

MERCOSUR/SGT5/Acta N° 1/2000

XVIa. REUNION DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 “TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA”

En la ciudad de Buenos Aires, República Argentina, en la Sede del Ministerio de Infraestructura y Vivienda, durante los días 15, 16 y 17 de marzo de 2000, se desarrolló la XVIa. Reunión de Subgrupo de Trabajo N° 5 “Transporte e Infraestructura” del MERCOSUR, con la participación de las Delegaciones de Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina. Asimismo asistieron en carácter de países asociados una Delegación de las Repúblicas de Chile y de Bolivia. La integración de las delegaciones se agrega como Anexo I de la presente Acta.

El señor Secretario de Transporte de la Nación Don Jorge Horacio KOGAN procedió a inaugurar la reunión dando la bienvenida a las delegaciones presentes, observadores e invitados especiales. Los conceptos vertidos se agregan como Anexo XIV.

A continuación y cumpliendo lo oportunamente convenido, se consideró la participación al Sector Privado.

En tal sentido hizo uso de la palabra el representante de CONDESUR, señor Jorge HERNANDEZ presentando, una nota (que se agregó como Anexo IV) en la cual se manifestó la posición del sector empresario con relación a los siguientes temas:

- 1) Acceso a la profesión de Transportista Internacional de Cargas por Carretera.
 - a.- Exigencia de cuatro (4) equipos con capacidad mínima de ochenta (80) toneladas
 - b.- Eliminación progresiva de los vehículos con leasing mercantil.
- 2) Suscripción y puesta en vigencia del Acuerdo del Contrato de Responsabilidad de Transporte en el transcurso del corriente año.

Seguidamente hizo uso de la palabra el señor Gabriel Castaño en representación del Foro de Empresarios de Transporte de Personas por Carretera del MERCOSUR, manifestando una serie de inquietudes como por ejemplo el rol del Subgrupo de Trabajo N° 5, la limitación de la responsabilidad civil contractual del transportista carretero, la facilitación fronteriza y la Resolución GMC N° 117/94 (la presentación se adjunta a la presente acta como Anexo V).

Posteriormente solicitó la palabra la Delegación de Chile la cual expuso acerca de la demora en la renovación de permisos de transporte de carga internacional. También hizo mención al control estricto del personal de Aduana y de Gendarmería Nacional de la Argentina.

La Delegación Argentina informó que la Secretaría de Transporte de la Nación ha suscripto oportunamente un Convenio con la Dirección Nacional de Gendarmería, para el control y fiscalización del transporte internacional de cargas y pasajeros en los distintos pasos fronterizos. Respecto a los inconvenientes aludidos se expresó que los mismos se encuentran en vías de solución y que hace unos días se otorgaron permisos definitivos a empresas de transporte de cargas extranjeras.

La Delegación de Uruguay planteó, por intermedio del Presidente de CATIDU, una serie de inquietudes entre las que cabe destacar la doble tributación, temática ésta que fuera abordada en la Reunión de Comisión de Especialistas en asimetrías tributarias. Así también sobre los distintos criterios de subvención y la problemática económica general del transporte internacional.

A continuación la Cámara Argentina de Exportadores hizo referencia al Proyecto de Acuerdo Marítimo Multilateral por Agua y expuso sus sugerencias, las cuales constan en el informe que se anexa a la presente con el Número VI.

El Consejo de Armadores del Mercosur C.A.M. expuso acerca de ciertos criterios que se deberían tener en cuenta en el marco de esta Reunión y que a su vez habían sido desarrollados en la Reunión de Comisión del Transporte Marítimo, presentación agregada como Anexo XVI.

También los representantes del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante presentaron su visión respecto del tema que los ocupa, el cual se adjunta como Anexo XVII a la presente.

Posteriormente el Plenario tuvo oportunidad de escuchar la posición de los Usuarios Exportadores e Importadores Brasileños de Transporte Marítimo, que se agrega como Anexo VII a la presente Acta.

Al finalizar las exposiciones del Sector Privado, la Delegación Uruguaya se refirió a las mismas haciendo comentarios sobre los principales aspectos. En particular señaló que la demora en dar soluciones a las reivindicaciones de los operadores, es sin duda causa de la frustración por la que atraviesa el Sector.

Existen problemas notorios que fueron correctamente planteados por los operadores de transporte de carga, como ser la situación que se origina por aplicación del arrendamiento mercantil, el que no contempla el espíritu de la norma inserta en el ATIT, en cuanto a la integración de la flota, y menos aún contempla las normas de acceso a la profesión de transportista en lo que concierne a la capacidad profesional de las empresas.

También existen en el transporte de pasajeros problemas sin resolver como la no aplicación de la Res. 117/94 del GMC relativo al transporte de encomiendas

y correspondencia, así como la falta de armonización de la documentación de viajeros y los horarios de atención en frontera.

