

Reuniones de Ministros de Obras Públicas
y Transporte de los Países del Cono Sur
CENTRO DE DOCUMENTACIÓN

Acta de la Reunión Binacional
Uruguay - Argentina, entre los
Organismos de Aplicación del
Convenio Sobre Transporte
Internacional Terrestre

(Gualeguaychú, República Argentina,
9/11 de abril de 1986)



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

ACTA

En la ciudad de Gualeguaychú, Provincia de Entre Ríos, República Argentina, durante los días 9, 10 y 11 del mes de Abril de mil novecientos ochenta y seis, se llevó a cabo la Reunión de los Organismos de Aplicación del Convenio de Transporte Internacional Terrestre de la República Argentina y de la República Oriental del Uruguay.-

El temario y la nómina de Delegados y Observadores que concurrieron a la misma, figuran como anexos I y II de la presente acta.-

Reunidas ambas Delegaciones; proceden a considerar el temario aprobado, arribando a las siguientes conclusiones:

I - TRANSPORTE DE PASAJEROS

1. Efectiva participación -en forma igualitaria- de la Bandera Argentina en los servicios en tránsito Montevideo-Asunción; Montevideo-Santiago de Chile.-
2. Puesta en ejecución de lo relativo a la justa compensación por el uso de la infraestructura del país transitado.-

La Delegación Argentina manifiesta que, con respecto al transporte en tránsito por terceros países (Art. 7º del Anexo II del Convenio de Transporte Internacional Terrestre es de absoluta necesidad la puesta en ejecución de lo relativo a la justa compensación por el uso de la infraestructura del país transitado, sin perjuicio de la efectiva participación en ese tráfico.- Dado que el interés primordial radica en no erigir trabas al movimiento de personas y al comercio bilateral, sean éstas normativas o económicas, de forma tal de facilitar aquellos; la Delegación Argentina entiende que la participación igualitaria de las banderas involucradas, es decir, la de los países en los cuales el tráfico tiene origen y destino, y la del país transitado, es el medio idóneo para alcanzar estos objetivos.-



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

Para ello, la Delegación Argentina está elaborando una ponencia, a ser debatida en la próxima reunión de expertos, preparatoria de la de Ministros de Obras Públicas y de Transporte de los Países del Cono Sur, a realizarse en Buenos Aires, la que sintetizará esta posición.-

Sin desmedro de ello, la Delegación Argentina solicita de su par Uruguay una adhesión al concepto de participación de la Bandera del país transitado en los tráficos en tránsito, como el instrumento más equitativo para alcanzar los objetivos del Convenio de Transporte Internacional Terrestres, en el Artículo ya mencionado.-Solicita asimismo, una acción mancomunada frente a aquellos países en los cuales estén involucrados los aquí presentes para alcanzar, en plazos lo más breves posibles, los objetivos expuestos.- La Delegación Uruguayana considera que dicha participación en el tráfico a que se refiere la Delegación Argentina, de acuerdo al Art.7º del Anexo II, es una forma de satisfacer la justa compensación del país transitado.-

Por otra parte, en reconocimiento del derecho de la República Argentina a establecer una justa compensación por el tránsito por su territorio, está dispuesta a promover ante las autoridades competentes de su país que apoye en las próximas reuniones de los Países del Cono Sur, la postura argentina de participar en el tránsito, como medio idóneo y suficiente, en el entendido que la misma implica, conjuntamente, la eliminación de tasas, gravámenes y demás cargas que afectan al Transporte Internacional en tránsito por territorio argentino (Art.3 de la Reunión Tripartita de Ministros de Uruguay, Argentina y Brasil), ya sea directa o indirectamente.-

Todo ello sin perjuicio de que -conforme a lo dispuesto en el Acta de Acuerdos de la IX reunión de Ministros- la aprobación definitiva del procedimiento que se propone, debe



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

consolidarse en reuniones multilaterales donde estén involucrados los demás países.-

Asimismo, expresa que el planteamiento de la Delegación Argentina, también debe ser de aplicación a Uruguay, en caso de tránsito por este País, originado por tráficos entre Argentina y Brasil y viceversa.-

3-Régimen operativo de las Líneas Internacionales existentes.-

Línea Córdoba-Montevideo

La Delegación Argentina propone que los servicios Córdoba-Montevideo pasando por Rosario y Santa Fé se sigan prestando por este itinerario hasta el 1º de Diciembre de 1.986. A partir de esa fecha los citados servicios se prestarían por la traza primitiva pasando por San Francisco, Santa Fé, Paraná, Villaguay y Colón.-

En este interín, el organismo de aplicación argentino procederá a efectuar los estudios técnicos y económicos para la implantación de una nueva línea internacional entre Rosario-Montevideo-Punta del Este.-

La Delegación Uruguaya atento a lo acordado en la reunión bilateral del 6,7 y 8 de Julio de 1.981 y al intercambio de telex operado posteriormente entre ambos organismos, se pronuncia sobre el mantenimiento de la línea acordada por los referidos instrumentos, sin perjuicio de lo cual, convendrá en utilizar el plazo propuesto por la Delegación Argentina (1º de Diciembre de 1.986) para evaluar el comportamiento de la línea existente.-Dentro de dicho plazo se aceptaría la propuesta argentina o se propondría otra alternativa.-

Línea Montevideo-Buenos Aires:

La Delegación Uruguaya propone regularizar la situación actual en lo que hace al uso de acoplados o refuerzos en uno de los turnos o frecuencias actualmente autorizados, median



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

te el incremento de un turno o frecuencia diaria.-

Asimismo, propone incrementar el parque autorizado para dicha línea de veinte (20) a veintiocho (28) unidades.-

La Delegación Argentina coincide con la propuesta de la Delegación Uruguaya, en cuanto al incremento de un turno o frecuencia, pero entiende que no se justifica el incremento de parque móvil.-

Ambas Delegaciones coinciden en intercambiar información respecto de la posibilidad de fijación de turnos o frecuencias por temporada en función de los requerimientos del servicio.-

4. Establecimiento de nuevas líneas

Ante la consulta de la Delegación Uruguaya respecto de la presentación efectuada por dicha Delegación el 1º de Agosto de 1.985, para el establecimiento de nuevas líneas internacionales, la Delegación Argentina manifiesta:

a) Que la línea Salto-Concordia será acordada en el curso de la presente reunión.-

b) Que en relación con las restantes líneas que integraban la presentación de la Delegación Uruguaya, la Delegación Argentina considera que, por el momento, no resulta de necesidad pública su implementación.-

Línea Salto (R.O.U.) - Concordia (Argentina).

