

**XIII REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO N.º 5 – TRANSPORTE E INFRA-ESTRUTURA DO MERCOSUL**

Realizou-se nos dias 30 de novembro, 1 e 2 de dezembro de 1998, na cidade do Recife, a XIII Reunião do Subgrupo de Trabalho n.º 5 – Transporte e Infra-estrutura do Mercosul, com a presença das Delegações da Argentina, do Brasil, do Paraguai, do Uruguai e do Chile, conforme lista de participantes apresentada no Anexo I.

A abertura dos trabalhos foi feita pelo presidente pro-tempore do SGT-5, Sr. Carlos Alberto Wanderley Nobrega, que deu as boas vindas e desejou uma boa estadia às delegações na cidade de Recife.

A seguir o Sr. Carlos Alberto fez uma rápida explanação sobre a programação e a organização da Reunião. O temário da Reunião encontra-se apresentado no Anexo II.

O Sr. Carlos Alberto, a seguir, passou a palavra aos demais chefes das delegações que agradeceram as boas vindas formuladas.

O Chefe da Delegação Paraguaia comunicou que o vice-ministro de transporte não pode comparecer por problemas internos naquele país.

Por consenso dos Chefes de Delegações deu-se início às exposições da iniciativa privada conforme relatado a seguir.

O Sr. Romeu Luft, em nome do Conselho Empresarial de Transporte Rodoviário de Cargas do MERCOSUL – CONDESUL, fez a entrega de um documento onde são apresentados problemas e sugestões para solução dos mesmos e que consta no Anexo IV. Comunicou que alguns itens do documento já foram apresentados na XII Reunião e reiterou rápida solução dos mesmos.

O representante do CATIDU, ao se referir à participação nos tráfegos em trânsito, expressou que existe outros temas que merecem a atenção prioritária do SGT-5, tais como: roubo de veículos de carga; a facilitação fronteiriça, o funcionamento pleno do MIC-DTA, a atenuação de assimetrias e outros aspectos que fazem a operacionalidade do transporte. Citou, além disso, o arrendamento mercantil, qualificando como entrave para a profissionalização do setor.

O Sr. Fabio Fustagno, da CAPATIT, indagou sobre o que poderia ser feito pelo SGT-5 com relação aos problemas de roubo e de fronteira.

O Sr. José Schmidt, da FADEEAC, também teceu comentários sobre roubo de cargas e apresentou, em nome do CONDESUL, documentos com propostas para diminuir o roubo de cargas ( Anexo IV ).

A seguir o Sr. Walter Lemes, da ABRATI, reiterou os princípios da Carta de São Paulo, já entregue na XII Reunião e passou a palavra novamente ao Sr. Fabio, que reiterou o problema da limitação da responsabilidade do transportador de passageiros, a bi-tributação e o transporte ilegal de passageiros por empresas não habilitadas e aqueles efetuados com mini-ônibus.

Em relação a esse caso a Delegação do Uruguai destacou que o transporte internacional de passageiros por rodovia a título oneroso deve realizar-se nos termos do ATIT qualquer que seja o número de assentos das unidades de transporte. Destacou que em seu país se fazem os controles necessários para garantir que nas operações de transporte internacional de passageiros por mini-ônibus se cumpram as disposições mencionadas (permissões, seguros e Inspeção Técnica Veicular ).

Todas as Delegações informaram que estão aplicando o ATIT.

A seguir o Sr. Eloi Rodrigues, da PLUMA, informou que em Buenos Aires está sendo cobrada uma taxa para carga e passageiros, retroativa a cinco anos, que fere o acordo bilateral existente desde 1991. Citou que o CT-2 não permite a presença de empresários na reunião e toma soluções que muitas vezes prejudicam os empresários. Disse, ainda, que o transporte de encomendas por ônibus não foi regulamentado, salientando que é necessário encontrar uma solução para essa regulamentação.

Após debates entre as Delegações e os representantes da iniciativa privada foram feitas as seguintes colocações sobre os temas abordados:

Os Chefes das Delegações decidiram elevar ao GMC correspondência com solicitação de gestões junto ao CT-2, no sentido de encontrar uma solução para a questão do transporte de encomendas por ônibus.

O Chefe da Delegação Argentina informou que o tema roubo de cargas está sendo tratado com ênfase, encontrando-se em elaboração um documento sobre o processo em andamento decorrente de reunião bilateral com o Chile, na qual surgiram várias alternativas de soluções, além da criação de mecanismos de fiscalização. Para a presente Reunião do SGT-5, foi preparado um memorando com pontos principais nos quais se avançou internamente, com dados que podem resultar de interesses para os demais países. A Delegação Argentina solicita que o mesmo seja incluído no Anexo IV.