En sus comentarios la Delegación Uruguaya incluyó también a los operadores de transporte fluvial y marítimo, los que desde hace mucho tiempo aguardan definiciones respecto del Acuerdo Multilateral de Cargas y del Acuerdo sobre Registro de Buques.

En todos los casos, sostuvo la citada Delegación, el Sector Público aparece como responsable de la aparente ineficiencia del SGT 5, pero deben tenerse en cuenta otras causas de tipo institucional que no permiten acelerar el proceso de integración.

Finalmente la Delegación de Uruguay hizo referencia a la presentación realizada por el representante de los exportadores, de la que no comparte los argumentos formulados, expresando que dicho sector de usuarios tiene, a diferencia de los operadores, otro foro donde plantear sus inquietudes. Ello sin dejar de reconocer que el futuro del comercio exterior de los países depende obviamente del precio del transporte, no obstante lo cual corresponde tener en cuenta un aspecto que es esencial en las relaciones de intercambio, cual es la calidad en la prestación de los servicios.

A continuación el Plenario pasó a sugerencia de Uruguay a evaluar la propuesta formulada por CONDESUR. Solicita que la presentación realizada en el transcurso de la reunión Plenaria, por este sector de los operadores privados, se analice rápidamente y se le de respuesta.

El presidente de la Reunión propuso a las demás delegaciones que la propuesta del CONDESUR sea considerada en el marco más amplio del documento presentado por Uruguay y una vez analizado debidamente sea tratado en el transcurso de la próxima reunión.

Las delegaciones presentes convinieron que el análisis y respuesta a la misma se realizará en la próxima reunión del SGT 5.

TEMA Nº 1: PROPUESTAS PARA LA AGILIZACION, EFICACIA Y MEJOR FUNCIONAMIENTO DEL SGT Nº 5.

Las delegaciones convinieron en que el SGT 5 preparará una nueva agenda actualizada, consensuada entre sus miembros. Una vez confeccionada, elevará al GMC una recomendación para que este resuelva peticionar ante CMC una decisión que reemplace la Decisión 9/95 (Programa del Mercosur hasta el año 2001). Asimismo acordaron redactar un informe que refleje el avance realizado y los temas pendientes fijando las pautas y objetivos a ser cumplidos durante el período 2000/2005 por el GMC y el SGT 5.

TEMA Nº 2: SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES ELEVADAS AL GMC PARA SU TRATAMIENTO Y APROBACION (RESOLUCIONES G.M.C.)

Algunas de las recomendaciones emitidas por el SGT 5 no son tratadas posteriormente ni definidas en el seno del GMC. Ello deriva en que mucho del esfuerzo realizado no se plasma en resoluciones con fuerza vinculante entre los países miembros.

Concuerdan que es preciso establecer un nuevo mecanismo de funcionamiento para el tratamiento de las Recomendaciones elevadas por parte del SGT 5.

Todas las Delegaciones acordaron que a través de la Presidencia Pró-tempore se formulará un pedido al GMC para que cuando se traten en su seno temas de transporte o recomendaciones del SGT 5, estén presentes algunos de sus miembros para poder explicar y defender la propuesta elevada.

TEMA Nº 3: VINCULACIONES DEL SGT Nº 5 CON OTROS ORGANOS DEL MERCOSUR

- 3.2.- CON EL GRUPO MERCADO COMUN Y LA COMISION DE COMERCIO.
- 3.1.- CON EL SUBGRUPO DE TRABAJO Nº 10 - "ASUNTOS LABORALES", EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL
- 3.3.- CON EL COMITÉ TECNICO Nº 2 - "ASUNTOS ADUANEROS"
- 3.4.- CON EL SGT Nº 3 SOBRE REGLAMENTOS TECNICOS Y EVALUACION DE LA CONFORMIDAD.

Se concordó que la problemática del transporte realiza un corte transversal en la estructura orgánica del Mercosur y es preciso para avanzar en la integración de estos sectores, ejercer un seguimiento de lo actuado en los demás ámbitos.

Se acuerda incrementar la colaboración e intercambio con la Comisión de Comercio, con el SGT 10 de "Asuntos Laborales, Empleo y Seguridad Social", con el Comité Técnico Nº 2 "Asuntos Aduaneros" y con el SGT 3 "Reglamentos Técnicos y Evaluación de la Conformidad".

Asimismo se acuerda realizar estudios sobre las asimetrías laborales, específicamente en lo relativo a las condiciones de seguridad.

TEMA Nº 4: COORDINACION Y MEDIDAS A ADOPTAR, TENDIENTES A EVITAR EL ROBO DE VEHICULOS Y MERCADERIAS EN LAS RUTAS DEL MERCOSUR.

Se ha diagnosticado por este SGT 5 un problema de creciente importancia: la "piratería del asfalto". Por su envergadura está afectando el "costo MERCOSUR". Este costo representa una acción delictual que conlleva una infraestructura logística y ramificaciones a nivel nacional y regional.