Ambas Delegaciones acuerdan la necesidad y conveniencia de establecer un servicio público de autotransporte internacional de pasajeros por carretera para vincular las ciudades de Salto (R.O.U.) y Concordia (Argentina).

Conviene, asimismo, en establecer los siguientes aspectos técnicos y operativos;

a. Itinerario: Desde la ciudad de Salto por Ruta 3 "General Artigas", Paso Internacional Salto Grande, hasta la ciudad de Concordia y viceversa.-

b. Condiciones de tráfico: Internacional fronterizo exclu-



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

sivamente.

- c. Frecuencia del Servicio: hasta tres (3) servicios diarios de ida y vuelta por bandera.
- d. Parque móvil: hasta cuatro (4) unidades de característica internacional, por bandera, de hasta cuarenta y cinco (45) asientos.
- e. Tarifas: serán definidas en sus respectivos tramos, por cada organismo de aplicación, debiendo ser comunicadas, posteriormente, a la otra parte, a efectos de fijar la tarifa total.-

5. Modificación del número de frecuencias en la línea Buenos Aires-Montevideo.

Incluido en el tratamiento del punto 3.-

6. Unificación de las líneas Paysandú-Colón; Paysandú-Concepción del Uruguay.

Ambas Delegaciones acuerdan unificar los servicios internacionales indicados conforme a las siguientes características:

- a. Condiciones de tráfico: internacional fronterizo, exclusivamente, entre las cabeceras de Paysandú y Concepción del Uruguay, pudiéndose fraccionar en Colón.
- b. Frecuencia del servicio: hasta cinco (5) servicios diarios de ida y vuelta por bandera.
- c. Parque móvil: hasta cuatro (4) unidades por bandera, de características internacional, de hasta cuarenta y cinco (45) asientos.
- d. Tarifas: serán definidas en sus respectivos tramos, por cada organismo de aplicación, debiendo ser comunicadas, posteriormente, a la otra parte, a efectos de fijar la tarifa total.-

7. Servicios turísticos: (viajes especiales o excursiones).

Ambas delegaciones acuerdan cooperar mutuamente en



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

el contralor de ese tipo de servicios, con el objetivo de que los mismos se cumplan en las condiciones en que fueran otorgados los permisos por los respectivos organismos de aplicación.-

II - TRANSPORTE DE CARGAS.

1. Revisión del actual sistema de cupos: La Delegación Argentina expresa que el actual sistema de distribución por cupos no permite el reparto equitativo de la carga generada, proponiendo en su reemplazo la adopción de un sistema de pasos por frontera o de unidades de trafico generado.

La prolongación del desequilibrio, así como su acentuación durante los últimos años obedece a ventajas comparativas, básicamente costo al usuario, que impide alcanzar el objetivo de la distribución igualitaria de las cargas. La permanencia de esta situación obliga a buscar caminos alternativos para alcanzar el mismo. Por ello, la Delegación Argentina propone a su similar Uruguay, la constitución de una Comisión específica que, a partir de un documento que entregará la primera de ellas, se aboque al análisis del sistema que reemplace al actualmente utilizado de cupos de capacidad transportativa.

La Delegación Uruguay manifiesta que no podrá admitir la modificación del sistema actual de cupos, por cuanto considera que es el más adecuado y eficiente y el que más se ajusta a la ley de la libre competencia entre empresas habilitadas de ambas banderas.

Cambiar el sistema actual por el de pasos es, a juicio de la Delegación Uruguay, una medida proteccionista a favor de un país. Por lo demás, en el caso que nos ocupa, dicha medida no asegura que aumente la participación argentina en el tráfico, sino que, lo contrario, podría originar una abrupta suba de los fletes.

[Handwritten signature]



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

Expresa, asimismo, la Delegación Uruguaya, que se está considerando un tema que hace a las relaciones de intercambio entre ambos países, y que, en consecuencia, debe ser examinado en el contexto global del transporte bilateral por todos los modos.

Finalmente, la Delegación Uruguaya expresa que, conforme a instructivos precisos de su mandante, el Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, no está en situación de acompañar la propuesta Argentina en cuanto al cambio del sistema de cupos, sin perjuicio de adelantar su disposición favorable para analizar cualquier proyecto de cambio, que con los fundamentos técnicos y políticos que corresponden le haga llegar la Delegación Argentina.-

2. Supresión de los fleteros: Ambas delegaciones acuerdan que, a partir del 1º de Julio de 1986, podrá autorizarse el uso de fleteros, sólo cuando se produzcan demandas estacionales o excepcionales de transporte, debidamente comprobadas por la autoridad de transporte competente, que excedan la capacidad transportativa de la empresa, no pudiendo tal autorización superar el 100% de dicha capacidad.

Debe existir una estrecha relación entre la capacidad transportativa de la empresa solicitante de fleteros, el volumen de tráfico a atender y el plazo en que éste deba efectuarse, para que la contratación de fleteros se autorice. Si ello no ocurriere, esta demanda deberá dirigirse a otras empresas habilitadas para el tráfico bilateral.

En el caso de incorporación de fleteros, se dará prioridad a la flota propia de la empresa solicitante.

La Delegación Argentina manifiesta que aquellos fleteros que hayan abonado en término (31/Marzo/1986) la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte, con el monto



Ministerio de Obras y Servicios Públicos

Secretaría de Transporte

total actualizado correspondiente al año 1986, están exceptuados hasta la finalización del corriente año de lo aquí expuesto.

3. Permisos provisionales y complementarios. Plazo para su otorgamiento. Ambas Delegaciones acuerdan que, a aquellas empresas que hayan iniciado los trámites para la obtención de permisos complementarios y que cuenten con toda la documentación exigida en cada país, se les otorgue en plazo no mayor de 72 horas hábiles, un permiso provisorio que las habilite para operar.

Asimismo, conviene que las altas y bajas en las flotas de los respectivos parques habilitados, se efectúen mediante comunicación vía télex, debiendo las empresas presentar ante la autoridad competente del otro país, la correspondiente documentación dentro de un plazo de sesenta (60) días.

