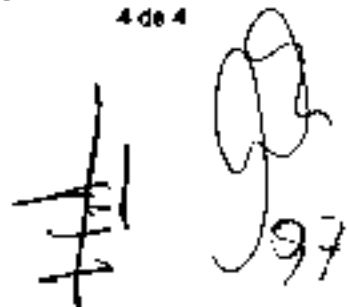
Agradeciéndole anticipadamente su respuesta positiva a esta solicitud saludamos a Ud. con la mayor consideración.



Enrique S. Mantilla
Presidente CERA
Entidad Coordinadora de la CUT

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>

4 de 4



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

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:

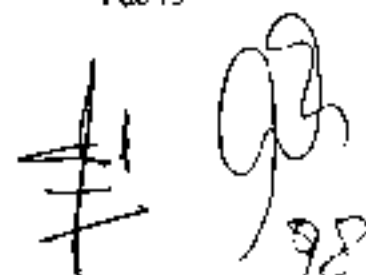
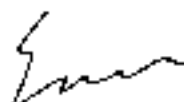
Las entidades que a continuación se citan en orden alfabético, representantes de la carga de exportación y de importación, la producción, los puertos y el transporte internacional, reunidas en la Comisión de Usuarios del Transporte – CUT -, tienen el agrado de dirigirse a Ud., refiriéndose al Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del Mercosur¹ (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

¹ Texto ver Anexo I

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>

1 de 15



CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

I. INTRODUCCIÓN

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 APOORTE DE LA COMISIÓN 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

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>

2 de 15



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.

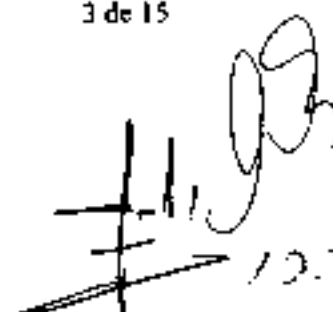
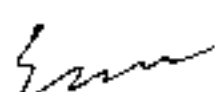
Sosteniendo: *"No existe sin embargo en el proyecto elemento alguno que permita suponer que el mecanismo elegido por el PAMTMM sea el apropiado para el logro de ambos objetivos. Se observa entonces una desconexión entre el instrumento elegido y sus objetivos".*

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>

3 de 15



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 I. 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:

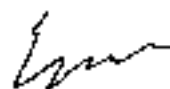
- El total apoyo a la posición sustentada por la Delegación Oficial uruguaya.
- Que el Sector Privado de ese país esté de Acuerdo en que se firme un Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo pero lo condiciona a:
 - "Que no se constituya en una traba al desarrollo de nuestro Comercio Internacional 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:

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>

4 de 15



101

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

	Destinatarios	Fecha
DOC 1	Secretario de Transportes (Argentina)	19.10.2007
DOC 2	SGT Nº 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 5	Ministro de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto (Argentina)	11.10.2007
DOC 6	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 promueva 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 1º - C1035AAP - Buenos Aires
 Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Líneas rotativas)
 E-mail: contacto@cera.org.ar Internet: <http://www.cera.org.ar>

5 de 15

Era...

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
1.22

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 PAISES 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

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

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° 3577/92¹. 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 Partes.

¹ 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 (Lineas rotativas)
E-mail: contacto@cera.org.ar Internet: <http://www.cera.org.ar>

7 de 15



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 corta 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
- Relieve 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

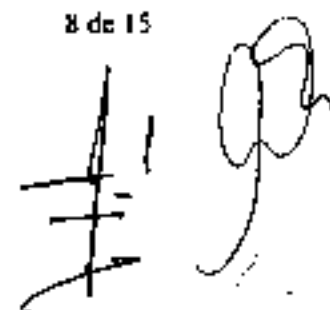
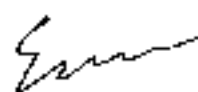
Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina

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>

8 de 15



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 e 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 N° 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.**

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>

9 de 15



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 "leaders" 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>

10 de 15

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

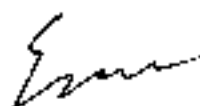
Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina

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>

11 de 15



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

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>

12 de 15

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.

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>

13 de 15

CUT

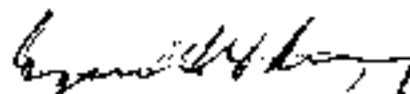
COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

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 N° 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

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>

15 de 15



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.

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

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 Mercosur¹ (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 - CIARA -
- Cámara de Puertos Privados Comerciales
- Centro de Exportadores de Cereales
- Centro de Industriales Siderúrgico – CIS –
- Centro de Navegación
- CIARA
- Sociedad Rural Argentina – SRA -

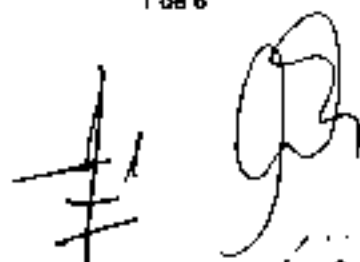
¹ Se adjunta texto

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

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 18 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

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

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 incluidas 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.

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

- 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:



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

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 periodos 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 bodega del Mercosur es limitada (a excepción de la del Brasil) (Ver cuadros I y II adjuntos).

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

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.

Enrique S. Mantilla
Presidente CERA
Entidad Coordinadora de la CUT

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

6 de 6

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Cuadro I: 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 II: 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	904.379.816	(*) 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

Esma

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>

[Handwritten signatures]

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 marinas 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 este 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 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, con o sin el empleo de instalaciones portuarias, de sus cargas de importación y exportación provenientes o 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 del

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

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 andamiaje 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 practica 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/o 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



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

Art. 9º Las Autoridades Competentes de los Estados Parte elaborarán el Reglamento del 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 Acuaviarios – 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 renovables 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.



ANEXO II

XXXVIII Reunión del SGT-5 del MERCOSUR

Declaración Conjunta de Armadores

Cámara Naviera Argentina
Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima - Syndarma (Brasil)

Los armadores Argentinos y Brasileños, nucleados en la Cámara Naviera Argentina y en el Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima- Syndarma (Brasil), manifestando su preocupación 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 del Paraguay en el mes de abril del año 2005, declaran lo siguiente:

1. Ratifican el principio fundamental de que el transporte por agua del MERCOSUR debe ser atendido por los armadores de la región, propietarios de buques registrados en uno de los Estados Partes, de acuerdo con sus respectivas legislaciones.
2. La totalidad de las cargas movimentadas entre los puertos del MERCOSUR debe ser incluida en el Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR, independientemente del origen o destino final de las mismas.
3. El Acuerdo debe promover el desarrollo y el fortalecimiento del transporte por agua de la región, a través de la igualdad de las condiciones operativas. Los principios de reciprocidad y libre acceso de los armadores a las cargas de la región deben ser consagrados y no limitados.
4. El desarrollo de las economías regionales es el principal objetivo del MERCOSUR. Dichas economías están integradas por bienes y por servicios; ambos deben tener un tratamiento igualitario en el MERCOSUR. El transporte marítimo intra-regional, vital para el desarrollo de las marinas mercantes regionales, no es más que un tráfico marginal para las líneas extranjeras. Sería ilógico exponer a las marinas mercantes de la región a una competencia internacional depredatoria.


123

5. Todos los principios definidos por los armadores del MERCOSUR tienen por único objetivo el desarrollo de las marinas mercantes y la industria naval de los Estados Partes. No existe en cualquiera de ellos la intención de un cierre de mercado que genere el aumento de los fletes. En todos ellos se prevén mecanismos que conduzca a la competencia entre los armadores de la región garantizando a las economías locales la prestación de servicios a niveles de precios practicados internacionalmente.

6. No se debe perder la oportunidad histórica que este Acuerdo ofrece para fomentar el desarrollo de las actividades de las marinas mercantes y de la industria naval, generando empleos y riquezas



Roberto Galli
Vicepresidente Ejecutivo
SYNDARMA



Jorge J. Alvarez
Presidente
CAMARA NAVIERA ARGENTINA



ANEXO II

Montevideo, 5 de noviembre de 2009

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

Los sindicatos, abajo firmantes, que nuclean a los trabajadores de la Marina Mercante de la República Argentina, desean manifestar ante la XXXVIII reunión Plenaria del Subgrupo de Trabajo N° 5, Transporte del Mercosur, su firme posición de apoyo al proyecto Acuerdo Multilateral de Transporte MERCOSUR, conforme al texto vigente a la fecha.

Asimismo, deseamos expresar nuestra más profunda preocupación ante las continuas dilaciones en que se encuentra la negociación del texto de dicho acuerdo, consensuado por las delegaciones de Argentina, Brasil y Paraguay en abril de 2005, y reiterando que la firma del proyecto arriba mencionado hará realidad la libre circulación de servicios de transporte marítimo intra – MERCOSUR tal cual lo proclama el Protocolo de Montevideo sobre Comercio de Servicios de MERCOSUR.

Los Estados Partes que apuestan a la integración, lo hacen en busca de aumentar el bienestar de su población y avanzar en la reafirmación de un MERCOSUR inclusivo, social y productivo, y no nos queda duda alguna, que la liberación intra zona del transporte marítimo a favor de armadores regionales debidamente acreditados, con barcos de bandera de países MERCOSUR, traerá aparejado una demanda directa de trabajo de calidad, tanto para los marinos mercantes como también para los trabajadores de actividades conexas. Además, los Estados miembros ya reconocen en sus legislaciones respectivas la Reserva del Cabotaje Nacional para las respectivas empresas nacionales de navegación, por lo cual la ratificación de esta condición contribuye a agilizar las negociaciones del bloque.


Sabemos que existen sectores que pretenden desconocer que la integración también incluye a los servicios, por un lado apoyan y propician mecanismos de protección en materia de bienes y por otro se oponen al Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo. Deseamos recordar algunos de los perjuicios a los cuales nos enfrentamos cuando hablamos de liberar el tráfico marítimo a buques extrazona:



- Se benefician directamente las economías de países extra – MERCOSUR
- Disminución de la flota mercante de bandera regional
- disminución de puestos de trabajos, tanto de tripulantes como de personal de tierra
- imposibilidad del desarrollo de la industria naval



Por lo expuesto, estos sectores empresarios deberán comprender que el comercio es mercaderías más servicios.

En base a los conceptos arriba expuestos, solicitamos avanzar en las negociaciones del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR para su elevación al Grupo Mercado Común, a fin de concluir el tan ansiado proceso de integración en lo referente al transporte por agua.


 Centro de Capitanes
 de Ultramar y Orizontales
 de los Almirantes Mercante
 S.O.M.U.

Los trabajadores marinos brasileños apoyan íntegramente las posiciones manifestadas por los trabajadores argentinos representados por el S.O.M.U. y Centro de Capitanes de Ultramar


 Ricardo Porzi
 Presidente de la Federación
 Nacional de Trabajadores Aquaviarios

CAMARA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Montevideo, 5 de noviembre de 2009.-

Manifestación de la Cámara de la Marina Mercante Nacional ante el plenario de la XXXVIII Reunión del Sub Grupo 5, Transportes del MERCOSUR

La Cámara de la Marina Mercante Nacional manifiesta su profunda frustración pues, hasta la fecha no se ha obtenido ningún resultado en el tema fundamental en lo que refiere al transporte marítimo como lo es, sin duda, el Acuerdo Multilateral de Cargas del Mercosur.