O Chefe da Delegação do Paraguai disse que não há grandes problemas com roubos em seu país e a implantação do Registro Nacional Automotivo irá levar a um maior controle. No tema seguros há uma grande preocupação e torna-se necessário um esforço conjunto para se alcançar soluções.

Continuando, disse que o transporte ilegal de passageiros nas fronteiras está sendo objeto de uma maior fiscalização e em pouco tempo deverá melhorar.

A seguir, o representante do Instituto de Resseguros do Brasil, Sr. Paulo Cezar Tercero informou que na reunião bilateral com o Brasil/Argentina, sobre transporte rodoviário, ficou decidido complementar os contratos de seguro, para atender a situação em que o vencimento se dê após o veículo ter ingressado em país estrangeiro (cópia no Anexo IV). Sugeriu que os demais verifiquem a conveniência de adotarem o mesmo procedimento.

As delegações dos demais países, após debates, decidiram tratar do assunto na próxima reunião.

O Sr. Carlos Alberto disse que o tema de limitação de responsabilidade é realmente importante e que, apesar de existir limite no transporte aéreo de passageiros, a justiça, no Brasil, tem dado ganho de causa a uma indenização maior para os passageiros. Para o seguro de cargas a situação é mais simples, e as indenizações seguem ao estipulado no contrato de transporte.

Comentou que o GMC encaminhou ao CT-2 recomendações do SGT-5 com relação aos problemas de facilitação nas fronteiras, e que o tema deve ter uma análise mais demorada em função das mudanças propostas.

Disse, também, que as empresas que fazem o arrendamento mercantil cumprem as exigências mínimas do ATIT e dessa forma não existem problemas. Comentou que esse procedimento implica em maior oferta de transporte, o que beneficia os usuários.

Finalizando este tema, solicitou que a iniciativa privada proponha soluções consistentes e factíveis para os problemas abordados.

A seguir falou o Sr. Luiz A. Mincarone, da ABTI, sobre a existência de dois tipos de problemas distintos: o de fronteira que deve ser tratado no CT-2, em reuniões específicas, e os gerais que devem ser tratados no SGT-5, que deve convidar os demais setores envolvidos para análise dos temas.

Propôs, ainda, uma metodologia de participação da iniciativa privada, onde reuniões mistas seriam plenárias, os temas específicos em reuniões paralelas, sempre que necessários para temas pontuais: roubos, seguros.

Apresentou, também, um documento sobre a baixa utilização do MIC/DTA - Anexo-IV, e sugeriu que sempre que um tema for encaminhado a Comitê Técnico ou Subgrupo, o mesmo seja acompanhado do representante do setor.

Acrescentou que o Brasil deve aplicar internamente as normas sobre pesos e dimensões de veículos do MERCOSUL, para as cargas internacionais.

O Chefe da Delegação Brasileira enfocando o tema de Transporte Marítimo, comentou a duas propostas de projeto de acordo que estão em análise no GT-5, o Acordo Multilateral sobre Transporte Marítimo do MERCOSUL e de Registro Operativo de Embarcações do MERCOSUL e passou a palavra ao Sr. Cláudio Décourt, que falou em nome do SINDARMA e do Conselho de Armadores.

Disse que competir no mercado internacional é difícil, principalmente não tendo os armadores da região condições equivalentes de competitividade com os armadores estrangeiros. Defende a separação do mercado do MERCOSUL, devendo o tráfego ser realizado apenas por empresas dos países membros, dentro do MERCOSUL.

A abertura do tráfego deve ser feita para as empresas armadoras do MERCOSUL e o Acordo de Registro Operativo é importante pois visa melhoria das condições operacionais dos armadores com registro no MERCOSUL, e que deveria ser efetivamente utilizado por todos os quatro países.

Disse que os armadores têm 100% de seus investimentos dependentes de financiamentos e estão sem condição de competir. Deve haver alguma proteção, amparando as empresas da concorrência desigual, inflétida nos fretes internacionais.

Quanto aos afretamentos dentro do MERCOSUL, as regras básicas devem contemplar aqueles que fazem investimentos no setor, que seriam os que podem afretar.

Considera injusta a disposição contida no registro operativo que estabelece que quem se inscrever em outro registro perde os benefícios adquiridos em seu país de origem. Perder esses benefícios gerará condições de frete que podem prejudicar às indústrias.