4. Identificación de acoplados y semiacoplados: Ambas Delegaciones acuerdan adoptar las medidas tendientes a que las empresas habilitadas para el transporte bilateral procedan a identificar debidamente los acoplados y semiacoplados mediante el burilado del número de padrón en lugar visible.-

5. Habilitación definitiva del paso internacional Salto Grande: Ambas Delegaciones coinciden que es conveniente y necesario para el tráfico bilateral de pasajeros y carga por carretera, la habilitación, en forma permanente, del coronamiento de la represa de Salto Grande; por lo que acuerdan en autorizar dicha habilitación, sin perjuicio de las limitaciones operativas que pueda establecer la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande.

6. Fijación de cupos para cargas específicas: La Delegación Argentina manifiesta la necesidad de establecer cupos para las cargas líquidas y refrigeradas.



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

Dichos cupos deben estar directamente vinculados con el volumen transportado en el año 1985 y, con la evolución previsible del mercado de transporte, así como con los niveles actualmente autorizados con permisos definitivos y efectivamente utilizados por las empresas que participan en la actualidad en ese tipo de transporte.

Los niveles propuestos son los siguientes:

- Cargas refrigeradas: 500 Tn.
- Cargas líquidas: 600 Tn.

Dado que se ha verificado la utilización de vehículos de carga refrigerada en el transporte de cargas generales, la Delegación Argentina manifiesta la conveniencia de unificar los cupos de cargas generales y refrigerada, previa depuración de aquellas empresas que no hacen uso del cupo asignado.

En tanto esto no ocurra, de comprobarse la violación a las condiciones del permiso de carga refrigerada, se dispondrá su caducidad.

La Delegación Uruguaya coincide en la conveniencia de establecer cupos para cargas refrigeradas y líquidas, pero entiende que dichos cupos deben determinarse por una parte, en función de la actual habitualidad registrada en la operación de este tráfico cualquiera sea la modalidad del permiso y, por otra parte, en relación con una razonable previsión de incremento que contemple los objetivos de los acuerdos celebrados recientemente por los gobernantes de ambos países en materia de integración regional.

La Delegación Uruguaya sostiene que el plazo transcurrido entre la reunión bilateral de 1981 -en la que se autorizó el transporte de estas cargas en carácter de "ocasional"- y la presente reunión, así como la falta de conocimiento previo respecto del alcance restrictivo de la propuesta Argentina, justifica establecer una nueva instancia



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

para resolver la fijación de cupos luego que las Delegaciones reúnan suficientes elementos de juicio para cuantificar aquellos con un criterio restrictivo como el que sostiene la Delegación Argentina.-

Expresa, asimismo, que tanto para esta materia como para la fijación de cupos en cargas generales, las restricciones ya establecidas de común acuerdo en la presente reunión respecto del uso de fleteros, contemplan en buena medida el objetivo de adecuar la oferta de capacidad transportativa a los requerimientos del tráfico.-

Finalmente, coincide la Delegación Uruguaya en la necesidad de depurar los cupos a nivel de cada organismo de aplicación así como en aplicar un riguroso contralor en la utilización de permisos, todo ello, con el objeto de hacer efectivo el cumplimiento de las normas del Convenio pero no como instrumento para limitar la oferta de transporte, salvo que se demuestre fehacientemente la necesidad de dicha limitación.-

7. Simplificación y unificación de normas y procedimientos para el otorgamiento de permisos internacionales.

A los efectos de la renovación de los Permisos Internacionales, ambas Delegaciones acuerdan que antes del vencimiento de los mismos, las empresas interesadas deberán solicitarlo ante las autoridades competentes.-

Si justificaran mantener la misma situación presentada en su gestión original y estar al día en el cumplimiento de sus obligaciones, la autoridad competente del país de origen lo comunicará vía télex a la autoridad del otro país, sin perjuicio de proceder a la renovación del Permiso Originario.- Este procedimiento se aplicará, indistintamente, a empresas de transportes de pasajeros y cargas.-

La comunicación vía télex sustituirá, en el trámite de solicitud de Permiso Complementario, la presentación de toda la documentación debidamente legalizada del país de origen.-



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

8. Tráficos en Tránsito.

Incluido en I-1. y I-2.-

9. Tipificación de permisos.

Ambas Delegaciones coinciden en que el tratamiento del tema corresponde al ámbito de las reuniones multilaterales de los organismos de aplicación del Convenio.-

III-VARIOS

1. Participación de los organismos públicos responsables del Sector Transporte en los pasos de frontera.

Ambas Delegaciones acuerdan en la conveniencia de la presencia y participación efectiva en los distintos pasos de frontera, de los organismos públicos del Sector Transporte con el fin de facilitar la fluidez y el adecuado control de los diversos tráfico que operan por dichos pasos, comprometiéndose, además, a agotar todas las instancias tendientes a dicho fin.-

2. Seguros de Caución-Seguros de responsabilidad civil.

La Delegación Uruguaya, considerando que en su país no se aplica el seguro de caución y que las condiciones en cuanto a solvencia económica y moral exigibles a las empresas habilitadas tal como lo dispone el Convenio de Transporte Internacional Terrestre, reitera lo acordado por los Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur (Acuerdo 1,42-XI), en el sentido de recomendar a las administraciones aduaneras que no se exijan garantías reales ni seguros de caución a las empresas habilitadas al transporte terrestre internacional por carretera, salvo las que resulten de normas comunes de tránsito aduanero.-

Agrega además la Delegación Uruguaya que por los mismos fundamentos debe ser considerado como suficiente garantía las declaraciones de responsabilidad que correspondieren.-

La Delegación Argentina dará traslado de las inquietudes manifestadas por la Delegación Uruguaya a las autoridades



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

aduaneras argentinas.-

La Delegación Uruguaya solicita la intervención de su similar argentina a efectos de urgir a las autoridades de seguros de ese país, el cumplimiento del Acuerdo 1.6 (X), por el que se aprobó el Anexo IV "Seguros" incorporado al Convenio de Transporte Internacional Terrestre.- Asimismo entiende que las exigencias en cuanto a la emisión de la póliza respectiva, deben contemplar un plazo no mayor a aquel en que los vehículos operan en territorio argentino.-

La Delegación Argentina dará traslado a las inquietudes manifestadas por la Delegación Uruguaya a las autoridades correspondientes.-