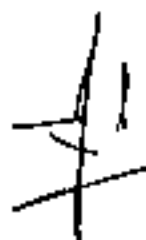
Esta situación nos hace sentir que lo que se ha logrado es asegurar la permanencia de los acuerdos bilaterales que impiden a nuestra marina mercante el acceso al transporte de cargas en la región.

En efecto, a partir de la entrada en vigencia del Tratado de Asunción, la marina mercante de los cuatro países debe cumplir con el Tratado de Asunción, que dio origen al Mercado Común del Sur, transportando cargas entre los cuatro países, en una libre participación de las banderas de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

La fuerza del Tratado nos debe llevar a concretar " la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los países..." como lo establece el Tratado de Asunción. De lo contrario, y con mucho dolor, debemos reconocer que la integración es letra muerta.

En esta nueva orientación que hemos querido dar a nuestros cuatro países, deberían estar totalmente permitidos los convenios bilaterales, y por tanto las marinas mercantes del Mercosur deben brindar al usuario

Misiones 1381, Ptao 4 - Esc. 401
Montevideo - Uruguay
Tel (5982) 915 2803 - Fax (5982) 915 3541



CAMARA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

la posibilidad de transportar sus mercaderías en barcos de armadores del Mercosur, sin distinción alguna.

Sabemos los motivos que en las distintas reuniones han sido obstáculo para la firma del Acuerdo Multilateral, en especial en los últimos años, por la posición de Argentina, Brasil y Paraguay, de incluir los tránsitos en el ámbito del Acuerdo. Nuestro país, por razones que ha fundamentado, pretende mantener el principio de observar las mercaderías con origen y destino en los Estados Parte, tal como se había acordado desde el principio.

Más allá de esta discusión sobre este tema en particular, nos preocupa realmente la entrada en vigencia del texto una vez aprobado por los cuatro Países de acuerdo al texto que establece:

Art. 12°. "El presente Acuerdo tendrá vigencia por una plazo de cinco (05) años renovables automáticamente, por períodos 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 parlamentario 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. "

Cuánto tiempo puede llevar la aprobación parlamentaria es algo que no podemos determinar a priori y por tanto, y en cuanto ello no suceda, continuarían vigentes los referidos Convenios Bilaterales, hecho que nos preocupa fundamentalmente.

CAMARA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Lamentablemente antecedentes tenemos para avalar nuestra preocupación. Los cuatro países integrantes del Mercosur y también Bolivia, aprobaron para la Hidrovía Paraguay-Paraná un Acuerdo de Transporte Fluvial, vigente desde el 13 de febrero de 1995, que reserva el transporte a los armadores de los países signatarios en igualdad de derechos, tratamientos y condiciones. Elimina a favor de las embarcaciones de bandera de los países que integran la hidrovía las limitaciones al transporte de bienes o personas reservados en su totalidad o en parte a las embarcaciones que naveguen bajo bandera nacional del país de destino o de origen. Las mercaderías de la hidrovía deben ser transportadas por los buques de las cinco banderas en igualdad de condiciones.

Tampoco en este marco, y a pesar de los años transcurridos, la bandera uruguaya encuentra igualdad de oportunidades por la no internalización de reglamentos por parte de algunos de los Estados Parte. Y nada se ha podido hacer para lograrlo.

Vale pues, creemos, nuestra preocupación, pues en tanto no se fije una vigencia real y efectiva a la firma del Acuerdo en un corto plazo y con seguridad, podemos recrear esa carencia del Acuerdo de la Hidrovía.

A la integración no se llega en forma súbita. Por ello, si durante un determinado período el transporte de la región se rigió por acuerdos bilaterales, hoy debemos alcanzar una nueva etapa de libre circulación que nos exige mucho más: la libre participación del servicio de transporte entre los cuatro países.

CAMARA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Es por ello que recalcamos enfáticamente que el acuerdo al que pueda llegarse en el tema en discusión hace mucho tiempo, en cuanto a inclusión o no de los tránsito, por ejemplo, no nos asegurará el cumplimiento del espíritu del Tratado que creó el Mercosur y al que por espíritu de integración, debemos sentirnos llamados a cumplir ya.

Hoy son válidos los principios acordados por los cuatro países en la reunión del subgrupo 6 realizada los días 15 y 16 de julio de 1992. Ellos son:

- Igualdad de condiciones operacionales para los buques de los Estados Parte.
- Preferencia para los armadores nacionales de los cuatro países en el tráfico entre los Estados Parte.
- Mecanismos para evitar prácticas cartelizantes entre los armadores de los Estados Parte y prácticas desleales de competencia de terceras banderas.
- Inclusión dentro del acuerdo de todas las cargas, excepto aquellas que estén restringidas por las Constituciones respectivas.
- Principio de no cuotificación.

En cuanto a la excepción de las cargas restringidas por las Constituciones, la posición de los armadores uruguayos fue y es de que las mismas no deben mantenerse y deber'na en el corto plazo incluirse todas las cargas.

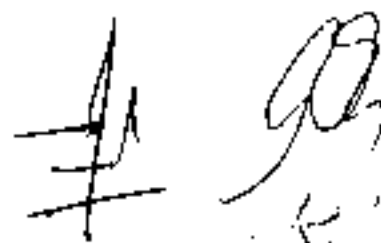
La Cámara de la Marina Mercante Nacional agradece la oportunidad de poder expresar su posición ante el Plenario del Sub Grupo 5,



CAMARA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Transportes del Mercosur y agradece a todas las delegaciones tener en cuenta la misma, con el mejor espíritu constructivo de la integración a la que, por la firma del Tratado de Asunción, hemos aspirado.

Misiones 1381, Piso 4 - Esc. 401
Montevideo - Uruguay
Tel: (5982) 915 2803 - Fax: (5982) 915 3541



Estimados Sres. miembros del SUBGRUPO DE TRABAJO No. 5
"TRANSPORTES" DEL MERCOSUR

En nombre del Centro de Navegación del Uruguay agradezco la oportunidad de ser escuchados en esta instancia.

Nuestra institución ha manifestado reiteradamente su preocupación respecto al curso que pudieran tomar las negociaciones tendientes a lograr un Acuerdo Gral. de Cargas dentro del MERCOSUR. Evidentemente nuestro principal interés se centra en todo lo que tenga relación con las cargas marítimo/fluviales y en el tratamiento que las mismas tengan en cada situación que podría ser incluida en un eventual acuerdo.

En particular quisiéramos llamar la atención sobre los perjuicios que podría causar a nuestra actividad cualquier tipo de limitación que se agregue a las existentes actualmente, ya sean basadas en acuerdos bi o multilaterales. Nuestra posición es en pro de la libertad de los distintos actores y de la libre competencia, pues creemos que la misma favorecerá en definitiva el crecimiento del comercio y de la actividad económica en todos nuestros países.

Prácticamente desde los inicios de la actividad portuaria en nuestro país, el Uruguay se ha perfilado, casi naturalmente, como hub regional, principalmente debido a su posición geográfica y al tamaño de su mercado interno, luego favorecidos por una legislación adecuada.

Como representantes de varios sectores de la actividad marítimo/portuaria, uno de nuestros principales objetivos en los últimos años ha sido justamente el de consolidar a nuestro país como centro de distribución regional, y creemos que uno de los factores externos a los cuales nuestra actividad es mas sensible, es justamente el marco normativo que regula el transporte de mercaderías desde o hacia los países vecinos.

Hemos venido sufriendo una serie de limitaciones últimamente, dadas sobre todo por restricciones para la navegación fluvial, como sin dudas lo son tanto los desacuerdos respecto al dragado del Canal Martín García como las normas que regulan el tamaño de los convoys en el último tramo de la hidrovía, o las nuevas disposiciones respecto al amarre de barcazas en costas argentinas frente a Nueva Palmira. Nuestra preocupación fundamental dentro de ámbitos como éste, en el que estamos hoy, debe ser el abatimiento de todas estas restricciones y de ninguna manera estamos dispuestos a avalar la construcción de nuevas barreras que puedan frenar el crecimiento de nuestra actividad portuaria, que tiene como vocación justamente brindar sus servicios a la región; y hacia ese objetivo ha orientado sus inversiones desde hace muchos años.

Creemos que instancias como esta deberían concentrar sus esfuerzos en eliminar problemas como los mencionados, que son sólo una muestra de los tantos que se deben enfrentar permanentemente para realizar operaciones logísticas que deberían ser facilitadas y promovidas en beneficio de nuestras economías.




Por este motivo es que abogamos por la libertad de transporte de mercaderías entre nuestros países, con una especial preocupación por cuidar la carga extra regional en tránsito, que es la que por su volatilidad podríamos perder más fácilmente en caso de agregarle restricciones o aumentarle costos a los armadores que hoy vienen a nuestros puertos. Creemos que consolidándonos en nuestro ya mencionado rol estaremos prestándole un mejor servicio a nuestras economías, que el que le haríamos si creáramos marcos de protección artificiales contra la competencia de actores externos.

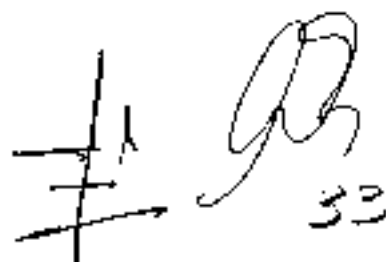
Consideramos que los pilares fundamentales que sostienen la actividad mencionada deben mantenerse o incluso ampliarse, y según nuestro punto de vista el principal de ellos es la libertad de bandera para el transporte de cargas entre nuestros puertos, especialmente aquellas en tránsito.

Creemos que el Uruguay no debe promover ni aceptar ningún tipo de restricción al respecto.

Muchas gracias.

Por el CENNAVE

Roberto Mérola
Vicepresidente



Handwritten signature and the number 33.