Se conviene en propiciar para la próxima reunión un pedido del SGT 5 al GMC, para que el tema sea incorporado en la agenda de las Reuniones de Ministros de Justicia, del Interior y del Foro de Consulta y Concertación Política.

TEMA Nº 5: INICIATIVA DE TRANSPORTE DEL HEMISFERIO OCCIDENTAL (I.T.H.O.)

Teniendo en vista la correspondencia enviada por el Canadá a cada uno de los países miembros, las delegaciones presentes ratificaron la posición de apoyo a la propuesta de términos de referencia para el Comité Ejecutivo de la ITHO, presentada en octubre de 1999 a las representaciones de Chile y de Canadá, encargadas de la redacción final.

En este sentido, las delegaciones solicitaron a la Presidencia Pró-tempore que comunique a Canadá la posición conjunta del Grupo MERCOSUR, ratificada en esta reunión.

TEMA Nº 6: FACILITACION FRONTERIZA

La Delegación Argentina inició el tratamiento del tema manifestando que la facilitación fronteriza se ha realizado en forma global. La propuesta Argentina se orienta a la realización de estudios individuales por cada paso fronterizo en forma particular, con el propósito de reducir en forma sustancial los tiempos en materia de control de transporte de carga y de pasajeros, tomando por ejemplo los pasos fronterizos: Paso de los Libres-Uruguayana, Posadas-Encarnación, u otro en especial.

La Delegación de Brasil manifestó su acuerdo con lo planteado por la Delegación Argentina, afirmando la integración fronteriza, la unificación de controles y la facilitación aduanera de los transportes de cargas.

La Delegación de Bolivia consideró necesario implementar la habilitación de ciertos pasos fronterizos lindantes entre su país y la Argentina que hoy en día se encuentran cerrados, como ser el paso fronterizo La Quiaca-Villazón que se encuentra interrumpido en varios sectores debido a condiciones climáticas adversas que afectan la infraestructura de vías, aunque la demanda de usuarios

desde el punto de vista de transporte ferroviario de pasajeros es importante como para tener en cuenta dicha habilitación.

Los centros fronterizos se están analizando entre Bolivia y Perú llevándose a cabo los controles integrados entre la comunidad andina, donde existe una balanza para el pesaje de los camiones controlados integralmente.

Asimismo la Delegación de Bolivia formuló la presente propuesta para que la Argentina lleve a cabo a lo largo del límite fronterizo con los países vecinos un tipo similar de control integrado.

La Delegación Argentina manifestó que la red ferroviaria perteneciente al ramal General Belgrano con destino a la localidad de La Quiaca, Provincia de Jujuy, ha sido transferida a jurisdicción provincial. El recorrido que realiza dicho ferrocarril se encuentra interrumpido en varios sectores. Actualmente se está elaborando un análisis para su rehabilitación.

La Delegación de Uruguay consideró que el tema abordado es recurrente, ya que en el año 1998 este planteo se realizó a través de la solicitud de creación de un Subgrupo de Trabajo de Facilitación Fronteriza. Ello finalmente derivó en el dictado de la Decisión del CMC N° 2/99 “Programa de Asunción sobre Medidas de Simplificación Operacional de Trámites de Comercio Exterior y Frontera” y la creación de una Comisión vinculada a la CCM que tratará estos problemas.

También mencionó que en el Comité Técnico N° 2 de la CCM, se tratan estos temas, en el Sub- Comité de Operativa en Frontera.

Asimismo informó que en la XXXIX Reunión de la Comisión de Comercio del Mercosur celebrada en la Ciudad de Buenos Aires durante los días 24 y 25 de febrero del corriente año, el Grupo vinculado elevó un Proyecto de Metodología de Trabajo pertinente respecto del tratamiento de la citada Decisión CMC N° 2/99.

Se adjunta como Anexo VIII a la presente el Acta N° 1/2000 labrada en la XXXIX Reunión de la Comisión de Comercio del MERCOSUR.

La Delegación de Paraguay manifestó su inquietud respecto de hacer un seguimiento de lo realizado en materia de facilitación fronteriza con participación de delegados del SGT N° 5.

La Delegación de Chile consideró que la facilitación fronteriza debe ser una prioridad y se debe trabajar para superar las deficiencias que presenta generalmente el cruce a través de fronteras. La actual tecnología nos provee de herramientas eficientes en el campo de la informática, lectura de códigos y otras técnicas que pueden solucionar gran parte de los problemas presentados.

A partir de la competencia que tienen los organismos de aplicación del ATIT es necesario asumir las recomendaciones presentadas por el CT2 (Aduanas) para

que los permisos necesarios para realizar una operación de transporte se emitan en medios magnéticos y/o electrónicos para lo cual se solicitó asumir esta realidad y estudiar las soluciones informáticas derivadas del aporte de cada uno de los países interesados.