3. Doble Tributación.

Ambas Delegaciones acuerdan en promover un convenio intergubernamental que evite la doble imposición en relación con el transporte terrestre por automotor.-

Asimismo, la Delegación Argentina manifiesta que el tema es actualmente motivo de estudio y que próximamente y por los canales pertinentes, se efectuará una propuesta al respecto. La Delegación Uruguaya expresa la necesidad de hacer extensivo el convenio a aquellas tasas que graven este modo de transporte.-

4. Tráfico Fronterizo.

Ambas Delegaciones acuerdan que por tratarse de un tema de suma complejidad operativa, procederán a efectuar un exhaustivo análisis de la misma, con el objeto de intercambiar la información y formular las correspondientes propuestas a considerar en una futura reunión bilateral.-

5. Horarios de habilitación de pasos de frontera.

Ambas Delegaciones convienen en gestionar de las autoridades aduaneras de sus respectivos países, la ampliación del horario de atención al público -sin pago de habilita-



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

ción- durante las veinticuatro (24) horas incluidos sábados, domingos y feriados, teniendo en cuenta, asimismo, la circulación de vehículos en lastre.-

6. Ambas Delegaciones acuerdan gestionar en sus ámbitos respectivos, la participación de las entidades empresariales de transportes en los Comités de Fronteras.

Ambas Delegaciones han tomado conocimiento de los acuerdos celebrados entre las Asociaciones Profesionales de los Empresarios de transporte terrestre Internacional de Carga por carretera de ambos países: la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) y la Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional (ATACI) con la Cámara Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay (CATIDU).

En razón que en esos acuerdos se comprenden puntos similares a los incluidos en el temario de la presente reunión, con la opinión de las entidades representativas de los transportistas, ambas Delegaciones toman conocimiento de los mismos y resuelven incorporarlos como Anexo III.-

En fe de lo cual se firman, de conformidad dos ejemplares de un mismo tenor y al mismo efecto, en el lugar y fecha indicados ut-supra.-----

Cle...



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

- del sector transporte en los pasos de frontera.-
- 2.Seguros de caución.-
 - 3.Doble tributación.-
 - 4.Tráfico fronterizo.-
 - 5.Horarios de habilitación de pasos de frontera.-
 - 6.Comités de frontera, Participación de las entidades empresarias.-



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

ANEXO: I...

TEMARIO DE LA REUNION BILATERAL ARGENTINO-URUGUAYA DE LOS ORGANISMOS DE APLICACION DEL CONVENIO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

I -TRANSPORTE DE PASAJEROS:

- 1.Efectiva participación -en forma igualitaria- de la Bandera Argentina en los servicios en tránsito MONTEVIDEO-SANTIAGO DE CHILE.-
- 2.Puesta en ejecución de lo relativo a la justa compensación por el uso de la infraestructura del País transitado.-
- 3.Régimen operativo de la Líneas Internacionales existentes.-
- 4.Establecimiento de nuevas líneas.-
- 5.Modificación del número de frecuencias en la línea // BUENOS AIRES-MONTEVIDEO.-
- 6.Unificación de las líneas PAYSANDU-COLON; PAYSANDU-CONCEPCION DEL URUGUAY.-
- 7.Servicios turísticos.-

II-TRANSPORTE DE CARGAS:

- 1.Revisión del actual sistema de cupos.-
- 2.Supresión de los fleteros.-
- 3.Permisos provisionales y complementarios. Plazo para su otorgamiento.-
- 4.Identificación de acoplados y semiacoplados.-
- 5.Habilitación definitiva paso Internacional SALTO GRANDE.-
- 6.Fijación de cupos para cargas específicas.-
- 7.Simplificación y unificación de normas y procedimientos para el otorgamiento de permisos internacionales.-
- 8.Tráficos en tránsito.-
- 9.Tipificación de permisos.-

III-VARIOS:

- 1.Participación de los organismos públicos responsables



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaria de Transporte

ANEXO:.....II

INTEGRANTES DE LA DELEGACIONES QUE ASISTEN A LA REUNION BI-
LATERAL.-

DELEGACION ARGENTINA

DELEGADOS

BERU, Carlos Alberto

Coordinador Area Transp. Ca-
rretera.-

HUICI, Rodolfo

Asesor de Gabinete, Subs.
Transp. Terrestre.-

FERNANDEZ, Guillermo

Jefe Dpto. Transp. Cargas.-

SANTOS, Vicente Cesar

Coordinador Subs. Transp.
Terrestre.-

OBSERVADORES

CARRAL, Luis

Presidente Fed. Arg. de Trans-
portadores por Aut. de Pasa-
jeros (FATAP).-

MORENO, Eduardo

Asesor Fed. Arg. de Transp.
por Automotor de Pasajeros
(FATAP).-

LAREO, José A.

Consejero Titular Fed. Arg.
de Transp. por Automotor de
Pasajeros (FATAP).-

BREGANTE, Ricardo C.

Asesor (FATAP).-

MAHILOS, Jorge

Asesor (FATAP).-

DERUDDER, Guillermo

Socio Gerente Empresa de
Transp. Flecha Bus (Derud-
der Hnos. S. R. L.).-

FACELLO, Alfredo A.

Pte. Centro Comercial e In-
dustrial de Gualeguaychú.-



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

FAU, Juan B.

BRIZIO, Eduardo
ROLLA, Horacio Domingo
MINICCELLI SALA, Omar

VOLPEDO, Américo

VIDAL, Andrés
MENDEZ, José R.F.
ZULUAGA, Milciades

DELEGACION URUGUAYA

DELEGADOS

SERRENTINO, Conrado
ABELLA FRASCHINI, Raimundo J.
SUAREZ NICOLINI, Roberto

ASESORES

MENDOZA, Alberto

TOSCANO, Arturo

OBSERVADORES

PATRON, Carlos Washington

Secretario Asociación Transportistas, Arg. de Carga Internacional (ATACI).-
Pro-Secretario (ATACI).-
Coordinador Gral. (ATACI).-
Representante Transportadora de Productos Argentinos. Pte. Dpto. Transp. Internacional (FADEEAC).-
Secretario (FADEEAC).-
Asesor (FADEEAC).-
Representante en Gualeguaychú de (FADEEAC).-

Director Nac. de Transp.
Director Gral. de Transp. y Tránsito Carretero.-
Ing. Jefe Asesoría Técnica Direc. Nacional de Transp.