ANEXO VII

Constitución de la Independencia Noviembre 1811 2011



Ministerio de Relaciones Exteriores

Fax N° : VMRE/DGPE/DIE/N° 219/09
Fecha : 01/10/09
Cant. de Pág. : 2

PARA:
CLEMENTE SANABRIA
Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transportes"
Dirección Nacional de Transporte,
Fax. 366-270

Ref. : Propuesta de corrección de la Res. GMC N° 65/08

Distinguido Coordinador:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en ocasión de remitir la propuesta de corrección, elaborado por la Secretaría del MERCOSUR a solicitud de la delegación de Argentina, de la Res. GMC N° 65/08 "Acuerdo sobre Pesos y Dimensiones para Vehículos de Transporte por Carretera de Pasajeros y Cargas", aprobada en Brasilia el 28 de noviembre de 2008

Atentamente,


OSCAR RODRÍGUEZ CAMPUZANO
Coordinador Nacional del Grupo Mercado Común

135

SM/859/09

Fecha: 24/09/09

PROPUESTA DE CORRECCIÓN DE NORMAS N° 09/09

<p>NORMA</p> <p>RES. GMC N° 09/09 - ACUERDO SOBRE REGÍSTR Y DIMENSIONES PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE PASAJEROS Y CARGAS.</p> <p>LOMB/GMC - Brasilia, 28/11/2008</p>	<p>FECHA DE ADOCIÓN:</p> <p>LOMB/GMC - Brasilia, 28/11/2008</p> <p>TEXTO CON ERROR O DEFERENCIAS:</p>	<p>Art. 2</p> <p>Instaurar a las representaciones de los Estados Parte junto a ALADI a proceder a la protocolización del referido Acuerdo en la forma de Acuerdo de Alcancos Parcial en el ámbito del Tratado de Montevideo de 1980.</p>	<p>Art. 2</p> <p>Solicitar a los Estados Partes que instruyan a sus respectivas Representaciones ante la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) a protocolizar el texto aprobado en la presente Resolución en la forma de Acuerdo de Alcancos Parcial en el ámbito del Tratado de Montevideo de 1980, incluyendo una cláusula de vigencia en los términos del Artículo 2° del Anexo I de la Resolución GMC N° 43/03.</p>
<p>Art. 2</p> <p>Instaurar a las representaciones de los Estados Parte junto a ALADI a proceder a la protocolización del referido Acuerdo en la forma de Acuerdo de Alcancos Parcial en el ámbito del Tratado de Montevideo de 1980.</p>	<p>Art. 2</p> <p>Solicitar aos Estados Partes que instruíam suas Representações junto à Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) a aprovar na presente Resolução na forma de Acordo de Alcancos Parcial no âmbito do Tratado de Montevideo de 1980, incluindo cláusula de vigência nos termos do Artigo 2º do Anexo I da Resolução GMC N° 43/03.</p>	<p>Art. 2</p> <p>Solicitar aos Estados Partes que instruíam suas Representações junto à Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) a aprovar na presente Resolução na forma de Acordo de Alcancos Parcial no âmbito do Tratado de Montevideo de 1980, incluindo cláusula de vigência nos termos do Artigo 2º do Anexo I da Resolução GMC N° 43/03.</p>	<p>Art. 2</p> <p>Solicitar aos Estados Partes que instruíam suas respectivas Representações junto à Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) a protocolizar o texto aprovado na presente Resolução na forma de Acordo de Alcancos Parcial no âmbito do Tratado de Montevideo de 1980, incluindo cláusula de vigência nos termos do Anexo I da Resolução GMC N° 43/03.</p>

Pie de página de la parte resolutiva

Diferencia en Negrita

Plazo límite para los Estados Partes presenten su respuesta: (1) 24/10/09

Esp. LXXIV GMC - Brasilia, 28/11/2008

Argentina | SUJETS N° 138/09

23/05/09



ANEXO VIII

MERCOSUL/GMC/RES N°

Regulamentação de iluminação externa e de identificação de veículos de transporte de cargas e de veículos de transporte coletivo de passageiros

Considerando o Tratado de Assunção e o Protocolo de Ouro Preto;

Considerando a conveniência de harmonizar progressivamente os regulamentos técnicos de segurança rodoviária nos territórios dos Países Membros.

O GRUPO MERCADO COMUM RESOLVE:

Art. 1º A partir de primeiro de janeiro de 2011, os veículos de transporte de cargas e os veículos de transporte coletivo de passageiros, para serem habilitados ao transporte internacional, deverão estar dotados de iluminação externa e de identificação veicular na forma estabelecida nos anexos desta Resolução.

Anexo I – Especificação dos itens de iluminação veicular;

Anexo II – Discriminação dos itens para efeito de identificação nas figuras ilustrativas dos Anexos III, IV e V;

Anexo III – Iluminação externa e de identificação de ônibus e microônibus;

Anexo IV – Iluminação externa e de identificação de caminhões e caminhões tratores;

Anexo V – Iluminação externa e de identificação de reboques e semi-reboques;

Art. 2º Os itens 10, 11, 14, 15 e 16 do Anexo II são de uso opcional.

Parágrafo único. O País que adotar esses itens como obrigatório para os seus veículos não poderá exigí-los para a circulação em seus territórios dos veículos dos demais países membros.

Art. 3º Para os efeitos desta Resolução deve-se considerar a seguinte classificação dos veículos por categoria:

M2 – Veículos automotores para o transporte de passageiros dotados de mais de 8 (oito) lugares além do condutor, com peso bruto total inferior ou igual a 5,0 toneladas;

M3 – Veículos automotores para o transporte de passageiros dotados de mais de 8 (oito) lugares além do condutor, com peso bruto total superior a 5,0 toneladas;

N1 – Veículos automotores para o transporte de carga com peso bruto total inferior ou igual a 3,5 toneladas;

N2 – Veículos automotores para o transporte de carga com peso bruto total superior a 3,5 toneladas e igual ou inferior a 12,0 toneladas;

N3 – Veículos automotores para o transporte de carga com peso bruto total superior a 12,0 toneladas.

O1 – Reboque ou semi-reboque com peso bruto total não superior a 0,75 toneladas;

O2 – Reboque ou semi-reboque com peso bruto total superior a 0,75 toneladas e inferior ou igual a 3,5 toneladas;

O3 – Reboque ou semi-reboque com peso bruto total superior a 3,5 toneladas e inferior ou igual a 10 toneladas;

O4 – Reboque ou semi-reboque com peso bruto total superior a 10 toneladas.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Anexo I da Resolução GMC nº

Especificações dos itens de identificação luminosa para os veículos das classes (M-N-O):

1 - FAROL LUZ ALTA

1.1 *Presença*

Obrigatória em veículos automotores. Proibida em reboques.

1.2 *Quantidade*

Dois ou quatro.

Para veículos da categoria N3:

Dois faróis extras podem ser instalados.

Quando um veículo é equipado com quatro faróis ocultáveis, a instalação de outros dois faróis adicionais deve ser autorizada somente com o propósito de um sinalizador luminoso, consistindo de iluminação intermitente, em intervalos curtos durante a rodagem diurna.

1.3 *Esquema de montagem*

Nenhuma especificação particular.

1.4 *Posicionamento*

1.4.1 Na largura: nenhuma especificação particular.

1.4.2 Na altura: nenhuma especificação particular.

1.4.3 No comprimento: na dianteira do veículo e instalado de maneira tal que o sinal luminoso emitido não cause desconforto ao motorista, nem diretamente ou indiretamente através dos espelhos retrovisores e/ou de outras superfícies refletivas do veículo.

1.5 *Orientação*

Em direção à frente.

Não mais de um farol alto de cada lado pode girar para produzir a iluminação de curva.

2 - FAROL LUZ BAIXA

2.1 *Presença*

Obrigatória em veículos automotores. Proibida em reboques e semi-reboques.

2.2 *Quantidade*

Dois.

2.3 *Esquema de montagem*

Nenhuma especificação particular.

163

2.4 Posicionamento

2.5 Na largura: a borda da superfície aparente, na direção do eixo de referência, mais distante do plano longitudinal mediano do veículo, não deve estar a mais de 400mm da extremidade externa do veículo. As bordas internas das superfícies aparentes, na direção do eixo de referência, devem estar afastadas no mínimo 600mm.

Esta distância pode ser reduzida para 400mm quando a largura total do veículo for inferior a 1300mm.

2.6 Na altura: mínimo 500mm, máximo 1200mm acima do solo.

2.7 No comprimento: na dianteira do veículo e instalado de maneira tal que a luz emitida não cause desconforto ao motorista, diretamente nem indiretamente através dos espelhos retrovisores e/ou de outras superfícies refletivas do veículo.

2.8 Orientação

Em direção à frente do veículo.

3 - PISCA DIANTEIRO

3 - LANTERNA INDICADORA DE DIREÇÃO

3.1 Presença

Obrigatória para as lanternas indicadoras de direção dianteiras e traseiras.

Opcional para as lanternas indicadoras de direção lateral.

Tipos de lanternas indicadoras de direção estão divididos em Categorias (1, 1a, 1b, 2a, 2b, 5 e 6), cuja instalação em um mesmo veículo constitui uma disposição de montagem ("A" e "B").

Disposição "A" aplica-se aos veículos automotores.

Disposição "B" aplica-se somente aos reboques.

3.2 Quantidade

De acordo com a disposição de montagem.

3.3 Esquema de montagem

A: - duas lanternas indicadoras de direção dianteiras das seguintes categorias:

1 ou 1a ou 1b se a distância entre as bordas das superfícies aparente na direção do eixo de referência das lanternas indicadoras de direção e dos faróis baixo e/ou do farol de neblina dianteiro, se existente, for pelo menos 40mm;

1a ou 1b se a distância entre as bordas das superfícies aparente na direção do eixo de referência das lanternas indicadoras de direção e dos faróis baixo e/ou do farol de neblina dianteiro, se existente, for superior a 20mm e inferior a 40mm;

1b se a distância entre as bordas das superfícies aparente na direção do eixo de referência das lanternas indicadoras de direção e dos faróis baixo e/ou do farol de neblina dianteiro, se existente, for inferior ou igual a 20mm;

- duas lanternas indicadoras de direção traseiras (Categorias 2a ou 2b);
 - duas lanternas opcionais (Categorias 2a ou 2b) em todos os veículos das Categorias M2, M3, N2 e N3.

- duas lanternas indicadoras de direção laterais das Categorias 5 ou 6 (requisitos mínimos):

5 - Opcional para todos os veículos da categoria M1; para os veículos das categorias N1, M2 e M3 que não excedam 6 metros de comprimento.

6 - para todos os veículos N2 e N3;

Para veículos N1, M2 e M3 com mais de 6 metros de comprimento.

Em todos os casos, é permitido substituir as lanternas indicadoras de direção lateral Categoria 5 pelas da Categoria 6.

Quando são instaladas lanternas que combinam as funções de lanternas indicadoras de direção dianteira (Categorias 1, 1a, 1b) e lanternas indicadoras de direção lateral (Categorias 5 ou 6), podem ser instaladas duas outras lanternas indicadoras de direção lateral para atender os requisitos de visibilidade do parágrafo 4.6.5.

B: - duas lanternas indicadoras de direção traseiras (Categorias 2a ou 2b)

Duas lanternas opcionais (Categorias 2a ou 2b) em todos os veículos das Categorias 02, 03 e 04.

3.4 Posicionamento

3.4.1 Na largura, a borda da superfície aparente, na direção do eixo de referência, mais afastada do plano longitudinal mediano do veículo não deve ser superior a 400mm da borda externa extrema do veículo; esta condição não se aplica às lanternas opcionais.

A distância entre as bordas internas de duas superfícies aparentes, na direção dos eixos de referência, não deve ser inferior a 600mm.

Esta distância pode ser reduzida para 400mm quando a largura máxima do veículo for inferior a 1300mm.

3.4.2 Na altura, acima do solo.

3.4.2.1 A altura da superfície emissora de luz das lanternas indicadoras de direção lateral das categorias 5 e 6 não deve ser inferior a 350mm para os veículos das categorias M1 e N1, e a 500mm para as outras categorias de veículos, ambos medidos a partir do ponto mais baixo, nem superior a 1500mm medidos a partir do ponto mais alto.

3.4.2.2 A altura das lanternas indicadoras de direção das categorias 1, 1a, 1b, 2a e 2b não deve ser inferior a 350mm nem superior a 1500mm.

3.4.2.3 Se a estrutura do veículo não permitir respeitar os limites superiores, estes limites podem ser aumentados para 2300mm para as lanternas indicadoras de direção das categorias 5 e 6, e para 2100mm para as lanternas indicadoras de direção das categorias 1, 1a, 1b, 2a e 2b.