Concluindo, disse que não concorda com o programa de abertura gradual e nem com os mecanismos propostos na minuta do texto de projeto de Acordo Multilateral em análise.

Dada a palavra ao representante dos armadores do Uruguai, esse manifestou que se deve dar possibilidades de desenvolvimento aos armadores que têm embarcações menores, permitindo-os operar em igualdade de oportunidade e em distâncias rentáveis para que, assim, possam crescer.

A seguir, fez uso da palavra o representante dos usuários de transporte marítimo da Argentina, que concordou que, do lado dos armadores a posição é bem clara, mas no entanto, há casos em que os mesmos não podem oferecer os serviços desejados e que o sistema de proteção é contrário à filosofia do MERCOSUL. Entende que o transporte deve ser livre entre os quatro países dentro desse mercado comum.

Existe um protocolo de serviço e sua troca depende de outro acordo, uma vez que o já firmado não permite a proteção, sendo necessário, portanto, se guiar dentro do protocolo existente, sem afetar os interesses de qualquer uma das partes. As negociações dentro do SGT- 5 não podem desconhecer o aprovado pelos plenipotenciários no protocolo marco de serviços.

A seguir falou o Sr. Paulo Gustavo Cunha, representante dos usuários do Brasil, ressaltando que o MERCOSUL nasceu de uma posição política e tem a contribuição dos diversos setores para a consolidação. É contra qualquer reserva de mercado, pois os produtores têm que enfrentar a competitividade internacional e que o setor de usuários que representa, propõe um prazo de 6 anos para abertura total do tráfego marítimo no MERCOSUL.

Disse que o entendimento entre os usuários e ofertantes dos transportes não deve perder de vista os objetivos maiores do MERCOSUL.

Apresentou, a seguir, um documento com a posição do setor que representa (Anexo IV).

Em seguida falou o representante dos trabalhadores marítimos brasileiros, Sr. Ricardo Ponzi, destacando que a abertura plena e irrestrita é suicídio e que o desnível profissional leva à competição desleal e cruel. Defendeu o registro operacional do MERCOSUL assegurando os empregos nacionais.

O Sr. Carlos Alberto disse que o MERCOSUL tem que assegurar para os seus membros condições de competir no mercado internacional, com a marinha mercante oferecendo um transporte a custo reduzido, gerando empregos e divisas.

O Chefe da Delegação Brasileira passou, em seguida, ao tema Transporte Ferroviário e deu a palavra ao Sr. Victor Vaillant, secretário geral da ALAF.

O Sr. Victor Vaillant falou da integração da América do Sul, com benefícios para todos, e da melhor utilização dos distintos modos de transportes, destacando dois temas importantes, o Plano Diretor de Transporte do Cone Sul, em desenvolvimento, em acordo com ALADI, e o estudo de um Projeto de Integração Ferroviária do Cone Sul.

Citou, entre outros, a necessidade de um regime de responsabilidade limitada para os serviços de transporte de passageiros por ônibus e por ferrovia; o estabelecimento de uma política geral de construção e manutenção da infra-estrutura ferroviária a cargo dos Estados, como ocorre nas outras modalidades, e que o tratamento das assimetrias inclua, também, as existentes entre as diferentes modalidades.

Em seguida prestou esclarecimentos sobre o documento entregue pela ALAF – Anexo IV, que versa sobre problemática fiscal, facilitação fronteiriça e transporte de produtos perigosos. A ALAF comprometeu-se, ainda, a entregar para a próxima reunião o detalhamento dos tributos que oneram os serviços ferroviários.

A seguir o Sr. Alberto Paolini comunicou que, a partir da próxima reunião, pretende participar de grupos específicos de trabalho, principalmente do de assimetrias.

O Sr. Bento José Lima, pelos concessionários de ferrovias brasileiras, informou que todas as ferrovias brasileiras estarão privatizadas a partir de 1/1/99. Disse que no MERCOSUL a malha é colonial e não de integração. Reiterou que no setor ferroviário, a Argentina está realizando grandes investimentos estatais, à semelhança da malha rodoviária brasileira, para uma adequação inicial antes de passar para a iniciativa privada.

Por fim, disse que se as ferrovias são importantes para o MERCOSUL, é necessário estudar uma forma de participação do estado na infra-estrutura, para que se passe de malha ferroviária colonial para malha de integração.

A seguir o Sr. Carlos Alberto informou que o governo brasileiro vem realizando investimentos na malha ferroviária e citou, como exemplo, o Nordeste, em Pernambuco, onde será construída a Ferroviária Transnordestina, e que o processo de integração deve continuar. Destacou, ainda, que o SGT-5 espera contribuição da ALAF e da Associação das Empresas para o equacionamento e solução.