Por su lado, la Delegación de Uruguay, con respecto al seguimiento manifestado por la Delegación de Paraguay, consideró que es conveniente que la Argentina y Paraguay se integren al Subgrupo de trabajo del CT2 y a la Comisión vinculada a la CCM para el cumplimiento de la Decisión CMC 2/99.

La Delegación Argentina consideró que existen organismos técnicos en Mercosur que tratan este mismo tema; pero que resulta conveniente tomar un caso en particular y formar un Grupo de trabajo específico para realizar las tareas con el Subgrupo de Trabajo N° 2.

La Delegación de Brasil apoya la propuesta formulada por la Delegación Argentina y manifiesta la necesidad imperiosa de realizar un estudio de los problemas ocasionados en un paso fronterizo en particular, examinando el tema puntual del transporte, el tiempo de demora que se puede producir, como así también los atrasos administrativos que pueden sufrir los transportistas.

La Delegación de Uruguay manifiesta que con la República Federativa del Brasil se poseen seis (6) pasos fronterizos y con la República Argentina cuatro (4) pasos más y que cada uno de ellos poseen sus propias dificultades que difieren del resto.

La Delegación Argentina teniendo en cuenta lo manifestado por las delegaciones presentes consideró que es conveniente realizar dicho estudio en los pasos fronterizos más críticos.

Todas las delegaciones coincidieron en que dicho tema sea tratado en las reuniones bilaterales a celebrarse entre países miembros del MERCOSUR.

TEMA N° 7: PARTICIPACION EN LOS TRAFICOS

A continuación la Delegación Argentina expuso los antecedentes con respecto a los derechos de justa compensación por el uso de la infraestructura y la participación en los tráficós que reconoce expresamente el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), sobre la base del Documento oportunamente distribuido y que fuera agregado como Anexo VII en la XIIª Reunión del SGT 5 celebrada en San Pablo en septiembre de 1998.

Dicha reciprocidad se realiza mediante la equitativa distribución de pasajeros y carga.

Se citaron como antecedentes del tema la reunión celebrada en Río de Janeiro en el año 1987 donde se trató la “justa compensación”, y la segunda reunión celebrada en Buenos Aires en el mismo año donde se decidió elaborar una metodología necesaria para determinar el monto de la “justa compensación”.

El reconocimiento del derecho de participación en los tráficos por parte del país transitado, es así expresamente reconocido en la Reunión de San Carlos de Bariloche, donde se ratifica la postura de la Reunión de Fortaleza de diciembre de 1988.

La postura se mantiene en las sucesivas reuniones tanto en materia de justa compensación como de participación en los tráficos.

La reunión realizada en Mendoza entre los días 23 y 27 de junio de 1986 demandó que la participación se acuerde en iguales condiciones que las correspondientes a los países de origen.

En la reunión de Cochabamba de 1979 se acordó el pago por la compensación del uso de infraestructura vial, lo que no ha tenido aplicación práctica hasta nuestros días.

La Delegación Argentina afirma que su país es, sino el único, el principal o más transitado de los países signatados del convenio y como tal debe hacer valer sus derechos mas allá de las afirmaciones pragmáticas que surgen de los acuerdos bilaterales o multilaterales celebrados por las partes.

En la Reunión celebrada en Santiago de Chile entre los días 12 y 13 de agosto de 1986, se acordó que el país transitado tiene derecho a participar en el tráfico terrestre entre terceros países signatarios o no del convenio, en el mismo modo de transporte terrestre o con cambio de modo de transporte.

En el marco del ATIT se puede mencionar la XIII Reunión Bilateral Argentino-Chilena, celebrada en Buenos Aires el 26 y 27 de agosto de 1993.

Como se advierte en el texto del ATIT se parte del criterio que debe asegurarse la justa compensación por el uso de la infraestructura del país transitado, dejándose para una consideración paralela, lo relativo a la posibilidad de acordar bilateral o tripartitamente que el país transitado participe en el tráfico de que se trate.

Dicha normativa que integra el ordenamiento internacional y por tanto rige el desenvolvimiento del transporte terrestre entre los países del Cono Sur, debe prevalecer sobre las normativas de carácter interno de cada país.

Para la Delegación Argentina, el fundamento del que se parte para la determinación de la justa compensación es que el tránsito por un país, de vehículos que vinculan el comercio de otros países, no acarrea directamente

beneficios al país transitado, puesto que aquel se realiza en función de los intereses extranjeros, países a los que revierten los réditos de la actividad.

Este tránsito no solo no deja beneficios al país transitado, sino que el uso de su infraestructura ocasiona deterioro a la misma obligando a incurrir en gastos de construcción y mantenimiento para reponer las condiciones de serviciabilidad que repercuten exclusivamente sobre la comunidad de ese país, que no es, precisamente, el beneficiario en esos tráficos.