3.4.3 No comprimento

A distância entre a superfície emissora de luz das lanternas indicadoras de direção laterais (categorias 5 e 6) e o plano transversal que limita a parte dianteira do comprimento total do veículo, não deve exceder 1800mm. Se a estrutura do veículo não permitir atender aos ângulos mínimos de visibilidade, esta distância pode ser aumentada para 2500mm.

3.5 Orientação

De acordo com as especificações para instalação prevista pelo fabricante, se existente.

4 - PISCA TRASEIRO

4 - LANTERNA INDICADORA DE DIREÇÃO

4.1 Presença

Obrigatória para as lanternas indicadoras de direção dianteiras e traseiras.

Opcional para as lanternas indicadoras de direção lateral.

Tipos de lanternas indicadoras de direção estão divididos em Categorias (1, 1a, 1b, 2a, 2b, 5 e 6), cuja instalação em um mesmo veículo constitui uma disposição de montagem ("A" e "B").

Disposição "A" aplica-se aos veículos automotores.

Disposição "B" aplica-se somente aos reboques.

4.2 Quantidade

De acordo com a disposição de montagem.

4.3 Esquema de montagem

A: - duas lanternas indicadoras de direção dianteiras das seguintes categorias:

1 ou 1a ou 1b - se a distância entre as bordas das superfícies aparente na direção do eixo de referência das lanternas indicadoras de direção e dos faróis baixo e/ou do farol de neblina dianteiro, se existente, for pelo menos 40mm;

1a ou 1b - se a distância entre as bordas das superfícies aparente na direção do eixo de referência das lanternas indicadoras de direção e dos faróis baixo e/ou do farol de neblina dianteiro, se existente, for superior a 20mm e inferior a 40mm;

1b - se a distância entre as bordas das superfícies aparente na direção do eixo de referência das lanternas indicadoras de direção e dos faróis baixo e/ou do farol de neblina dianteiro, se existente, for inferior ou igual a 20mm;

- duas lanternas indicadoras de direção traseiras (Categoria 2a ou 2b);

- duas lanternas opcionais (Categorias 2a ou 2b) em todos os veículos das Categorias M2, M3, N2 e N3;

- duas lanternas indicadoras de direção laterais das Categorias 5 ou 6 (requisitos mínimos);

5 - Opcional para todos os veículos da categoria M1; para os veículos das categorias N1, M2 e M3 que não excedam 6 metros de comprimento.

6 - para todos os veículos N2 e N3;

103

Para veículos N1, M2 e M3 com mais de 6 metros de comprimento.

Em todos os casos, é permitido substituir as lanternas indicadoras de direção lateral Categoria 5 pelas da Categoria 6.

Quando são instaladas lanternas que combinam as funções de lanternas indicadoras de direção dianteira (Categorias 1, 1a, 1b) e lanternas indicadoras de direção lateral (Categorias 5 ou 6), podem ser instaladas duas outras lanternas indicadoras de direção lateral.

B: - duas lanternas indicadoras de direção traseiras (Categorias 2a ou 2b)

Duas lanternas opcionais (Categorias 2a ou 2b) em todos os veículos das Categorias 02, 03 e 04.

4.4 Posicionamento

4.4.1 Na largura, a borda da superfície aparente, na direção do eixo de referência, mais afastada do plano longitudinal mediano do veículo não deve ser superior a 400mm da borda externa extrema do veículo; esta condição não se aplica às lanternas opcionais.

A distância entre as bordas internas de duas superfícies aparentes, na direção dos eixos de referência, não deve ser inferior a 600mm.

Esta distância pode ser reduzida para 400mm quando a largura máxima do veículo for inferior a 1300mm.

4.4.2 Na altura, acima do solo.

4.4.2.1 A altura da superfície emissora de luz das lanternas indicadoras de direção lateral das categorias 5 e 6 não deve ser inferior a 350mm para os veículos das categorias M1 e N1, e a 500mm para as outras categorias de veículos, ambos medidos a partir do ponto mais baixo, nem superior a 1500mm medidos a partir do ponto mais alto.

4.4.2.2 A altura das lanternas indicadoras de direção das categorias 1, 1a, 1b, 2a e 2b, cuja medida não deve ser inferior a 350mm nem superior a 1500mm.

4.4.2.3 Se a estrutura do veículo não permitir respeitar os limites superiores, estes limites podem ser aumentados para 2300mm para as lanternas indicadoras de direção das categorias 5 e 6, e para 2100mm para as lanternas indicadoras de direção das categorias 1, 1a, 1b, 2a e 2b.

4.4.3 No comprimento

A distância entre a superfície emissora de luz das lanternas indicadoras de direção laterais (categorias 5 e 6) e o plano transversal que limita a parte dianteira do comprimento total do veículo, não deve exceder 1800mm. Se a estrutura do veículo não permitir atender aos ângulos mínimos de visibilidade, esta distância pode ser aumentada para 2500mm.

4.5 Orientação

De acordo com as especificações para instalação prevista pelo fabricante, se existente.

5 - PISCA LATERAL

5 - LANTERNA INDICADORA DE DIREÇÃO

5.1 *Presença*

Obrigatória para as lanternas indicadoras de direção dianteiras e traseiras.

Opcional para as lanternas indicadoras de direção lateral.

Tipos de lanternas indicadoras de direção estão divididos em Categorias (1, 1a, 1b, 2a, 2b, 5 e 6), cuja instalação em um mesmo veículo constitui uma disposição de montagem ("A" e "B").

Disposição "A" aplica-se aos veículos automotores.

Disposição "B" aplica-se somente aos reboques.

5.2 *Quantidade*

De acordo com a disposição de montagem.

5.3 *Esquema de montagem*

A: - duas lanternas indicadoras de direção dianteiras das seguintes categorias:

1 ou **1a** ou **1b** - se a distância entre as bordas das superfícies aparente na direção do eixo de referência das lanternas indicadoras de direção e dos faróis baixo e/ou do farol de neblina dianteiro, se existente, for pelo menos 40mm;

1a ou **1b** - se a distância entre as bordas das superfícies aparente na direção do eixo de referência das lanternas indicadoras de direção e dos faróis baixo e/ou do farol de neblina dianteiro, se existente, for superior a 20mm e inferior a 40mm;

1b - se a distância entre as bordas das superfícies aparente na direção do eixo de referência das lanternas indicadoras de direção e dos faróis baixo e/ou do farol de neblina dianteiro, se existente, for inferior ou igual a 20mm;

- duas lanternas indicadoras de direção traseiras (Categoria 2a ou 2b);

- duas lanternas opcionais (Categorias 2a ou 2b) em todos os veículos das Categorias M2, M3, N2 e N3.

- duas lanternas indicadoras de direção laterais das Categorias 5 ou 6 (requisitos mínimos):

5 - Opcional para todos os veículos da categoria M1; para os veículos das categorias N1, M2 e M3 que não excedam 6 metros de comprimento.

6 - para todos os veículos N2 e N3;

Para veículos N1, M2 e M3 com mais de 6 metros de comprimento.

Em todos os casos, é permitido substituir as lanternas indicadoras de direção lateral Categoria 5 pelas da Categoria 6.

Quando são instaladas lanternas que combinam as funções de lanternas indicadoras de direção dianteira (Categorias 1, 1a, 1b) e lanternas indicadoras de direção lateral (Categorias 5 ou 6), podem ser instaladas duas outras lanternas indicadoras de direção lateral para atender os requisitos de visibilidade.

B: - duas lanternas indicadoras de direção traseiras (Categorias 2a ou 2b)

Duas lanternas opcionais (Categorias 2a ou 2b) em todos os veículos das Categorias 02, 03 e 04.

5.4 Posicionamento

5.4.1 Na largura, a borda da superfície aparente, na direção do eixo de referência, mais afastada do plano longitudinal mediano do veículo não deve ser superior a 400mm da borda externa extrema do veículo; esta condição não se aplica às lanternas opcionais.

A distância entre as bordas internas de duas superfícies aparentes, na direção dos eixos de referência, não deve ser inferior a 600mm.

Esta distância pode ser reduzida para 400mm quando a largura máxima do veículo for inferior a 1300mm.

5.4.2 Na altura, acima do solo.

5.4.2.1 A altura da superfície emissora de luz das lanternas indicadoras de direção lateral das categorias 5 e 6 não deve ser inferior a 350mm para os veículos das categorias M1 e N1, e a 500mm para as outras categorias de veículos, ambos medidos a partir do ponto mais baixo, nem superior a 1500mm medidos a partir do ponto mais alto.

5.4.2.2 A altura das lanternas indicadoras de direção das categorias 1, 1a, 1b, 2a e 2b, cuja medida não deve ser inferior a 350mm nem superior a 1500mm.

5.4.2.3 Se a estrutura do veículo não permitir respeitar os limites superiores, estes limites podem ser aumentados para 2300mm para as lanternas indicadoras de direção das categorias 5 e 6, e para 2100mm para as lanternas indicadoras de direção das categorias 1, 1a, 1b, 2a e 2b.

5.4.3 No comprimento

A distância entre a superfície emissora de luz das lanternas indicadoras de direção laterais (categorias 5 e 6) e o plano transversal que limita a parte dianteira do comprimento total do veículo, não deve exceder 1800mm. Se a estrutura do veículo não permitir atender aos ângulos mínimos de visibilidade, esta distância pode ser aumentada para 2500mm.

5.5 Orientação

De acordo com as especificações para instalação prevista pelo fabricante, se existente.

6 - LUZ DE POSIÇÃO DIANTEIRA

6 - LANTERNA DE POSIÇÃO DIANTEIRA

6.1 Presença

Obrigatória em todos os veículos automotores; obrigatória em todos os reboques com largura superior a 1600mm; opcional em reboques com largura igual ou inferior a 1600mm.

6.2 Quantidade

Duas.

6.3 Esquema de montagem

Nenhuma especificação particular.

6.4 Posicionamento

6.4.1 Na largura, o ponto da superfície aparente na direção do eixo de referência, que está mais distante do plano longitudinal mediano do veículo, não deve estar a mais de 400mm da borda externa extrema do veículo; no caso de um reboque, o ponto da superfície aparente, na direção do eixo de referência, que está mais distante do plano longitudinal mediano, não deve estar a mais de 150mm da borda externa extrema do veículo; a distância entre as bordas internas das duas superfícies aparentes, na direção do eixo de referência deve:

- para veículos das categorias M1 e N1, nenhum requisito especial;
- para as outras categorias de veículos, não deve ser inferior à 600mm; esta distância pode ser reduzida para 400mm quando a largura total do veículo for inferior à 1300mm.

6.4.2 Na altura, acima do solo, não inferior a 350mm nem superior a 1500mm, (máximo 2100mm para veículos Categorias O1 e O2, ou se para quaisquer outras categorias de veículos a carroçaria não permitir mantê-la dentro dos 1500mm fixados anteriormente).

6.4.3 No comprimento, nenhuma especificação particular.

6.4.4 Quando a lanterna de posição dianteira e outra lanterna estiverem reciprocamente incorporadas, a superfície aparente na direção do eixo de referência da outra lanterna deverá ser utilizada para verificar a conformidade dos requisitos de posicionamento.

6.5 Orientação

Para a frente.

7 - LUZ DE POSIÇÃO TRASEIRA

7 - LANTERNA DE POSIÇÃO TRASEIRA

7.1 Presença

Obrigatória.

7.2 Quantidade

Duas.