Jefe de Regional Fray Bentos-Dirección Nacional de Transporte.-

Asesor Letrado.-

Presidente Cámara de Transporte Internacional del Uruguay (CATIDU).-



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

Reuniones de Ministros de Obras Públicas
y Transporte de los Países del Cono Sur
CENTRO DE DOCUMENTACION

CANESSA, Alberto Felix

PAGANI, Eduardo

PAULETTI, Ernesto

MOREIRA, Luis

SILVA, Washington

SILVERA, Marcos

DREYER, Angel

Apoderado-Represente Coope-
rativa de Transporte de Pay
sandú (COPAY).-

Vocal (COPAY).-

Secretario (COPAY).-

Presidente (COPAY).-

Director-Propietario (CITA
S.A.).-

Gerente Comercial (CITA S.A.)

Director (CHADRE).-



Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Transporte

ANEXO III.-

Acta de las Reuniones de la FEDERACION ARGENTINA DE ENTIDADES EMPRESARIAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS -FADEEAC- con la CAMARA AUTOTRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL DEL URUGUAY ("CATIDU") realizadas en la Ciudad de Buenos Aires en la sede de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas -FADEEAC-, Av. de Mayo 1370, piso 3º, Of. 26/32, Capital Federal, los días veintiseis de marzo y dos de abril de 1986.

I

A.- Participantes:

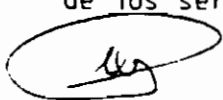
- 1.- Por FADEEAC, señores Rogelio Cavalieri Iribarne (Presidente), Américo Volpe (Presidente del Departamento de Transporte Internacional) y Osvaldo Salvatico integrante del mismo, Ricardo Fratini (Secretario "ad hoc") y José R. F. Méndez (Asesor Administrativo).
- 2.- Por CATIDU, señor Carlos Washington Patrón, Presidente; señor Valdemaro Borzacconi, Vicepresidente; señor Salvador Di Donato, Secretario ad-hoc, Doctor Arturo Toscano, Asesor General y Coronel (R) Luis A. Monesiglio, Coordinador General.
- 3.- B.- Las reuniones fueron presididas por el señor Rogelio Cavalieri Iribarne.
- 4.- C.- Se tuvieron en cuenta: El Convenio aprobado por los señores Ministros de Transportes de los Países del Cono Sur en Mar del Plata en noviembre de 1977, los Acuerdos Bilaterales y el Acta de Colonia del 19 de mayo de 1985 en la que en cuanto a transporte terrestre internacional se resolvió adoptar políticas conjuntas, dentro de los tratados vigentes, para aumentar la eficacia económica y operativa creando los mecanismos que lleven a un decidido desarrollo de la integración.
- 5.- D.- El objeto de la reunión fue tratar los temas de transporte terrestre internacional de carga por carretera, de interés común con el fin de que los mismos puedan ser considerados en la Reunión Bilateral Argentina-Uruguay de los Organismos de Aplicación del Convenio de Transporte Internacional Terrestre, a realizarse en la ciudad de Gualaguaychú los días 9 a 11 próximos.
- 6.- E.- Los temas considerados, las posiciones de ambas asociaciones y las conclusiones, se integraron en la voluntad de un consenso general.

II - TEMARIO

Se acordó la relación de los temas a considerarse a continuación:

1.- PRECISIONES PREVIAS SOBRE HECHOS Y CONCEPTOS

- 7.- A los efectos de clarificar las posiciones y consideraciones de varios de los temas, por unanimidad se precisaron los siguientes hechos y conceptos:
 - 1.- Fleteros
- 8.- De conformidad con el Convenio suscripto por los señores Ministros de Transporte y Obras Públicas de los Países del Cono Sur en la Ciudad de Mar del Plata el 10 de noviembre de 1977, aprobado por ley argentina nº 22.111 y por ley uruguaya nº 14.798, los permisos de transporte terrestre de cargas se otorgan en base a las necesidades y conveniencias de los servicios acordados bilateralmente, habilitándose a las empresas



que cumplan con las respectivas exigencias nacionales para que los realicen con sus vehículos propios, precisamente determinados.

- 9.- La recesión económica mundial y la notoria disminución de nuestro tráfico bilateral, afectan gravemente a las empresas de ambos países.
- 10.- La habilitación y el uso de vehículos fleteros no constituye una facultad privativa y discrecional de las empresas solicitantes, sino que debe responder a la comprobada necesidad extraordinaria del tráfico general y de la insuficiencia de los vehículos de la empresa solicitante para atender el servicio cuando éste no puede ser satisfecho debidamente, como por ejemplo, en períodos zafrales, por aumentos extraordinarios del tráfico, etc.; debiéndose entender que la habilitación de los fleteros corresponde, precisa y determinadamente, al tipo de carga cuya necesidad lo exige: general, frigorífica, líquidos, etc.
- 11.- Actualmente, en las relaciones bilaterales se hace transporte internacional por fleteros de empresas, que no usan sus vehículos habilitados o que usan preferentemente fleteros; operando un número importante de fleteros frente a un parque de vehículos habilitados paralizados, con el agravante que los precios con que trabajan están por debajo de los costos de los vehículos habilitados.
- 12.- Por los expresados presupuestos, en verdad, la actual participación de los fleteros en relación con los vehículos de propiedad de las empresas habilitadas, violenta el régimen legal y la política de transporte de ambos países, además de otras derivaciones gravemente perjudiciales.
- 13.- Por último, la generalización del uso de fleteros ha llevado a otras perjudiciales desviaciones, como la de fleteros que aparecen habilitados por más de una empresa, fleteros cuyos vehículos no responden a los caracteres de los vehículos de las empresas que los habilitaron, y realizan un transporte distinto al de éstas (por ejemplo fleteros de empresas habilitadas para transporte frigorífico que hacen cargas generales o viceversa, etc.) y la de fleteros que indebidamente con la documentación de las empresas que los habilitaron realizan por su cuenta transportes internacionales para terceros no habilitados.