Ha transcurrido una década desde que se mensurara el quantum de la justa compensación y durante ese tiempo la implementación del sistema no se ha efectivizado.

Se trata pues de un tema suficientemente instalado en el escenario del transporte terrestre del Cono Sur y que ha sido objeto de reconocimiento expreso a través del ATIT.

La Delegación Argentina, en mérito a los fundamentos expuestos, considera que el derecho que asiste a su país debe ser ejercitado a través de una efectiva participación de la flota nacional en los tráficos entre otros países.

La Delegación de Chile refirió que los antecedentes recíprocos mencionados por la Delegación Argentina, tiene su origen el denominado "justa compensación del uso de la infraestructura del país transitado", este tema ha sido motivo de largas discusiones por especialistas en muchos lugares del mundo, sin llegar a acuerdos que satisfagan el interés común.

Esta discusión tenía sentido en los tiempos en que el Estado asumía roles empresariales activos, en los modos de transporte (aéreo, marítimo, ferroviario, etc.) y la construcción de vías y obras de infraestructura.

Desde hace bastante tiempo los gobiernos han concesionado las rutas y obras de infraestructura, pagando por ello los usuarios costos y peajes, superando en consecuencia los argumentos que originaron la demanda para otorgar cupos de tráfico.

La Delegación de Chile considera que las nuevas formas de cooperación, complementación e integración de nuestras economías deben ser abordadas en este nuevo contexto.

La Delegación de Brasil manifiesta que el financiamiento de la infraestructura se realiza con los tributos aplicados a través del peaje. La integración del MERCOSUR facilita un mayor desenvolvimiento del comercio y nos impone una flexibilización del transporte.

De esa forma no se ve dificultad para admitir que transportadores argentinos participen de los tráficos que utilicen su territorio y propone que el

transporte por carretera entre los países del MERCOSUR sea abierto a todos los transportadores de los países que lo integran.

La Delegación de Paraguay respecto de la “justa compensación”, considera que es conveniente señalar algunos aspectos que connotan esta figura como son:

- Participación en los tráficos; y la
- Justa compensación por el uso de la infraestructura

Apreciando la dinámica de los tiempos, se constata que se ha modificado enormemente el procedimiento de desarrollo de la red vial, siendo hoy en día llevada a cabo por tercerizaciones o concesiones en casi todos los países de la nación, por lo que se hace difícil la cuantificación de esas compensaciones, no obstante de reconocer la búsqueda de soluciones entre los países involucrados en la participación de los tráficos mencionados.

La Delegación de Bolivia reconoce el derecho de la justa compensación y la reciprocidad y manifiesta que la infraestructura hoy se enmarca en el contexto de la iniciativa privada.

La Delegación de Uruguay menciona que en el año 1988, se realizó con Argentina y Brasil el Acuerdo Tripartito N° 1, el cual instrumenta la participación en los tráficos de acuerdo a lo establecido en el Artículo 29 del ATIT.

Consideró además que este no es el ámbito para resolver el tema de la participación en los tráficos, sino que, de acuerdo al Artículo 29 del ATIT, el tratamiento se debería hacer en forma bilateral o tripartita.

La Delegación Argentina entiende que sin perjuicio del reconocimiento y ejercicio de los derechos que le asisten, los mismos sean motivo de negociaciones bilaterales o trilaterales, tal cual se prescribe en el apartado 2 “in fine” del Artículo 29 del ATIT, el ámbito propio del Subgrupo de Trabajo N° 5 es el que corresponde legítimamente para su tratamiento, ya que tal normativa integra el derecho comunitario y convierte a este foro en el ámbito natural para el tratamiento del tema. La Delegación Argentina entiende que todas las delegaciones reconocen explícitamente su derecho de participación en los tráficos sin perjuicio de que tal derecho sea objeto de negociaciones bilaterales o trilaterales.

TEMA N° 8: INSTRUCCIONES DEL GMC AL SGT N° 5 SOBRE LA RESOLUCION 58/94

El GMC en oportunidad de celebrar la XXXV Reunión Ordinaria (Acta 3/99, septiembre de 1999, Montevideo, Uruguay) al tratar el punto 11.5 - Transporte se instruyó al SGT 5 “Transporte e Infraestructura”, para que informara: sobre los alcances de la Resolución 58/94 en materia de requisitos para la habilitación de empresas; y también en particular lo referente a la acreditación de propiedad de los vehículos de empresas con forma societaria de cooperativa.

La Delegación de Uruguay informó que este tema se debe tratar en este foro de acuerdo al mandato del GMC.

Historió que en la última reunión bilateral realizada con Brasil, ambos países no se pusieron de acuerdo en este tema y coincidieron en trasladar las inquietudes plasmadas al Grupo Mercado Común. El que a su vez trasladó la consulta a este Subgrupo de Trabajo N° 5.