7.2.1 Exceto no caso em que as lanternas delimitadoras forem instaladas, duas lanternas de posição opcionais podem ser instaladas nos veículos das categorias M2, M3, N2, N3, O2, O3 e O4.

7.3 Esquema de montagem

Nenhuma especificação particular.

16-

7.4 Posicionamento

7.4.1 Na largura, o ponto na superfície aparente, na direção do eixo de referência, que está mais distante do plano longitudinal mediano do veículo, não pode ser superior a 400mm da borda externa extrema do veículo; esta condição não deve ser aplicada às lanternas traseiras opcionais; a distância entre as bordas internas das duas superfícies aparentes na direção dos eixos de referência deve:

- para veículos das categorias M1 e N1, nenhum requisito especial;
- para outras categorias de veículos, não ser inferior à 600mm; esta distância pode ser reduzida para 400mm se a largura total do veículo for inferior à 1300mm.

7.4.2 Na altura, acima do solo, não inferior a 350mm nem superior a 1500mm (máxima 2100mm se a carroçaria não permitir mantê-la dentro dos 1500 mm e se as lanternas opcionais não forem instaladas; se as lanternas opcionais forem instaladas, elas deverão ser colocadas a uma altura compatível, observando a simetria das lanternas, e a maior distância vertical permitida pela forma da carroçaria, porém não menos que 600mm acima das lanternas obrigatórias).

7.4.3 No comprimento, na traseira do veículo.

7.5 Orientação

Para a traseira.

8 - LUZ DE POSIÇÃO LATERAL

8 - LANTERNA DE POSIÇÃO LATERAL

8.1 Presença

Obrigatória; em todos os veículos cujo comprimento exceda 6m, exceto para veículos de carroçaria aberta; para os reboques se inclui o comprimento da barra de engate.

Opcional, em todos os outros veículos; podem ser utilizadas as lanternas delimitadoras laterais dos tipos SM1 e SM2.

8.2 Quantidade mínima por lado

Tal que as regras para posicionamento lateral sejam cumpridas.

8.3 Esquema de montagem

Nenhuma especificação particular.

8.4 Posicionamento

8.4.1 Na largura, nenhuma especificação particular.

8.4.2 Na altura, acima do solo, não inferior a 250mm nem superior a 1500mm, (máximo 2100mm se o formato da carroçaria não permitir respeitar os 1500mm especificados anteriormente).

8.4.3 No comprimento, pelo menos uma lanterna de posição lateral deve ser instalada no terço médio do veículo, a lanterna de posição lateral mais à frente não deve estar a mais de 3m da frente do veículo; no caso de reboques deve se incluir o comprimento da barra de engate para medição desta distância.

A distância entre duas lanternas de posição laterais adjacentes não deve exceder 3m; se a estrutura do veículo não permitir respeitar este requisito, esta distância pode ser aumentada para 4 metros.

A distância entre a lanterna de posição lateral mais atrás e a traseira do veículo não deve exceder 1m.

Para veículos automotores, cujo comprimento máximo não exceda 6m e para veículos de carroceria aberta, é suficiente ter uma lanterna de posição lateral instalada no primeiro terço e/ou no último terço do comprimento do veículo.

8.5 Orientação

Em direção à lateral.

9 - FAROL NEBLINA DIANTEIRO

9.1 Presença

Opcional em veículos automotores. Proibido em reboques.

9.2 Quantidade

Dois

9.3 Esquema de montagem

Nenhuma especificação particular.

9.4 Posicionamento

9.4.1 Na largura, o ponto da superfície aparente, na direção do eixo de referência, mais afastado do plano longitudinal mediano do veículo, não deve estar a mais de 400mm do extremo da largura total do veículo.

9.4.2 Na altura, não inferior à 250mm acima do solo para veículos da categoria M1 e N1 e não superior a 800mm acima do solo; Para as outras categorias de veículo nenhum requisito.

Entretanto, nenhum ponto da superfície aparente, na direção do eixo de referência, deve estar mais alto do que o ponto mais alto na superfície aparente, na direção do eixo de referência, do farol baixo.

Nada impede que uma das partes contratantes sujeitas à regulamentação, proíba o uso de sistemas de limpeza mecânicos de faróis com lente em plástico e marcadas "PL".

1/4 ?

9.4.3 No comprimento: na dianteira do veículo e instalado de maneira tal que a luz emitida não cause desconforto ao motorista, diretamente nem indiretamente através dos espelhos retrovisores e/ou de outras superfícies refletivas do veículo.

9.5 *Orientação*

Para a frente do veículo.

O alinhamento dos faróis de neblina dianteiros não deve variar de posição em função do esterçamento da direção.

Não deve causar ofuscamento ou desconforto aos motoristas vindo na mão contrária ou outros usuários da via.

10 - FAROL LONGO ALCANCE

10.1 *Presença*

Opcional em veículos automotores. Proibida em reboques e semi-reboques.

10.2 *Quantidade*

Dois.

10.3 *Esquema de montagem*

Nenhuma especificação particular.

10.4 *Posicionamento*

10.4.1 Na largura: nenhuma especificação particular.

10.4.2 Na altura: nenhuma especificação particular.

10.5 *Generalidades*

10.5.1 Os faróis de longo alcance devem cumprir os mesmos requisitos gerais exigidos para os faróis de luz alta, com as seguintes observações:

10.5.1.1 Os faróis de longo alcance somente poderão entrar e permanecer em funcionamento quando estiverem acionados os faróis principais de luz alta.

10.5.1.2 Nos faróis principais de luz alta, a intensidade máxima do conjunto faróis principais de luz alta e faróis de longo alcance, quando estes também estão em operação, não deve superar 340.000 cd.

11 - FAROL NEBLINA TRASEIRO

11 - LANTERNA DE NEBLINA TRASEIRA

11.1 *Disponibilidade*

Opcional.

150

11.2 Quantidade

Uma ou duas.

11.3 Esquema de montagem

Nenhuma especificação particular.

11.4 Posicionamento

11.4.1 Na largura, se existir somente uma lanterna de neblina traseira ela deve estar no lado oposto ao lado previsto para a circulação do tráfego prescrito no país de licenciamento do veículo, em relação ao plano longitudinal mediano do veículo; o centro de referência pode também estar situado no plano longitudinal mediano do veículo.

11.4.2 Na altura, não inferior a 250mm nem superior a 1000mm acima do nível do solo.

11.4.3 No comprimento, na traseira do veículo.

11.5 Orientação

Para a traseira.

12 - DELIMITADORA TETO DIANTEIRA**12 - LANTERNA DELIMITADORA****12.1 Presença**

Obrigatória para veículos que excedem 2,10m de largura; opcional em veículos entre 1,80m a 2,10m de largura; nos veículos de carroceria aberta as lanternas delimitadoras traseiras são opcionais.

12.2 Quantidade

No mínimo duas visíveis pela frente e duas visíveis pela traseira.

12.3 Esquema de montagem

Nenhuma especificação particular.

12.4 Posicionamento**12.4.1 Na largura**

Dianteira e traseira: tão próxima quanto possível da borda externa extrema do veículo; esta condição se considera atendida quando o ponto na superfície aparente, na direção do eixo de referência, que está mais distante do plano longitudinal mediano do veículo não for superior a 400mm da borda externa extrema do veículo.

12.4.2 Na altura

Dianteira: em veículos automotores, o plano horizontal tangente à borda superior da superfície aparente, na direção do eixo de referência do dispositivo, não deve estar abaixo do plano

horizontal tangente à borda superior da zona transparente do pára-brisa; reboques e semi-reboques, na altura máxima compatível com os requisitos relativos à largura, ao projeto e aos requisitos funcionais do veículo, bem como à simetria das lanternas.

Traseira: na altura máxima compatível com os requisitos relativos à largura, ao projeto e aos requisitos funcionais do veículo, bem como à simetria das lanternas.

12.4.3 No comprimento, nenhuma especificação particular.

12.5 Orientação

Tal que as lanternas atendam aos requisitos de visibilidade para a frente e para trás.

13 - DELIMITADORA TETO TRASEIRA

13 - LANTERNA DELIMITADORA

13.1 Presença

Obrigatória para veículos que excedem 2,10m de largura; opcional em veículos entre 1,80m a 2,10m de largura; nos veículos de carroceria aberta as lanternas delimitadoras traseiras são opcionais.

13.2 Quantidade

No mínimo duas visíveis pela frente e duas visíveis pela traseira.

13.3 Esquema de montagem

Nenhuma especificação particular.

13.4 Posicionamento

13.4.1 Na largura

Dianteira e traseira: tão próxima quanto possível da borda externa extrema do veículo; esta condição se considera atendida quando o ponto na superfície aparente, na direção do eixo de referência, que está mais distante do plano longitudinal mediano do veículo não for superior à 400mm da borda externa extrema do veículo.

13.4.2 Na altura

Dianteira: em veículos automotores, o plano horizontal tangente à borda superior da superfície aparente, na direção do eixo de referência do dispositivo, não deve estar abaixo do plano horizontal tangente à borda superior da zona transparente do pára-brisa; reboques e semi-reboques, na altura máxima compatível com os requisitos relativos à largura, ao projeto e aos requisitos funcionais do veículo, bem como à simetria das lanternas.

Traseira: na altura máxima compatível com os requisitos relativos à largura, ao projeto e aos requisitos funcionais do veículo, bem como à simetria das lanternas.

13.4.3 No comprimento, nenhuma especificação particular.

13.5 Orientação

Tal que as lanternas atendam aos requisitos de visibilidade para a frente e para trás.

14 - DELIMITADORA TETO LATERAL

Não regulamentado nesta resolução

15 - LUZ DE IDENTIFICAÇÃO DIANTEIRA

Não regulamentado nesta resolução

16 - LUZ DE IDENTIFICAÇÃO TRASEIRA

Não regulamentado nesta resolução

17 - REFLETOR DIANTEIRO**17 - RETORREFLETOR DIANTEIRO, NÃO TRIANGULAR****17.1 Presença**

Obrigatória para os reboques; obrigatória para os veículos automotores que possuam todos os faróis frontais com refletores ocultáveis; opcional em outros veículos.

17.2 Quantidade

Dois, cujo desempenho deve estar em conformidade com os requisitos, referentes aos retrorrefletores Classe IA ou IB; dispositivos e materiais retrorrefletivos adicionais são permitidos desde que não prejudiquem a eficácia dos dispositivos obrigatórios de iluminação e de sinalização luminosos.

17.3 Esquema de montagem

Nenhuma especificação particular.

17.4 Posicionamento

17.4.1 Na largura, o ponto na superfície iluminante que está mais distante do plano longitudinal mediano do veículo não deve estar a mais de 400mm da borda externa extrema do veículo; no caso de um reboque, o ponto da superfície iluminante que está mais distante do plano longitudinal mediano do veículo não deve estar a mais de 150mm da borda externa extrema do veículo; a distância entre as bordas internas de duas superfícies aparentes em direção dos eixos de referência deve:

- para veículos das categorias M1 e N1, nenhum requisito especial,
- para as outras categorias de veículos: não ser inferior a 600mm; esta distância pode ser reduzida para 400mm quando a largura total do veículo for inferior a 1300mm.

17.4.2 Na altura, acima do solo, não inferior a 250mm nem superior a 900mm, (máximo 1500mm se a carroçaria não permitir mantê-la dentro dos 900mm especificados anteriormente).