2.- Transportes especializados y ocasionales

- 14.- Carga general, como resulta de su expresión, es el de mercaderías generales transportables en vehículos abiertos o cerrados, sin exigencias especiales de particularidades.
- 15.- Carga especializada, es la que por la naturaleza de las mercaderías, se realiza en vehículos especialmente diseñados y equipados en condiciones adecuadas; ej.: refrigerado, frigorífico, líquido, ganado, transporte de vehículos, graneleros, tolvas, etc.
- 16.- Carga ocasional es la que, por las muy especiales mercaderías a transportar, exige condiciones especiales del vehículo, y en sus caracteres va más allá del especializado; es un transporte especializado, pero que además, como resulta del significado del vocablo, es extraordinario y excepcional; es un especializado ocasional que responde a necesidades extraordinarias precisamente determinadas; por ejemplo, equipos de peso

excepcional que exigen un vehículo con más ejes de los corrientes, cargas de volúmenes o largos fuera de lo común con las consiguientes exigencias de vehículos o cajas especialísimas, transportes de productos gaseosos o explosivos, etc.

- 17.- De los referidos conceptos, siendo de uso común los transportes generales y los especializados, éstos deben comprenderse en los cupos bilateralmente.
- 18.- El transporte ocasional, ajustado a los presupuestos expresados, por su excepcionalidad, no corresponde comprenderse en los cupos y debe autorizarse su realización sólo por los vehículos adecuados.
- 19.- Las solicitudes de permisos ocasionales, ajustados a los presupuestos conceptuales de este transporte, deben concederse, previa justificación, para transportes precisamente determinados, con las características y cantidades de las mercaderías, sus procedencias y destinos y las fechas aproximadas de su realización.
- 20.- Se acordó que en los casos en que una empresa habilitada, haga el esfuerzo y la inversión poniendo en servicio unidad/es especial/es para realizar transportes que hasta ese momento fueren considerados ocasionales, y solicite la/s habilitación/es de ella/s, corresponderían resoluciones favorables de las autoridades, acordándose ese cupo para ambos países y pasando a considerar ese transporte como especializado y no como ocasional.

2.- CUPOS

- 21.- El cupo actual es de cinco mil toneladas por país para cargas generales, más otro tanto por fleteros, más cantidades indeterminadas de toneladas de transportes especializados (frigoríficos, líquidos, ganado, porta autos, etc.) los que sin ninguna determinación de cupos se autorizan como cargas ocasionales.
- 22.- Como se expresó en la parte que antecede, párrafos 15 a 17, -precisiones conceptuales sobre transportes especializado y ocasional-, los transportes especializados son de uso común y deberían determinarse dentro de los cupos que por las necesidades del servicio les corresponda.
- 23.- Actualmente y desde hace tiempo se ha venido acentuando un exceso de oferta con grave baja de los precios y una ruinoso competencia con la paralización de gran parte del parque habilitado, especialmente de las empresas argentinas.
- 24.- En esos presupuestos, por unanimidad se considera de urgente necesidad encaminar la estabilización general de las empresas habilitadas, ajustándose los cupos y el eventual uso de fleteros a las actuales necesidades del servicio.
- 25.- CATIDU plantea que varias de las empresas habilitadas tienen registrados como fleteros vehículos de su propiedad los que no pudieron habilitarse por no haber cupo.
- 26.- Al respecto, FADCEAC coincidiendo en la necesidad de fortificar y regularizar a las empresas habilitadas, acompaña la posición de CATIDU



aspirando a que como única excepción se incluyan esos fleteros en el cupo, condicionado a que ellos sean de propiedad de las empresas que los tenían registrados, con una antigüedad no menor de un año y a que el total de los fleteros que por este concepto aumente el cupo no exceda de 30 unidades.

Conclusiones:

- 27.- Ambas asociaciones coinciden en las siguientes conclusiones que ponen a consideración de las respectivas autoridades:

Cupos de cargas generales

- 28.- Ajustar el cupo a las necesidades actuales del servicio, teniéndose presente la inclusión de fleteros de propiedad de las empresas habilitadas con las condicionantes y limitaciones determinadas en los párrafos 25 y 26.

Cargas especializadas

- 29.- Fijar los cupos que actualmente correspondan a las necesidades del tráfico.

Cargas ocasionales

- 30.- Ajustar las autorizaciones para estas cargas a las precisiones conceptuales de los párrafos 16 a 20

3.- FLETEROS

- 31.- Limitar el eventual uso de fleteros a las necesidades del tráfico y a las empresas que justifiquen debidamente tener ocupado su parque automotor habilitado en el tráfico Argentina-Uruguay, en proporción a esa ocupación, lo que se iría acordando por las Direcciones de Transporte de ambos países, concediéndose esas autorizaciones sólo dentro de los presupuestos legales y racionales teniéndose especialmente presentes los hechos y consideraciones relacionados en los párrafos 8 a 13 que anteceden.

4.- TRANSPORTE PROPIO

- 32.- El transporte propio debe limitarse estrictamente a los presupuestos del Convenio de Mar del Plata, entendiéndose que por él no puede devengarse flete ni lucro para la empresa propietaria de esos vehículos, debiendo éstos estar identificados con un claro texto, como por ejemplo "No habilitado para transporte comercial. Exclusivamente para transporte propio de....."

5.- DESEQUILIBRIO DE LA PARTICIPACION DE LAS EMPRESAS ARGENTINAS EN EL TRAFICO ARGENTINA-URUGUAY.

- 33.- FADEEAC plantea la grave preocupación por el actual desequilibrio en la participación de las empresas argentinas en el tráfico Argentina-Uruguay.
- 34.- Luego de una amplia consideración se coincidió en ubicar como factor importante de ese desequilibrio los bajos y ruinosos precios a que ha llevado la actual competencia comercial, y la indebida participación

de fleteros frente a la paralización de parte importante del parque habilitado, y la posibilidad de maniobras con los manifiestos y conocimientos.

Al respecto las partes entienden que:

- 35.- a) la actual situación del tráfico impone la rigurosa adecuación de los cupos a las efectivas necesidades comprobadas del servicio y el eventual uso de fleteros ajustado estrictamente a sus presupuestos y condiciones jurídicas y lógicas;
- 36.- b) se estimaría conveniente el acuerdo empresarial de ambas asociaciones para la distribución de cargas, inicialmente en base a una tarifa de referencia y al aprovechamiento de los viajes en que los vehículos circulan en lastre;
- 37.- c) el transporte terrestre internacional de carga por carretera debe efectuarse regulado especialmente por disposiciones administrativas, o por Convenios internacionales, dentro de una sana y leal competencia, sin proteccionismos, en condiciones de igualdad por el régimen más benigno, buscando que de ello resulte equilibrado el tráfico de conformidad con los presupuestos legales del Convenio de Mar del Plata;
- 38.- d) la necesidad de la numeración de los formularios de los conocimientos y manifiestos, el control de sus expediciones, que las personas autorizadas para firmarlos por las empresas que los expiden tengan registradas sus firmas ante las autoridades competentes de los controles de frontera y el cuidadoso control de esos documentos.
- 39.- e) la necesidad de eliminar toda intermediación entre las empresas habilitadas -o sus representantes- y las autoridades de contralor de ambos países.