Terminada a fase de participação da iniciativa privada, passou-se à análise dos temas da pauta da Reunião.

## **1. ATENUAÇÃO DE ASSIMETRIAS VINCULADAS AO TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE.**

A Delegação Uruguaia apresentou projeto de um modelo de cálculo sobre a base do custo impositivo do transporte rodoviário de passageiros e carga, elaborado com a colaboração dos grupos empresariais daquele país, cumprindo com o que ficou acertado na XII Reunião do SGT-5, realizada em São Paulo, nos dias 9, 10 e 11 de setembro de 1998.

A Delegação do Paraguai, apresentou, como referência, um trabalho a respeito dos componentes que devem ser considerados na determinação do custo do equipamento das empresas de transporte do MERCOSUL.

Ambos documentos foram distribuídos às delegações, para serem analisados pelos técnicos com maior detalhamento e profundidade. Os mesmos incluem-se como Anexo V à presente Ata.

Todas as delegações comprometeram-se a enviar, ao Uruguai, até 15 de março de 1999, comentários e sugestões ao trabalho apresentado pelo Uruguai, que serão utilizados para unificação de critérios para elaborar um projeto com estrutura homogênea, a ser apresentado na reunião citada.

Se propõe, ainda, que o projeto seja analisado na Comissão de Especialistas, previamente à Reunião Plenária.

A Representante Argentina na área de Transporte Ferroviário comprometeu-se a elaborar, e apresentar na próxima Reunião do SGT-5, um documento similar para a atividade ferroviária, tornando os conceitos básicos compatíveis com o modo rodoviário constante da proposta apresentada pela Delegação Uruguia.

A Delegação do Chile informou que enviará a documentação referente a impostos e custos naquele país, para sua incorporação ao trabalho que se vem desenvolvendo.

A Delegação da Argentina destacou a importância que têm os estudos para atenuação de assimetrias tributárias no processo de integração do MERCOSUL.

## **2. REQUISITOS PARA OUTORGAMENTO DE LICENÇAS PROFISSIONAIS DE CONDUÇÃO**

O chefe da Delegação Brasileira informou que, após contatos com o Departamento Nacional de Trânsito e o Ministério da Saúde, concluiu-se que deveriam ser feitos ajustes em alguns pontos do “Anexo” da proposta de Acordo constante de Ata da XII Reunião. Nesse sentido fez entrega de documento contendo as sugestões de alterações (Anexo VI).

O chefe da Delegação Uruguaia propôs que os demais países analisem a proposta brasileira, com seus médicos especializados, e informem o mais rápido possível ao Brasil, com o que concordaram os demais chefes de Delegações.

A Delegação Argentina solicitou que fosse incluída na Ata a posição da “Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obras del Transporte Automotor de Cargas y Servicios” sobre o tema, que se encontra no Anexo VI.

## **3. INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR**

O Chefe da Delegação Brasileira informou sobre a edição de resoluções do CONTRAN, que têm especificações para inspeção semelhantes às do MERCOSUL. Saliou que existe uma diferença quanto ao período de inspeção para veículos novos, que é de três anos, ao invés dos dois anos acordados no MERCOSUL, e acrescentou que serão tomadas as providências necessárias para cumprir o estipulado na resolução do MERCOSUL. Cópias das resoluções do CONTRAN foram entregues às demais Delegações. Entende o Brasil, que com essas resoluções, internaliza a Resolução do MERCOSUL sobre Inspeção Veicular.

## **4. TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS**

- a) Prazos para cumprimento das exigências do Acordo MERCOSUL  
MERCOSUL/GMC/RES. 06/98

As delegações concordam em propor ao GMC a prorrogação dos prazos da Resolução Nº 6/98, por um período de 6 meses à partir das datas firmadas. Assim elevam ao GMC a Recomendação de Resolução nº 5, que consta no Anexo III.

Na XII Reunião do SGT-5, foi solicitado a cada País que aumentassem os esforços para a divulgação do Acordo, com a realização de campanhas educativas junto aos transportadores, expedidores, fiscais, condutores etc.

Dentro dessa ótica temos:

A divulgação, em todos os Estados Partes, das Instruções contidas na Resolução GMC n.º 06/98 às autoridades responsáveis pela fiscalização nas vias e fronteira.