Con respecto al cumplimiento del mandato, la Delegación de Uruguay para contar con un pronunciamiento jurídico y completo encargó la realización de una consulta, que se expidiera sobre la validez de la Res. GMC 58/94 y los requisitos que dichas empresas deberían cumplir para poder realizar tráfico internacional terrestre.

El citado trabajo es incorporado como Anexo IX a la presente acta.

La Delegación Argentina sostiene que este tema en cuestión deberá ser abordado en conjunto con la interpretación del alcance del contrato de arrendamiento mercantil (leasing).

La Resolución GMC 58/94 y el Artículo 31 apartado 1 del ATIT refieren al mismo contrato de arrendamiento, el mercantil o (leasing), es decir el que contiene explícitamente la cláusula de "opción de compra". Y el inciso 2º solo prevé la autorización de utilizar vehículos arrendados en forma excepcional

Las delegaciones acordaron recepcionar el estudio jurídico presentado por la Delegación de Uruguay e incorporarlo al acta. Asimismo se convino que las demás delegaciones hagan sus consideraciones pertinentes para poder tratar y pronunciarse sobre el tema instruido por el GMC en la próxima Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5.

TEMA N° 9: REPRESENTANTE LEGAL.

La Delegación de Uruguay consideró que hay otros aspectos que se deberían tratar conjuntamente con lo establecido en la Resolución GMC 58/94 ya que el ATIT prescribe otras exigencias además de la existencia de un representante legal.

La Delegación Argentina se expresó por la aplicación de lo dispuesto en el apartado b) del Artículo 24 del ATIT. Así es que debe probarse la designación en el territorio del país, de un representante legal con plenos poderes para representar a la empresa en todos los aspectos administrativos y judiciales en que este, en representación de la empresa deba intervenir en la jurisdicción del país.

Este representante debe poseer los plenos poderes a que se alude en el ATIT y no resultar un mero gestor de trámites administrativos, que no aporte solvencia y capacidad de representar en los términos legales a la empresa extranjera, compareciendo a los estrados judiciales en caso de accidentes de tránsito cuando sea requerido por los señores magistrados intervinientes, asumiendo representación en los procedimientos administrativos y en general actuando conforme lo previsto en el Acuerdo.

Las demás delegaciones coincidieron en que debe aplicarse la normativa vigente y exigirse el cumplimiento de lo dispuesto por el ATIT.

TEMA Nº 10: HABILITACION TECNICA DE VEHICULOS

La Delegación Argentina informó que conforme las instrucciones impartidas por el señor Ministro de Infraestructura y Vivienda, Ing. Nicolás GALLO, se dará estricta observancia al cumplimiento de la ley vigente en materia de tránsito y seguridad vial, Ley 24.449 y su reglamentación.

Principios de orden público vinculados con la seguridad de las personas y bienes, fundamentan la irrestricta aplicación de la normativa citada a nivel nacional en cuanto a la revisión técnica obligatoria de todos los vehículos que transitan por el territorio nacional, incluyendo los vehículos extranjeros.

La Delegación de Uruguay expresó su voluntad de cumplir con las normas básicas de seguridad para circular, internas y las acordadas a nivel del SGT 5 del MERCOSUR.

La Delegación Argentina reiterando su posición dejó constancia que su gobierno aplicará la Ley de Tránsito para los vehículos nacionales y extranjeros en base al principio de igualdad ante la ley. Asimismo consideró que luego de cumplirse una década de vigencia del Convenio ATIT, es importante concretar la exigencia que el mismo establece con respecto a la verificación técnica obligatoria de los vehículos.

La Delegación de Brasil expresa que las legislaciones de tránsito son diferentes en cada país pero que de acuerdo con el ATIT se aceptan las normas del país de origen siempre que sean implantadas normas comunes al MERCOSUR.

En el caso de habilitación técnica de vehículos, hecha anualmente en Brasil por los departamentos estaduales de tránsito en ocasión con la tramitación anual de licenciamiento del vehículo.

Por otro lado por razones vinculadas a las particularidades del territorio nacional y del tamaño de su flota de vehículos, de aproximadamente 26 millones,

hasta el momento no ha sido posible internalizar el nuevo sistema de inspección técnica aprobado en el MERCOSUR.

De esta forma y de acuerdo con lo dispuesto en el Tratado de Asunción sobre la entrada en vigor de normas comunes, la Delegación de Brasil aclara que continúan resultando válidos los procedimientos actualmente practicados.

La Delegación de Paraguay mencionó que el cumplimiento de éste requerimiento del ATIT, lo viene realizando con talleres tercerizados de inspección técnica especializados. Una vez aprobada la inspección en estos talleres privados habilitados la Dirección de Transporte Terrestre del Viceministerio de Transporte expide la habilitación correspondiente.