6.- JUSTA COMPENSACION POR EL TRANSITO PARA EL PAIS TRANSITADO

- 40.- FADEEAC plantea la conveniencia de la justa compensación por el tráfico de tránsito.
- 41.- CATIDU manifiesta que de acuerdo con el Convenio de Mar del Plata y la posición de las autoridades argentinas tomada en los últimos Acuerdos de los Organismos de Aplicación del Convenio, desde que el tránsito supone necesariamente por lo menos las voluntades de tres países y que, además, debería llegarse a una solución común para todos los países firmantes del referido convenio, debe llevarse este tema a consideración de la próxima Reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas; y solicita a FADEEAC que prepare un informe con las posibles soluciones que propondría a esos efectos.

7.- SEGUROS; RESPONSABILIDAD CIVIL.

- 42.- Considerando en materia de seguros el Acuerdo de los señores Ministros de Transporte y Obras Públicas de los países del Cono Sur, 1.6 Anexo IV de la X Reunión de 1980 en Brasilia, por el cual los seguros por responsabilidad civil contratados por las Compañías de Seguros del país de bandera del contratante cubran las responsabilidades en los otros países, por acuerdo entre las compañías de seguros de ellos, los que aún no se han podido concretar por dificultades administrativas a nivel de

las compañías aseguradoras, se acuerda:

- 43.- Solicitar las intervenciones de las autoridades a los efectos de urgir a las autoridades del seguro el cumplimiento del Acuerdo de los señores Ministros.
- 44.- Sin perjuicio de lo anterior, se considera y se acuerda, además, que las exigencias de los seguros debe fraccionarse a los lapsos en que los vehículos están operando en el otro país.

8.- INFRACCIONES ADUANERAS

- 45.- Las partes plantean los gravísimos perjuicios que puedan afectar y afectaron a las empresas de ambos países la aplicación al transporte terrestre internacional de las disposiciones generales sobre infracciones aduaneras, fundadas en el principio de la responsabilidad objetiva.
- 46.- Al respecto consideran de urgente necesidad que por las vías pertinentes ambos países den validez legal al Acuerdo 1.43 (XI) el que se anexa.

9.- DOBLES TRIBUTACIONES

A. Imposiciones tributarias

- 47.- La no aplicación de la doble imposición tributaria, a condición de reciprocidad, resulta de los principios del Convenio de Mar del Plata y de una sana, lógica y racional interpretación jurídica y de sentido común.
- 48.- Entre Argentina y Brasil, en materia impositiva general, su no aplicación fue expresamente acordada en la Declaración Conjunta y Acuerdos de Brasilia del 15 de marzo de 1972.
- 49.- Entre Brasil y Uruguay la no aplicación de doble imposición impositiva, fue expresamente declarada, a condición de reciprocidad (Ley 1228 del 3 de julio de 1972 de la República Federativa de Brasil y Decretos 349/79 y 4/80 de Uruguay).
- 50.- Entre Argentina y Uruguay, en los hechos, por los precedentes fundamentos, no se ha producido la aplicación de la doble imposición de impuestos a las empresas de transporte terrestre internacional de pasajeros y de carga, sin perjuicio de que se han sucedido y suceden controversias entre cargadores y transportistas de ambos países, ante la falta de disposiciones expresas en la materia.

B.- Tasa de transportes

- 51.- En materia de tasa de transporte, Argentina, y de su similar en Uruguay, impuesto a los ejes, en Uruguay se cobra a las empresas uruguayas pero hasta ahora no se ha llegado a cobrarlo a las empresas argentinas; por lo contrario, en Argentina se cobra a las empresas uruguayas la tasa de transporte, argumentándose que así corresponde por ley.
- 52.- En base al principio de la no aplicación de la doble imposición -son obligaciones asimilables- y a condición de reciprocidad, ambas asociaciones entienden correspondería que por disposición especial así se determinara para las empresas de transporte terrestre internacional.
- 53.- Ambas asociaciones consideran necesario que con carácter general, por las vías pertinentes, se concreten las disposiciones expresas direc-

tas ratificando la aplicación del principio de la no aplicación de la doble imposición a condición de reciprocidad.

10.- CONTROLES UNICOS FITO-SANITARIOS

54.- Se consideraron las dificultades y demoras por los controles nacionales fito-sanitarios y sus posibles diferencias, y las consecuencias negativas que de ellos resultan con los consiguientes encarecimientos de los fletes, y perturbaciones en el servicio.

55.- Ambas asociaciones acuerdan gestionar ante las autoridades pertinentes las resoluciones y acuerdos administrativos o internacionales que unifiquen las exigencias de los controles fito-sanitarios y que éstos se efectúen conjuntamente en un mismo lugar fronterizo.

11.- CONTROLES Y TRAMITES; OPCION POR LOS MENOS ONEROSOS Y LOS QUE PERMITAN EL SERVICIO CON LAS MINIMAS DEMORAS Y GESTIONES.

56.- Se considera que para la mayor facilitación de la integración -menores costos y mejor servicio- los controles y trámites deben ser los menos onerosos, más simplificados y más rápidos, y teniéndose presente que las empresas habilitadas para la realización del transporte terrestre internacional por ello tienen acreditada la más amplia solvencia económica y comercial, los trámites y controles administrativos deben ajustarse a las expresadas condicionantes.

Así por ejemplo:

57.- a) con carácter general, en todos los casos en que por disposiciones de orden nacional se exigen garantías a las empresas de transporte terrestre internacional habilitadas, deben considerarse suficientes las declaraciones y convenios de responsabilidad que correspondieren;

58.- b) en materia aduanera, la eliminación de custodias aduaneras, sustituidas por otros controles que supongan las debidas seguridades (garantía de la empresa, precintados, etc.), así como la eliminación de la figura del agente aduanero de carga.