#### Argentina

- Organização de Cursos de Capacitação para os Organismos de Fiscalização;
- Credenciamento de Instituições que realizarão a Capacitação Obrigatória para os Condutores Rodoviários de Veículos Transportadores de Produtos Perigosos;
- Preparação de Instruções para o Transporte de Produtos Perigosos a ser distribuídas entre as empresas transportadoras e os condutores.

#### Brasil

- Realização do “Curso Básico de Fiscalização do Transporte de Produtos Perigosos”, para agentes de fiscalização dos Estados CODESUL (RS, PR, SC, MS), com presença de representantes da Polícia Rodoviária Federal, da Polícia Militar, da Polícia Rodoviária Estadual, Defesa Civil, Meio Ambiente);
- Atualização de instrumento legal que baixa instruções para o Curso de Treinamento de Condutores de Veículos Rodoviário que Transportam Produtos Perigosos (Res. CONTRAN n.º 70/98);

#### Uruguai

- Realização de um Curso de Formação de Instrutores de Condutores de Veículos Rodoviários com Produtos Perigosos;

O Ministério de Transporte e Obras Públicas, neste primeiro momento, procurou habilitar centros de formação de condutores, tendo como referência básica o currículo definido pelo Acordo MERCOSUL.

Esta ação foi complementada com a elaboração de um kit multimídia sobre formação em transporte de produtos perigosos, confeccionado em colaboração da Federação Nacional de Associações de Transporte da Espanha Filiais Andaluzia (FENADISMER- Andaluzia)

O KIT constitui de um manual, um vídeo, um CD-ROM e um folheto explicativo que por sua temática se considera um material imprescindível para condutores, transportadores, expedidores e fabricantes de produtos perigosos e embalagens.

Informa que o 1º Curso de Formação teve a participação não só de instrutores de condutores de veículos mas também representantes de organismos oficiais com competência no tema ( Polícia Rodoviária, Bombeiros, Prefeitura Nacional Naval, Força Aérea Uruguia e Exército Nacional) a efeito de lograr uma divulgação ampla em cada Instituição.

A delegação do Uruguai entregou aos Coordenadores um exemplar do kit multimídia sobre transporte de produtos perigosos.

#### Paraguai

- Definição da licença especial precaucional para o transporte rodoviário de produtos perigosos.

A delegação da República do Paraguai informou igualmente que, em relação ao compromisso de intensificar o intercâmbio de informações sobre a difusão do Acordo sobre Produtos Perigosos, vem efetuando a distribuição intensa de boletins dirigidos a transportadores e condutores envolvidos com o posto de inspeção e oficinas regionais no cruzamento de fronteira.

Em relação a capacitação de motoristas, declara respeito à existência de um convênio do ano de 1992 firmado entre o Ministério de Obras Públicas e Comunicação e o Organismo denominado de Serviço Nacional de Promoção profissional, dependente do Ministério de Justiça e Trabalho, que está em processo de ajustar para os fins do Apêndice I.2 do Acordo acima referenciado.

A delegação do Uruguai solicitou se proceder a uma orientação interna por parte de todos os países para colocar em prática o Art. 4º de acordo do MERCOSUL evitando inconvenientes na fiscalização de operações de transporte por rodovias realizadas no âmbito de um transporte multimodal.

O Art. 4º determina:

“As entradas e saídas de produtos perigosos efetuadas conforme as exigências estabelecidas pela Organização Marítima Internacional ( OMI ) e pela Organização de Aviação Civil ( OACI ) serão aceitas pelos Estados Partes”.

- b) Anexo III - Regime de Infrações ao Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos e Respectivas Penalidades (MERCOSUL/CMC/DEC.08/97)

Foi protocolado na ALADI em abril de 1998, sendo que as internalizações nos Estados Partes estão em andamento.

- c) Discussão da proposta “Instruções para a Fiscalização do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos no MERCOSUL – Transporte Rodoviário”

A Delegação Brasileira informou que os Anexos 2 e 3 destas instruções não puderam ser concluídos e que serão enviados, a cada delegação para análise.

Posicionamento das delegações quanto ao documento:

A Delegação Argentina em análise rápida ao documento afirmou que este é um documento necessário e está bem elaborado no entanto não foi possível trabalhar na versão castelhana, impossibilitando a discussão pormenorizada, do documento.

A Delegação do Paraguai se incumbiu de redigir a versão em castelhana do referido documento para que seja encaminhado às demais delegações.

A Delegação do Uruguai identificou itens, a serem revisados no texto destas Instruções. Esses serão encaminhados aos demais técnicos para que sejam incorporadas e/ou definidas até a próxima reunião.