La Delegación de Chile manifiesta su conformidad con lo planteado por la Delegación Argentina ya que la implementación de revisiones técnicas uniformes evita los controles arbitrarios. Del mismo modo señala que las revisiones técnicas contribuyen a otorgar seguridad y confianza en los vehículos que realizan el transporte de bienes y personas.

TEMA Nº 11: PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DE LA RED VIAL BASICA

La Delegación de Brasil hizo entrega de una nueva versión de los mapas individuales y consolidados de la Red Vial Básica del Mercosur, que fueron analizados por las restantes delegaciones quienes realizaron las observaciones pertinentes.

La Delegación de Brasil recogió las mismas y realizará las modificaciones a su trabajo remitiendo una copia de la versión definitiva para la primera quincena de abril del corriente año.

La Delegación Argentina por su parte presentó una nueva versión del documento en elaboración, que recoge los trabajos realizados hasta el momento en cumplimiento del Programa de Desarrollo de la Red Vial Básica del Mercosur.

Se analizaron algunos problemas que existen en el documento mencionado, los que serán revisados por todas las delegaciones quienes harán llegar a la Delegación Argentina las correcciones.

Por lo tanto para la próxima reunión del Subgrupo se estaría en condiciones de presentar el documento y mapas definitivos cumpliendo con las dos primeras etapas del Programa mencionado.

Para iniciar la tercera etapa, las delegaciones acordaron encaminar al Grupo Mercado Común un pedido de Cooperación Internacional, con carácter de donación, para un Proyecto de Desarrollo de un Sistema de Información

Georeferenciada de Infraestructura Vial del Mercosur, cuyos términos de referencia se adjuntan al Acta como Anexo X.

La Delegación de Uruguay propuso realizar una reunión en su país, en la primera quincena de mayo del corriente año. En la misma participarían los integrantes de la Comisión de Infraestructura del SGT 5 acompañados de especialistas en Sistemas de Información Georeferenciada, a efectos de evaluar los avances existentes en esta materia en los cuatro países. A partir de esa evaluación podrían perfeccionarse los términos de referencia del Proyecto que se quiere desarrollar.

Las delegaciones presentes aceptaron y agradecen la invitación formulada por la representación uruguaya.

La Delegación de Bolivia entregó para conocimiento de las restantes delegaciones información referida a su Red Vial, la cual se agrega como Anexo XI.

TEMA Nº 12: ATENUACION DE LAS ASIMETRIAS VINCULADAS AL TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

Las Delegaciones, consideraron una revisión del cuadro general de costos del transporte de pasajeros y cartas, así como las incidencias tributarias que esta alteración de costos producen.

En consecuencia todas las delegaciones se comprometieron a realizar las modificaciones que corresponden a la base de datos del estudio al 30/04/2000, postergando el análisis y tratamiento para la próxima reunión del Subgrupo.

Por su parte y en cumplimiento de lo dispuesto en la VI Reunión del SGT 5 (Asunción , Paraguay, junio de 1997) enviarán a la delegación de Uruguay el nuevo relevamiento a efectos de confeccionar el cuadro comparativo de las mismas y recomendar la o las medidas pertinentes para eliminar las referidas asimetrías.

TEMA Nº 13: REQUISITOS PARA EL OTORGAMIENTO DE LAS LICENCIAS PROFESIONALES DE CONDUCCION.

La Delegación de Argentina expuso acerca de los requisitos para el otorgamiento de licencias profesionales de conducción. Manifestó que en la XV Reunión del Subgrupo SGT 5 llevada a cabo en la Ciudad de Montevideo, Uruguay, durante los días 11 a 13 de agosto del año 1999, se acordó entre los integrantes la propuesta de la Delegación de Brasil de someter el trabajo a la consideración del organismo nacional competente para el análisis, examen y aval de lo previsto en el apartado d) sobre el contenido de los exámenes psicofísicos clínicos de actitud.

La Delegación de Brasil hizo entrega del oficio del Ministerio de Justicia de Brasil- Departamento Nacional de Tránsito- que informa sobre la amplitud y situación de los análisis en curso sobre el tema, cuya conclusión se aguarda para el final del mes de abril del corriente año. El mencionado oficio consta en el Anexo XII de la presente acta.

TEMA Nº 14: PERFECCIONAMIENTO DEL ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

En virtud de lo dispuesto en la XXXV Reunión del Grupo Mercado Común, se reunió el grupo de especialistas en Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas para realizar la tarea de compatibilización de los textos del documento “Instrucciones para la Fiscalización del Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR”, en sus versiones en español y portugués.

La Recomendación 2/99 fue revisada y compatibilizada en su totalidad por todas las delegaciones, y los textos con las respectivas correcciones se incorporan en el Anexo III.

Todas las Delegaciones coincidieron en indicar que los textos de las versiones en español y portugués pertenecientes al apartado 3.4, literal b) y apartados 5.8.1 y 5.8.2, si bien en apariencia pueden parecer diferentes, en realidad los mismos son equivalentes y se corresponden con los textos contenidos en los Anexos del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR.