12.- DOCUMENTOS UNICOS PARA LOS VEHICULOS HABILITADOS Y SU PERSONAL.

59.- Se acuerda solicitar a las autoridades la urgente conveniencia de acordar, para todos los países comprendidos en el Convenio de Mar del Plata de 1977, documentación única para los vehículos habilitados y su personal.

13.- PLAZO DE VALIDEZ DE LOS PERMISOS INTERNACIONALES

60.- Actualmente los permisos internacionales tienen validez de 10 años luego de lo que debe cumplirse nuevamente toda la tramitación con los consiguientes trámites y gastos.

61.- Racionalmente debería entenderse que si los permisos se mantienen adecuados a las exigencias legales, dentro de un lapso a fijarse, antes del vencimiento del plazo -60 o 90 días- se opere su renovación condicionada a las pertinentes aprobaciones de las Direcciones de Transporte de ambos países, intercambiadas por telex.



1.54

14.- ELIMINACION DE LAS VISACIONES CONSULARES

- 62.- Se considera que en el actual estado del tráfico del transporte terrestre internacional, regulado por el Convenio de Mar del Plata, y las comunicaciones directas e inmediatas entre los Organismos de aplicación del Convenio, las visaciones consulares no sólo no se justifican sino que, además, motivan trámites, demoras y gastos, negativos para los fines del mejor servicio al más bajo costo; acordando gestionar ante las autoridades su derogación para las operaciones de transporte terrestre internacional.

15.- COMISIONES BILATERALES DE FRONTERAS DE FACILITACION DEL COMERCIO Y DEL TRANSPORTE INTERNACIONALES.

- 63.- Considerándose los importantes beneficios que resultarán de la constitución de Comisiones Binacionales de Fronteras de Facilitación del Comercio y del Transporte Internacionales, con las jerarquías de las autoridades del lugar y las representaciones de las asociaciones privadas de los sectores interesados, entre ellas de los empresarios de transporte terrestre internacional de carga, se acuerda; solicitar y contribuir a la creación y funcionamiento de ellas.

16.- HORARIOS FRONTERIZOS DE HABILITACION PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL

- 64.- Considerándose la importancia del transporte terrestre internacional, los valores cuantiosos que representan las unidades en trabajo y las mercaderías transportadas y la grave incidencia de las demoras y trámites fronterizos en los costos de los fletes, se acuerda gestionar ante las autoridades la habilitación de las oficinas de control las 24 horas de todos los días, incluso domingos y feriados, teniendo en cuenta la circulación de los vehículos en lastre.

17.- APLICACION DE LAS REGLAMENTACIONES INTERNAS AL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL POR CARRETERA

- 65.- Considerándose que los vehículos de transporte terrestre internacional operan en los territorios de ambos países, y que las diferencias y modificaciones de las reglamentaciones internas perturban y traban la facilitación de este servicio de interés público, con los consiguientes perjuicios, se acuerda:
- 66.- Solicitar a las autoridades pertinentes que las reglamentaciones que correspondan al transporte terrestre internacional se fijen bilateral o multilateralmente, especialmente para esta actividad.

4
135

III - ACTA FINAL

En la ciudad de Buenos Aires el dos de abril de mil novecientos ochenta y seis, por una parte la FEDERACION ARGENTINA DE ENTIDADES EMPRESARIAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS -FADEEAC- y por la otra parte la CAMARA AUTOTRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL DEL URUGUAY ("CATIDU"), luego de los acuerdos sobre los temas tratados;

CONSIDERANDO:

- a) La indiscutible e improrrogable necesidad histórica de llevar adelante la integración entre ambos países en las condiciones determinadas por los gobiernos;
- b) la importancia que en esta integración tiene el transporte terrestre internacional de carga;
- c) que son conscientes del compromiso histórico que corresponde a las empresas de transporte terrestre internacional de carga en la integración Argentina-Uruguay y manifiestan la más firme voluntad de cumplirlo sin dilaciones;
- d) que los empresarios de transporte terrestre internacional de carga, protagonistas directos de avanzada, deben participar en el proceso institucional de integración, por sus asociaciones y los acuerdos entre éstas;
- e) que con el más alto sentido fraterno han llevado y siempre llevarán sus puntos de vista y sus intereses a un acuerdo total;
- f) que con los resultados de esta Reunión entienden responder cabalmente al Acuerdo de los Presidentes de la República Argentina y de la República Oriental del Uruguay.
- g) la obligación empresarial de ofrecer los mejores servicios, esencialmente de puerta a puerta, a los más bajos costos, en un régimen de franca y leal competencia, sin discriminaciones ni proteccionismos, en condiciones de igualdad y de reciprocidad por el régimen más benigno para las empresas.
- h) los principios del Convenio de Mar del Plata de 1977 y los Acuerdos de los señores Ministros de Transporte y Obras Públicas de los Países del Cono Sur en especial el Acuerdo 1.39 sobre Principios Generales para la Aplicación del Convenio sobre Transporte Terrestre Internacional.

DECLARAN Y CONVIENEN LOS SIGUIENTES PRINCIPIOS BASICOS, QUE CONSIDERAN DEBEN CONSAGRARSE INSTITUCIONALMENTE:

- a) la regulación del transporte internacional de carga por carretera acordada por normas especiales, sin perjuicio de las contenidas en los Convenios Internacionales a los cuales están adheridos ambos países;
- b) la aplicación de los ordenamientos jurídicos nacionales más favorables para las empresas habilitadas de transporte internacional de carga por carretera, en base a reciprocidad;
- c) que las empresas de transporte internacional de carga por carretera de

A handwritten signature, possibly 'M', is enclosed in an oval. To its right are the initials '185'.

ambos países deben operar, con franca y leal competencia, sin discriminaciones ni proteccionismos, en condiciones de equivalencia e igualdad;

d) la participación de las asociaciones de transporte internacional de carga por carretera en los órganos de integración;

e) que los acuerdos entre las asociaciones profesionales habilitadas de transporte internacional de carga por carretera, a que se refiere el apartado a), sean tenidos en cuenta por las autoridades de ambos países.

Cartas de

Naldemaro Giménez
S. N. Ravato
[Signature]

Rogelio
Américo Valpe
[Signature]
[Signature]
[Signature]

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Buenos Aires, 3 de abril de 1986.

Rogelio
ROGELIO CAVALIERI IRIBARNE
PRESIDENTE