- d) Revisão do Anexo II - Normas Técnicas

Todas as Delegações concordaram com a necessidade de atualizar o Anexo II – Normas Técnicas, do Acordo MERCOSUL e avaliaram qual seria a melhor forma de desenvolver os trabalhos levando-se em conta os prazos necessários para internalização das normas comuns em cada Estado-Parte.

Cabe lembrar que, as Nações Unidas fará publicar a 11ª edição das Recomendações para o Transporte de Produtos Perigosos em julho de 1999, motivo pelo qual o Grupo deverá iniciar os trabalhos tomando como base a 10ª edição ONU e deve-se ter em conta que o texto definitivo deverá ser concluído com base na 11ª edição em inglês desta Recomendações.

A Delegação Brasileira entregou a versão em português de alguns capítulos elaborados com base na 10ª edição da ONU, (listados na relação de documentos constantes da pasta denominada “DOCUMENTAÇÃO PARA ANÁLISE DO GRUPO DE ESPECIALISTAS DE PRODUTOS PERIGOSOS” ), estes documentos são para dar início aos estudos técnicos referente a atual versão das Nações Unidas e deverá facilitar o trabalho de cada Delegação.

A Delegação Argentina entregou cópia da Relação Numérica de Produtos Perigosos atualizada com base na 10ª edição da ONU, contendo os “Números de riscos” e “Quantidade limitada por veículo” , conforme ADR, edição 1998.

- e) Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos

Cada delegação deverá indicar representantes do modal ferroviário para tratar da Revisão do Anexo II – Normas técnicas.

A delegação argentina entregou um conjunto de Resoluções Ferroviárias (constante da pasta denominada “DOCUMENTAÇÃO PARA ANÁLISE DO GRUPO DE ESPECIALISTAS EM PRODUTOS

PERIGOSOS”) para que se considere as questões referentes à Res. 06/98 e Dec.08/97, por não estarem as ferrovias em condições de cumprir com todas as exigências do Acordo.

f) Normas Técnicas Complementares ao Acordo MERCOSUL.

Na IX Reunião do SGT-5 - Transporte Terrestre, realizada em 10 de maio em Assunção, Paraguai, foi encaminhado ao GMC a Recomendação 2/94 que solicite ao SGT-3 – Normas Técnicas a elaboração de normas complementares ao Acordo Setorial sobre transporte de Produtos Perigosos no âmbito do MERCOSUL.

Até a presente data não houve definição do andamento das tarefas de elaboração das referidas normas complementares.

Desta forma, eleva-se ao GMC Correspondência solicitando informar o andamento (Anexo III).

g) Assuntos Gerais

No Anexo VII, constam os nome e endereços dos técnicos representantes de cada delegação, para examinar e encaminhar previamente às reuniões técnicas, sugestões de alterações para o Anexo II - Normas Técnicas.

A Delegação do Uruguai informou que em resposta a Resolução GMC nº 1/94 - Tratamento de Veículos de Transporte de Produtos Perigosos nas Fronteiras, a Direção Nacional de Aduanas implantará um sistema informatizado que permitirá ao transportador comunicar com antecipação a realização de transporte de produtos perigosos, facilitando a liberação dos documentos necessários para que o despacho na fronteira seja imediato.

## **5. REGULAMENTO TÉCNICO MERCOSUL- PESOS E DIMENSÕES DE VEÍCULOS**

O Chefe da Delegação Brasileira falou sobre a necessidade de reabertura do tema, visando a análise da proposta brasileira para a adequação das especificações existentes à nova realidade dos transportes no MERCOSUL.

O Chefe da Delegação Uruguia faz menção à determinação do GMC ao SGT- 5 sobre a revisão da norma de pesos e dimensões de veículos, para adequá-la às condições atuais. Disse que estranha a posição do GMC, pois entende que o SGT- 5 é que deve tomar a iniciativa de revisão.

Por outro lado, a Delegação do Uruguai destacou a importância dos estudos que vêm sendo desenvolvidos no SGT-3, relativos aos dispositivos de engate de reboques e semireboques, tendo em conta que constituem elementos fundamentais para garantir a segurança da circulação de veículos articulados e caminhões com reboques, especialmente no transporte de produtos perigosos.

Sobre o particular acrescentou que o Acordo sobre Pesos e Dimensões de 1991 está plenamente vigente, que a seu juízo não é necessário efetuar modificações, porém está disposto a analisar as que proponham outras Delegações aos termos do acordado pelo SGT-5 na XI Reunião ( 20/21 de julho de 1998 ).