Con relación al formulario de declaración de carga ajustado a los requisitos del Acuerdo, el que resultaría recomendable para la aplicación de la Res. 2/99 del G.M.C., las delegaciones entendieron que es necesario continuar evaluando los modelos internacionales vigentes, a fin de facilitar las tareas de control efectuadas por los agentes de fiscalización.

Con respecto al documento sobre “Instrucciones para la Fiscalización del Transporte Ferroviario de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR”, confeccionado por la Delegación de Uruguay, en base al documento inicial elaborado por la Delegación de Brasil, fueron presentadas observaciones por parte de las restantes delegaciones y ALAF. Asimismo la delegación de Brasil presentó una versión mejorada del documento en idioma portugués.

Dichas observaciones y la nueva versión en portugués aparecen en el Anexo XV.

La Delegación de Uruguay, se comprometió a remitir un nuevo documento de trabajo consolidado sobre esta materia, previo a la próxima reunión del SGT 5.

La Delegación de Paraguay presentó documentación referente al desarrollo en su país de los cursos de Capacitación de Conductores de Vehículos de

Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas, la cual se agrega en el Anexo XV.

La Delegación Argentina deja constancia en la presente acta que, mantiene la propuesta expresada de establecer un comienzo de exigencia de completar el campo 38 del MIC/DTA, con la información correspondiente a la mercancía peligrosa transportada identificada por el "N° ONU" y la "Denominación Apropiada para el Transporte", tal como se indica en el Acuerdo 2.26 (XV) - Uniformidad de las Reglamentaciones para el Transporte de Productos Peligrosos por Carretera en los países del Con Sur, aprobado en la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte en el año 1988 en la Ciudad de Canela Río Grande do Sul, donde en el Artículo 1° se acuerda colocar en la denominación de la carga (campo 38): "la indicación expresa en el manifiesto de carga de la mercancía peligrosa", independientemente de la evaluación del formulario de declaración de carga exigido por el Acuerdo de MERCOSUR.

La Delegación Argentina considera fundamental para la agilización y logro de los objetivos fijados a esta Comisión, que cada delegación incorpore en sus representaciones a especialistas del modo ferroviario para tratar en forma adecuada los temas específicos del mismo, en particular el de Mercancías Peligrosas.

Lo tratado por esta Comisión se agrega como Anexo XV.

TEMA N° 15: TRANSPORTE FLUVIAL Y MARITIMO

Las delegaciones analizaron los proyectos de Acuerdo Multilateral sobre Transporte Marítimo del MERCOSUR y el Acuerdo sobre Registro Operativo de Embarcaciones, que figuran en los Anexos II y III del Acta de la Reunión Intermedia de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo, realizada en Montevideo entre los días 14 y 16 de septiembre de 1999.

La Delegación Argentina señaló que las autoridades del sector del transporte por agua se encuentran abocadas al análisis, propuesta y redacción de una nueva normativa que regule el sector. Como consecuencia de ello el texto definitivo de ambos acuerdos, tiene que ser congruente con la normativa interna que al respecto se dicte correspondiendo analizar los acuerdos de que se trata, a la luz de la misma.

Las Delegaciones de Brasil, Paraguay y Uruguay entienden la posición de la Delegación de Argentina y manifiestan su esperanza de que las nuevas normativas que están siendo preparadas por las Autoridades Marítimas de la Argentina guarden coherencia con todo el desarrollo ya alcanzado en los proyectos del Acuerdo Multilateral de Transporte y del Registro Operativo de embarcaciones del MERCOSUR y posibiliten el consenso en los trabajos de la Comisión de especialistas de Transporte Fluvial y Marítimo, cuando sean conocidas las mencionadas normativas.

Aguardan que se complemente el Anexo XIII de la presente con los comentarios de la Delegación Argentina y que los mismos sean remitidos a las demás delegaciones con la anticipación necesaria para analizar su contenido antes de la próxima reunión del Subgrupo.

Las delegaciones formularon las observaciones acerca de los proyectos en análisis, los cuales se agregan como Anexo XIII a la presente.

La Delegación Argentina expresó su intención de realizar la próxima reunión del SGT 5 los días 14, 15 y 16 del mes de junio de 2000.

Las restantes delegaciones agradecieron a la Secretaría de Transporte el apoyo y calidez brindado en su estadía en este hermano país.

Asimismo finalizada la Reunión, todas las Delegaciones participantes manifestaron su satisfacción por los avances obtenidos en la misma.

Agotada la consideración del Temario, se procedió a suscribir CINCO (5) ejemplares originales del mismo tenor, siendo la hora 19:00 del día 17 de marzo del año 2000.

Por la Delegación de Argentina

Por la Delegación de Brasil

Por la Delegación de Paraguay

Por la Delegación de Uruguay