17.4.3 No comprimento, na frente do veículo.

155

17.5 Orientação

Em direção à frente.

18 - REFLETOR TRASEIRO**18 - RETRORREFLETOR TRASEIRO, NÃO TRIANGULAR****18.1 Presença**

Obrigatório para veículos automotores; opcional em reboques desde que estejam agrupados com os outros dispositivos sinalizadores luminosos traseiros.

18.2 Quantidade

Dois, cujo desempenho deve estar em conformidade com os requisitos referentes aos retrorrefletores Classe IA ou IB; dispositivos e materiais retrorrefletores adicionais são permitidos desde que não prejudiquem a eficácia dos dispositivos obrigatórios de iluminação e de sinalização luminosos.

18.3 Esquema de montagem

Nenhuma especificação particular.

18.4 Posicionamento

18.4.1 Na largura, o ponto da superfície iluminante que está mais distante do plano longitudinal mediano do veículo, não deve estar mais de 400mm da borda externa extrema do veículo; as bordas internas dos retrorrefletores devem estar separadas no mínimo por 600mm; esta distância pode ser reduzida para 400mm se a largura total do veículo for inferior à 1300mm.

18.4.2 Na altura, acima do solo, não inferior a 250mm nem superior a 1200mm, (máximo 1500mm se a carroçaria não permitir mantê-lo dentro dos 1200mm especificados anteriormente).

18.4.3 No comprimento, na traseira do veículo.

18.5 Orientação

Para a traseira.

19 - REFLETOR LATERAL**19 - RETRORREFLETOR LATERAL, NÃO TRIANGULAR****19.1 Disponibilidade**

Obrigatória:

- em todos os veículos automotores cujo comprimento excede 6 metros;
- em todos os reboques.

Opcional: - em veículos automotores cujo comprimento seja inferior à 6 metros.

19.2 Quantidade

Quantidade tal que os requisitos para posicionamento no comprimento sejam atendidos. O desempenho destes dispositivos deve atender aos requisitos, relativos a retrorefletores Classe IA ou IB; dispositivos e materiais retrorefletivos adicionais são permitidos desde que não prejudiquem a eficácia dos dispositivos obrigatórios de iluminação e de sinalização luminosos.

19.3 Esquema de montagem

Nenhuma especificação particular.

19.4 Posicionamento

19.4.1 Na largura, nenhuma especificação particular.

19.4.2 Na altura, acima do solo, não inferior a 250mm nem superior a 900mm, (máximo 1500mm se o formato da carroceria não permitir respeitar os 900mm especificados anteriormente).

19.4.3 No comprimento, pelo menos um retrorefletor deve estar instalado no terço médio do veículo; o retrorefletor lateral mais à frente não deve estar a mais de 3 metros da parte dianteira; no caso de reboques, deve ser levado em consideração o comprimento da barra de engate para a medição desta distância.

A distância entre dois retrorefletores laterais adjacentes não deve exceder 3m; isto, entretanto, não se aplica a veículos das categorias M1 e N1.

Se a estrutura do veículo não permitir respeitar este requisito, esta distância pode ser aumentada para 4m; a distância entre o retrorefletor lateral mais traseiro e a traseira do veículo não deve exceder 1m. Entretanto, para veículos automotores cujo comprimento não excede 6m, é suficiente possuir um retrorefletor lateral instalado no primeiro terço e/ou no último terço do comprimento do veículo.

19.5 Orientação

Em direção à lateral

20 - LUZ DE FREIO

20 - LANTERNA DE FREIO

20.1 Presença

Dispositivos das categorias S1 ou S2, obrigatória em todas as categorias de veículos; dispositivos da categoria S3, opcional.

20.2 Quantidade

Dois dispositivos das categorias S1 ou S2 e um dispositivo da categoria S3 em todas as categorias de veículos.

5

20.2.1 Exceto no caso onde o dispositivo da categoria S3 for instalado, dois dispositivos das categorias S1 ou S2 podem ser instalados nos veículos das categorias M2, M3, N2, O2, O3, e O4.

20.2.2 Somente, quando o plano longitudinal mediano do veículo não for localizado em um painel fixo do veículo, mas separa uma ou mais peças móveis do veículo (ex: portas), e faltar espaço suficiente para instalar um único dispositivo da categoria S3 no plano longitudinal mediano nas peças móveis, se poderá instalar:

- dois dispositivos do tipo D da categoria S3 tipo "D" ou
- um dispositivo da categoria S3, deslocado para a esquerda ou para a direita do plano longitudinal mediano.

20.3 Esquema de montagem

Nenhuma especificação particular.

20.4 Posicionamento

20.4.1 Na largura:

para veículos da categoria M1 e N1, para dispositivos das categorias S1 ou S2 que se situam na superfície aparente em direção do eixo de referência mais afastado do plano mediano longitudinal, a distância não deve ser superior a 400mm da extremidade externa do veículo; para a distância entre a superfície interna das superfícies aparentes em direção aos eixos de referência não há requisito especial; para todas as outras categorias de veículos, para dispositivos das categorias S1 ou S2 a distância entre a extremidade interna das superfícies aparentes em direção aos eixos de referência, não deve ser inferior a 600mm; esta distância pode ser reduzida para 400mm se a largura total do veículo for inferior à 1300mm; para dispositivos da categoria S3, o centro de referência deve estar situado no plano longitudinal mediano do veículo; entretanto, no caso em que dois dispositivos da categoria S3 estão instalados, eles devem ser posicionados tão próximo quanto possível do plano longitudinal mediano, um em cada lado deste plano; no caso onde uma só lanterna da categoria S3 deslocada do plano longitudinal mediano for admitida, este deslocamento não deve exceder 150mm desde o plano longitudinal mediano até o centro de referência da lanterna.

20.4.2 Na altura:

20.4.2.1 para dispositivos nas categorias S1 ou S2, acima do solo, não inferior à 350mm nem superior à 1500mm (2100mm se a carroçaria não permitir respeitar os 1500mm e se as lanternas opcionais não são instaladas; se as lanternas opcionais são instaladas, elas deverão ser posicionadas a uma altura compatível com os requisitos de largura e à simetria das lanternas, e à distância vertical que o tamanho e a forma da carroçaria os tornar possível, mas não menor que 600mm acima das lanternas obrigatórias);

20.4.2.2 para os dispositivos da categoria S3, o plano horizontal que tangencia a borda inferior da superfície aparente deverá estar,

- no máximo a 150mm abaixo do plano horizontal tangente à borda inferior da superfície exposta do vidro ou do acabamento do vidro traseiro, ou
- no mínimo a 850mm acima do solo; entretanto, o plano horizontal tangente à borda inferior da superfície aparente do dispositivo da categoria S3, deve estar no mínimo acima do plano horizontal tangente à borda superior da superfície aparente dos dispositivos categorias S1 ou S2.

150

20.4.3 No comprimento:

- para dispositivos categorias S1 ou S2, na traseira do veículo;
- para dispositivos categoria S3, nenhuma especificação particular.

20.5 Orientação

Para a traseira do veículo.

21 - BRAKE LIGHT**21 - LANTERNA DE FREIO****21.1 Presença**

Dispositivos das categorias S1 ou S2, obrigatória em todas as categorias de veículos; dispositivos da categoria S3, opcional.

21.2 Quantidade

Dois dispositivos das categorias S1 ou S2 e um dispositivo da categoria S3 em todas as categorias de veículos.

21.2.1 Exceto no caso onde o dispositivo da categoria S3 for instalado, dois dispositivos das categorias S1 ou S2 podem ser instalados nos veículos das categorias M2, M3, N2, O2, O3, e O4.

21.2.2 Somente, quando o plano longitudinal mediano do veículo não for localizado em um painel fixo do veículo, mas separa uma ou mais peças móveis do veículo (ex: portas), e faltar espaço suficiente para instalar um único dispositivo da categoria S3 no plano longitudinal mediano nas peças móveis, se poderá instalar:

- dois dispositivos do tipo D da categoria S3 tipo "D" ou
- um dispositivo da categoria S3, deslocado para a esquerda ou para a direita do plano longitudinal mediano.

21.3 Esquema de montagem

Nenhuma especificação particular.

21.4 Posicionamento**21.4.1 Na largura:**

para veículos da categoria M1 e N1, para dispositivos das categorias S1 ou S2 que se situam na superfície aparente em direção do eixo de referência mais afastado do plano mediano longitudinal, a distância não deve ser superior a 400mm da extremidade externa do veículo; para a distância entre a superfície interna das superfícies aparentes em direção aos eixos de referência não há requisito especial; para todas as outras categorias de veículos, para dispositivos das categorias S1 ou S2 a distância entre a extremidade interna das superfícies aparentes em direção aos eixos de referência, não deve ser inferior a 600mm; esta distância pode ser reduzida para 400mm se a largura total do veículo for inferior a 1300mm; para dispositivos da categoria S3, o centro de referência deve estar situado no plano longitudinal mediano do veículo; entretanto, no caso em que dois dispositivos da categoria S3 estão instalados, eles devem ser posicionados tão próximo quanto possível do plano longitudinal mediano, um em cada lado deste plano; no caso onde uma só

lanterna da categoria S3 deslocada do plano longitudinal mediano for admitida, este deslocamento não deve exceder 150mm desde o plano longitudinal mediano até o centro de referência da lanterna.

21.4.2 Na altura:

21.4.2.1 para dispositivos nas categorias S1 ou S2, acima do solo, não inferior à 350mm nem superior à 1500mm (2100mm se a carroçaria não permitir respeitar os 1500mm e se as lanternas opcionais não são instaladas; se as lanternas opcionais são instaladas, elas deverão ser posicionadas a uma altura compatível com os requisitos de largura e à simetria das lanternas, e à distância vertical que o tamanho e a forma da carroçaria os tornar possível, mas não menor que 600mm acima das lanternas obrigatórias);

21.4.2.2 para os dispositivos da categoria S3, o plano horizontal que tangencia a borda inferior da superfície aparente deverá estar,

- no máximo a 150mm abaixo do plano horizontal tangente à borda inferior da superfície exposta do vidro ou do acabamento do vidro traseiro, ou
- no mínimo a 850mm acima do solo; entretanto, o plano horizontal tangente à borda inferior da superfície aparente do dispositivo da categoria S3, deve estar no mínimo acima do plano horizontal tangente à borda superior da superfície aparente dos dispositivos categorias S1 ou S2.

21.4.3 No comprimento:

- para dispositivos categorias S1 ou S2, na traseira do veículo;
- para dispositivos categoria S3, nenhuma especificação particular.

21.5 Orientação

Para a traseira do veículo.

22 - LUZ DE RÉ

22 - LANTERNA DE MARCHA-A-RÉ

22.1 Presença

Obrigatória em veículos automotores e reboques das categorias O2, O3 E O4.
Opcional em reboque da categoria O1.

22.2 Quantidade

22.2.1 Um dispositivo obrigatório e o segundo opcional em veículos automotores da categoria M1 e todos outros veículos com comprimento não superior a 6.000mm.

22.2.2 Dois dispositivos obrigatórios e dois opcionais em todos os veículos com comprimento superior a 6.000mm.

22.3 Esquema de montagem

Nenhuma especificação particular.