O Chefe da Delegação Argentina esclareceu que o acordo de Buenos Aires ( XI Reunião do SGT-5) deve ser tomado como base para a discussão do tema e que não concorda com o ato do GMC.

O Chefe da Delegação Paraguaia informou que, em seu país, está se implantando o sistema de controle de pesos e não concorda em fazer mudança agora.

O Chefe da Delegação Brasileira concorda com a posição do Uruguai, Argentina e Paraguai, apontando que a base de discussão do tema é a decisão de Buenos Aires e que o SGT-5 irá analisando e ajustando o que for necessário ao longo do tempo.

O Chefe da Delegação Argentina disse que aceita revisar, se for o caso, mas tem dúvidas sobre a interpretação da Recomendação do MERCOSUL.

O Chefe da Delegação do Chile acha que o avanço tecnológico conduz o processo de revisões e, no momento, seu país está revisando as normas internas de altura e largura máximas.

Concluindo as discussões sobre o tema, o Chefe da Delegação Brasileira entende que a posição do GMC foi atender a solicitação do SGT- 3, assim como outros assuntos que permeiam outros grupos. O GMC reconhece o acordo de 1991 e o SGT- 5 deve atuar a partir daí para uma revisão do tema.

## **6. FACILITAÇÃO FRONTEIRIÇA**

O Chefe da Delegação Brasileira informou que após a última reunião do SGT-5, foi enviada ao GMC recomendação para o tratamento do tema e que, ainda, não se obteve resposta formal. Propôs que sejam mantidas gestões junto ao GMC para obter sua posição sobre o tema, o que foi aceito pelas demais Delegações.

## **7. INFRA-ESTRUTURA**

A Delegação Argentina fez entrega às Delegações de um informe preliminar, onde se consolidam os trabalhos desenvolvidos por cada uma das Delegações.

Estes trabalhos que cumprem a primeira e segunda etapas do Programa para o Desenvolvimento da Rede Básica de Infra-estrutura Rodoviária do MERCOSUL, aprovado pela resolução GMC n.º 59/97, constituem-se de:

- Definição da Rede, a partir do que foi apresentado por cada um dos países.
- Inventário da rede, incluindo trechos, características dos pavimentos, características das obras de arte maiores, estado estrutural da rede, TMDA relativo ao ano de 1996, taxa de crescimento dos últimos anos e principais obras em execução.
- Diagnóstico, a partir da informação levantada.

As Delegações se comprometeram a revisar e melhorar o informe apresentado, e a Delegação do Paraguai a entregar a informação referente a sua rede, que consiste nos três pontos mencionados acima. Esta informação será remetida à Delegação da Argentina para sua incorporação ao informe final.

Por outra parte, no que se refere à solicitação de cooperação técnica para a terceira etapa do programa de trabalho, deverão ser elaborados os termos de referência para a mesma.

Por último, a Delegação do Chile fez entrega de um informe com a programação das obras que serão executadas nos "Pasos Cordilheranos" que servem de conexão com Argentina e Bolívia (Anexo VIII).

## **8. TRANSPORTE FLUVIAL E MARÍTIMO**

As Delegações da ARGENTINA, BRASIL, PARAGUAI E URUGUAI continuaram a análise dos temas "Acordo Multilateral Sobre Transporte Marítimo do MERCOSUL" e "Acordo de Registro Operativo de Embarcações do MERCOSUL", conforme é mostrado a seguir e no Anexo X

No tocante ao tema **Acordo Multilateral Sobre Transporte Marítimo**, as Delegações decidiram adotar como documento de trabalho o texto apresentado pela Delegação Brasileira (Anexo IX).

A Delegação Paraguaia distribuiu, para análise das demais Delegações, documento contendo comentários sobre o texto do Acordo (Anexo IX) e sugeriu que sejam trocadas informações sobre o mesmo, de modo a adiantar os trabalhos a serem realizados na próxima reunião sobre Transporte Marítimo.

As Delegações deram continuidade à análise do tema e propuseram os seguintes comentários ao Projeto de Acordo:

#### Artigo I

A Delegação Argentina citou a necessidade de adequar o inciso 1, que trata do “Âmbito do Acordo”, objetivando esclarecer que a atividade de reboque está incluída no âmbito de “transporte marítimo internacional de mercadorias”, de acordo com a Codificação da OMC sob o número 7214, “Serviços de Reboque e Tração”.

#### Artigo IV

O Uruguai propõe estabelecer em 15.000 TPB o requisito para navios próprios, por considerá-lo como suficiente para o atendimento ao tráfego.

As demais Delegações concordaram em estudar a proposta uruguaia.