22.4 Posicionamento

22.4.1 Na largura: nenhuma especificação particular.

22.4.2 Na altura, não inferior à 250mm, nem superior à 1200mm acima do solo.

22.4.3 No comprimento: na traseira do veículo.

22.5 Orientação

Para a traseira e lateral.

Todas as lanternas de marcha a ré fixadas no veículo não podem causar ofuscamento ou desconforto dos outros usuários da via.

23 - LUZ DE PLACA

23 - LANTERNA DE ILUMINAÇÃO DA PLACA TRASEIRA

23.1 Presença

Obrigatória.

23.2 Quantidade

Tal que o dispositivo ilumine o local da placa de licença.

23.3 Esquema de montagem

Tal que o dispositivo ilumine o local da placa de licença.

23.4 Posicionamento

23.4.1 Na largura, tal que o dispositivo ilumine o local da placa de licença.

23.4.2 Na altura, tal que o dispositivo ilumine o local da placa de licença.

23.4.3 No comprimento, tal que o dispositivo ilumine o local da placa de licença.

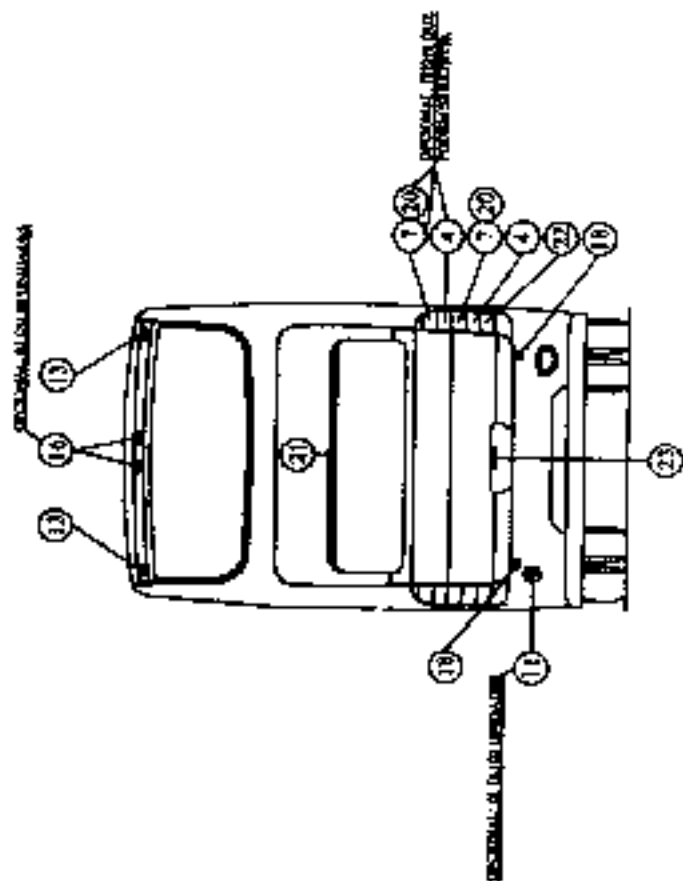
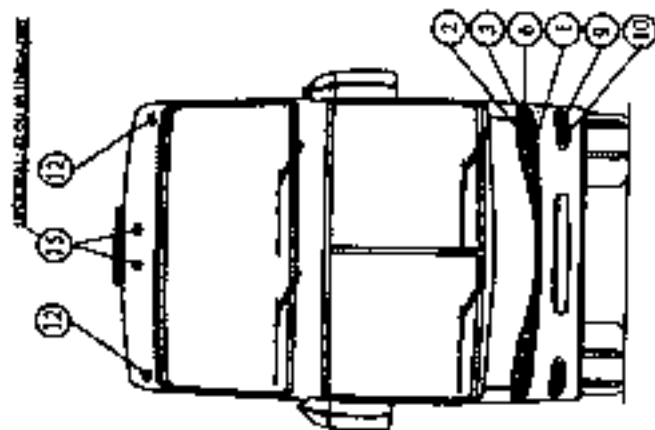
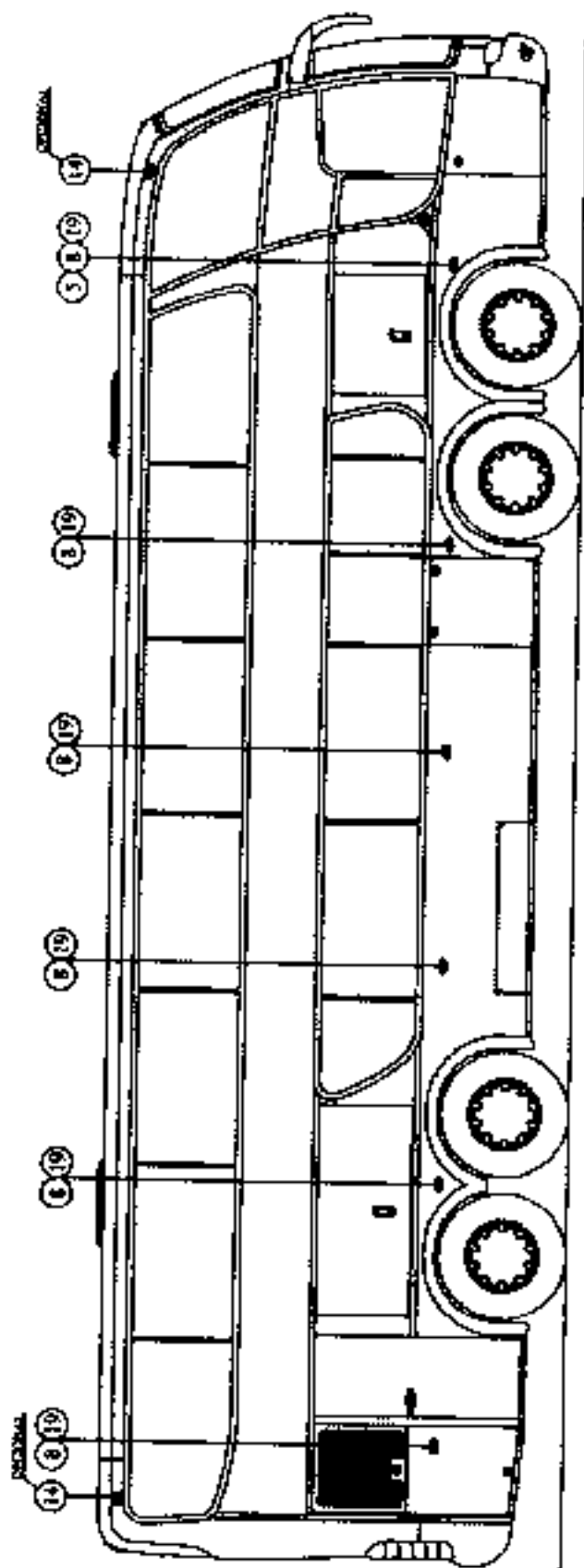
23.5 Orientação

Tal que o dispositivo ilumine o local da placa de licença.

Anexo II – Itens de Iluminação de Veículos Comerciais

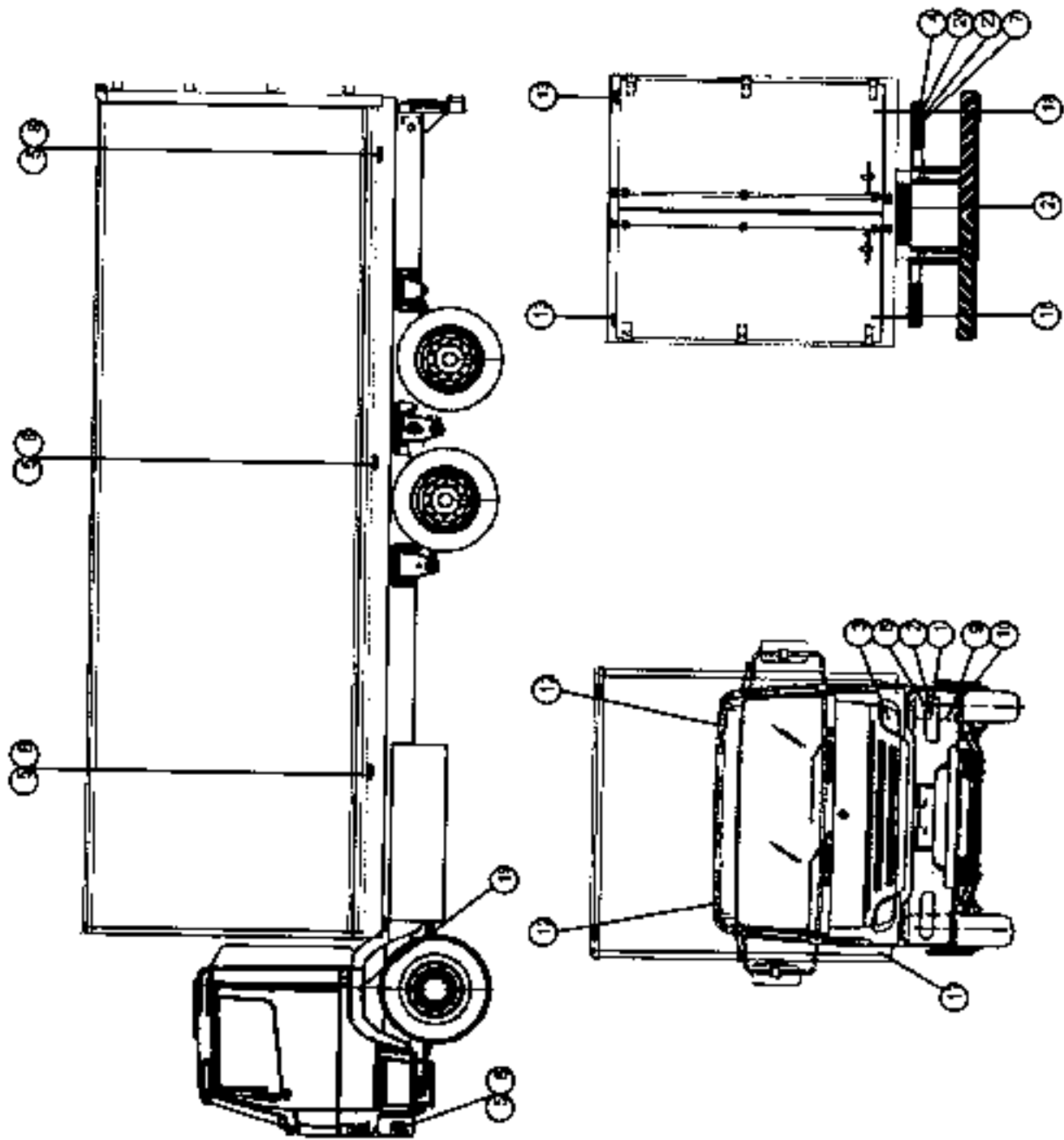
Anexo II – Iluminação de Identificação veículos comerciais		
Item	Componente	ECE R4807
1	FAROL LUZ ALTA	Item 6.1
2	FAROL LUZ BAIXA	Item 6.2
3	PISCA DIANTEIRO	Item 6.5 e 6.6
4	PISCA TRASEIRO	Item 6.5 e 6.6
5	PISCA LATERAL	Item 6.6 e 6.6
6	LUZ DE POSIÇÃO DIANTEIRA	Item 6.9
7	LUZ DE POSIÇÃO TRASEIRA	Item 6.10
8	LUZ DE POSIÇÃO LATERAL	Item 6.10 (ver item 6.14)
9	FAROL NEBLINA DIANTEIRO	Item 6.3
10	FAROL LONGO ALCANCE	Não regulamentado
11	FAROL NEBLINA TRASEIRO - OPCIONAL	Item 6.11
12	DELIMITADORA TETO DIANTEIRA	Item 6.13
13	DELIMITADORA TETO TRASEIRA	Item 6.13
14	DELIMITADORA TETO LATERAL	Não regulamentado
15	LUZ DE IDENTIFICAÇÃO DIANTEIRA	Não regulamentado
16	LUZ DE IDENTIFICAÇÃO TRASEIRA	Não regulamentado
17	REFLETOR DIANTEIRO	Item 6.16
18	REFLETOR TRASEIRO	Item 6.14 e 6.15
19	REFLETOR LATERAL	Item 6.17
20	LUZ DE FREIO	Item 6.7
21	BRAKE LIGHT	Item 6.7
22	LUZ DE RÉ	Item 6.4
23	LUZ DE PLACA	Item 6.8

ANEXO III - ILUMINAÇÃO DE IDENTIFICAÇÃO
DE ÔNIBUS E MICROÔNIBUS

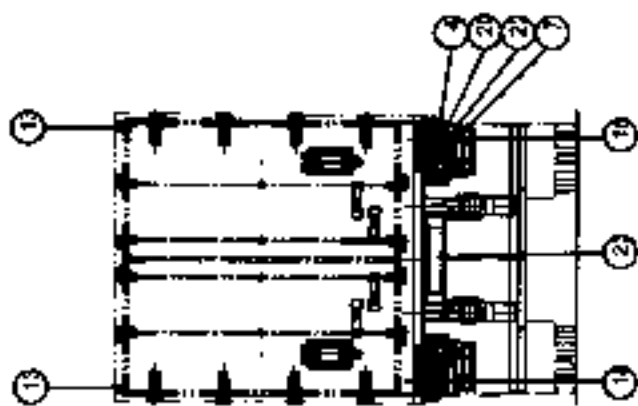
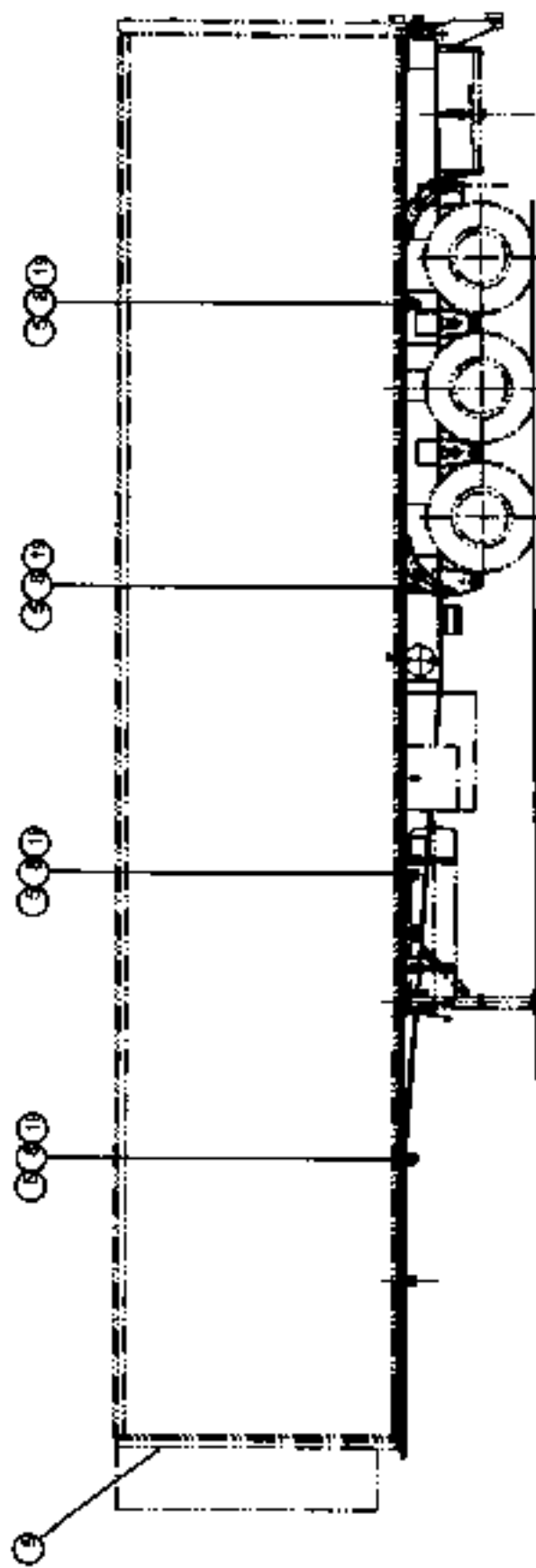


100

ANEXO IV – ILUMINAÇÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CAMINHÕES
E CAMINHÕES TRATORES



ANEXO V – ILUMINAÇÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE REBOQUES
E SEMI-REBOQUES



ANEXO IX

ANEXO X



**CONSEJO EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERA DEL
MERCOSUR - BOLIVIA - CHILE**

Coordinadora Nacional por Uruguay: *CATIDU*

Montevideo, 3 de noviembre de 2009.

A los
**Señores Coordinadores Nacionales del
Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte"
MERCOSUR**

En la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, se realizó la XXXV Reunión del Consejo Empresarial de Transporte de Carga por Carretera del MERCOSUR, Bolivia y Chile (CONDESUR), y concluyó solicitar a las autoridades de los Estados Parte, lo siguiente:

1.- Requerimiento de respuestas a solicitudes anteriores

Este Consejo solicita a los Señores Coordinadores una manifestación sobre las propuestas presentadas en la XXXIV Reunión del CONDESUR, realizada el día 26 de mayo de 2009, en Asunción, Paraguay.

2.- Participación en reuniones del SGT N° 5

a) Este Consejo ratifica su solicitud para participar de las reuniones del Consejo de Seguridad Vial y de las reuniones técnicas preparatorias del SGT N° 5.

b) Este Consejo también reitera su solicitud de participación en las reuniones del CI-2 "Asuntos Aduaneros".

3.- Robo de cargas.

Se ratifican todos los puntos presentados en la reunión de Asunción del día 26 de mayo de 2009, y se agrega lo siguiente:



**CONSEJO EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERA DEL
MERCOSUR – BOLIVIA – CHILE**

Coordinadora Nacional por Uruguay: *CATIDU*

- a) Que se efectúen acciones conjuntas de los organismos de combate al crimen organizado de los Estados Parte.
- b) Que sean realizadas reuniones entre esos organismos gubernamentales y el sector privado de transporte.
- c) Que las aduanas acepten las pólizas de seguros contratadas por las empresas transportadoras a los efectos de los impuestos en suspenso.
- d) Que cuando no exista, en un determinado país, una cobertura de seguros para el robo de cargas en tránsito internacional con garantías suspensivas, se permita la contratación de los mismos en otros Estados Parte, ante el reclamo de los tributos por parte de las autoridades aduaneras respectivas.
- e) Que sean adoptadas acciones urgentes, por parte del SGT N° 5, en el sentido de evitar la retención de los vehículos por reclamos de las autoridades aduaneras por tributos sobre las cargas robadas en tránsito internacional.
- f) Que el acuerdo existente entre Argentina y Chile para la no retención de vehículos en razón del robo de cargas en tránsito con garantías aduaneras suspensivas, firmado en el año 2006, que solo permite la incautación de los vehículos luego de sentencia judicial firme, sea ampliado a los demás países, aplicando el principio de la nación más favorecida previsto en el ATIT.
- g) Que el SGT N° 5 realice gestiones junto al CT-2 "Asuntos Aduaneros" con relación al Certificado de Origen para que tenga validez en los casos de robo de carga, evitando así la aplicación de aranceles "extra zona".

4.- Internalización de los acuerdos.

Que las Resoluciones del Grupo de Mercado Común (GMC) sean internalizadas por todos los países del MERCOSUR en los plazos previstos en sus textos.

5.- Vigencia de las normas internas.



**CONSEJO EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERA DEL
MERCOSUR - BOLIVIA - CHILE**

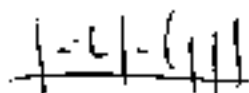
Coordinadora Nacional por Uruguay: **CATIDU**

- a) Que los países miembros del MERCOSUR, antes de poner en vigencia una norma, comuniquen con anticipación a los demás países, tal como lo establece el ATIT, a fin de evitar inconvenientes en la operativa de Transporte Internacional.
- b) Que las normas internas de cada país que regulan el Transporte Nacional no afecten al Transporte Internacional.


CATIDU
Carlos Ney Ramírez


NTC & Logística
Ademir Pozzani


FADEEAC/ATACI
Silvia Sudol


AGETICH
Sr. Guido Rodríguez


ABTI
Guilherme Boger


CATAC
Álvaro Rodríguez


CAPATIT
Julio Huespe

Montevideo, 5 de noviembre 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 Montevideo, Uruguay en el día de la fecha se dirige a Ustedes y expresa:

En primer lugar queremos destacar nuestra satisfacción por la aprobación y elevación al GMC, en el curso de esta reunión de la Resolución relativa al Seguro de Responsabilidad Civil Contractual de Pasajeros, que limita la misma eliminando una inequidad histórica con relación al transporte aéreo y marítimo, pues este principio se encuentra consagrado y legislado en la totalidad de los países miembros.

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

Debemos destacar que esta resolución fue aprobada originalmente hace más de 15 años como resolución GMC N° 117/94, por lo que se hace imperiosa su puesta en marcha.

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

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

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

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 sin número 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 deben considerar como prioritarios los siguientes items:

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 caravanas.

D) Control de las velocidades autorizadas en forma regular y a todos los usuarios de las rutas por igual.

Planteamos la necesidad de que se estudie la forma establecida en la resolución de Cochabamba, para la fijación de las tarifas internacionales y se consideren las distintas situaciones y periodos del año, contemplando además las asimetrías que se generan con los otros modos de transporte tanto aéreo como fluvial.

La actual política comercial de los medios aéreos y fluviales, que no se encuentran regulados de la misma forma que el terrestre, están comprometiendo seriamente la subsistencia del transporte terrestre de pasajeros, lo que acarrearía la pérdida de numerosas fuentes de trabajo.

Se hace imprescindible la salvaguarda del transporte terrestre internacional pues el transporte aéreo es punto a punto, mientras el terrestre vincula a todas las localidades que atraviesa, cumpliendo una función social, dado que su desaparición generaría enormes perjuicios a esas poblaciones.

Las empresas de transporte internacional que cumplen servicios ocasionales no deberían ser obligadas a tener representantes legales en todos los países a los cuales realizan los mismos dado que esto generaría costos que harían inviable la realización de los mismos.

Por otra parte se torna cada día más necesario que los permisos ocasionales puedan ser emitidos via internet como forma de facilitar los trámites a nivel de las empresas y que por el otro lado las autoridades competentes puedan efectuar más fácil y ágilmente los correspondientes controles.

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

171

[Handwritten signature]

AAETA

ABRATI

[Handwritten signature]
ANETRA

[Handwritten signature]
RICARDO A. FUSTAGNO V.
CAPATIT

CELADI

FENABUS