#### Artigo V

Com referência ao transporte em pequenos percursos, o Uruguai reitera a posição expressa na Ata da XI Reunião do SGT – 5, onde ficou registrado aceitar a inclusão desta modalidade, considerando que um dos objetivos do Acordo é que as empresas armadoras, qualquer que seja seu tamanho, tenham asseguradas todas as oportunidades de desenvolver suas capacidades competitivas. Desta forma, reitera a necessidade de aumentar o limite de distância estabelecido para o transporte de trezentas para mil milhas, onde existir disponibilidade de cargas a serem transportadas.

As demais Delegações concordaram em estudar a proposta uruguaia.

#### Artigo VI

As Delegações convergiram em adotar, no inciso 5, prazos diferentes para a carga geral e o granel. O texto no Anexo IX já contém essa decisão.

Com referência ao afretamento de navios, o Uruguai sugere que também deva ser concedida aos armadores operando conforme disposto no Art. V, a permissão para afretar navios e desenvolver atividades comerciais economicamente rentáveis. Esta proposta baseia-se no mesmo argumento de oportunidades de desenvolvimento, citadas anteriormente.

As demais Delegações concordaram em estudar a proposta uruguaia.

#### Artigo VII

As Delegações decidiram substituir no item 2 a expressão “armadores de terceiros países” por “armadores de qualquer nacionalidade”. O texto no Anexo IX já contém essa decisão.

#### Artigo XI

As Delegações acordaram prosseguir analisando o cronograma de exclusão de cargas do Acordo.

A Delegação Uruguaia, manifestou que existe consenso sobre a necessidade de se estabelecer a liberação gradual das cargas, assim como ressaltou a necessidade de serem contempladas as posições

manifestadas nesta reunião pelos armadores, usuários e marítimos. Desta forma, a Delegação propõe que se adote o procedimento acordado no SGT – 5, incluído como anexo ao Protocolo de Montevideu, sobre o Comércio de Serviços do MERCOSUL, substituindo o artigo em lide pelo seguinte texto:

“Em relação ao cronograma de liberação, se aplicará o estabelecido no item 5 do Anexo Sobre Serviços de Transporte Terrestre e por Água do Protocolo de Montevideu sobre Comércio de Serviços do MERCOSUL”.

As demais Delegações concordaram em estudar a proposta uruguaia.

No Anexo IV, encontram-se as manifestações dos usuários, trabalhadores brasileiros e dos armadores regionais.

Com relação ao Registro Operativo de Embarcações, a Delegação Brasileira, dando continuidade à análise do Projeto em referência, apresentou às demais Delegações o protocolo adicional ao Acordo de Registro, intitulado “Sobre Segurança da Navegação, e Salvaguarda da Vida Humana no Mar e Prevenção Contra a Poluição do Meio Ambiente Marinho” (Anexo IX).

Por sua vez, a Delegação Uruguaia entregou o documento intitulado “Projeto de Protocolo Sobre Pautas Mínimas Para a Inscrição em Um Registro Operativo de Embarcações do MERCOSUL” (Anexo IX).

A Delegação Argentina solicitou um prazo maior para a apresentação do “Protocolo Sobre Normas Trabalhistas e de Seguridade Social”.

A Delegação do Uruguai observa com preocupação a prolongada demora, que uma vez mais vem tendo o tratamento do Acordo Multilateral e do Acordo do Registro Operativo de Embarcações do MERCOSUL, favorecendo desta forma a continuidade dos Acordos Bilaterais vigentes entre as Partes, cujo conteúdo não corresponde ao espírito de um legítimo processo de integração. Além disso, considera que o texto do Acordo Multilateral deva contemplar o direito de todas as Partes e não somente os interesses dos armadores que hoje estão operando, como também as legítimas oportunidades de outros que vão ingressar como transportadores aquaviários, procurando outorgar a eles facilidades operativas e comerciais.

## **9. MOVIMENTAÇÃO DE BENS CULTURAIS**

O Chefe da Delegação Brasileira fez um pequeno relato sobre o tema, incluído a partir de uma solicitação dos Ministros de Cultura do MERCOSUL.

O Chefe da Delegação Uruguaia pediu manifestação dos órgãos pertinentes, e a resposta foi que é possível atender o pedido de isenção das taxas de armazenamento, desde que seja feito um ato formal dentro de seu país.

O Chefe da Delegação Paraguuaia, também, fez solicitação aos órgãos pertinentes mas ainda não obteve resposta.

O Chefe da Delegação Argentina informou que transmitiu o tema aos organismos competentes: “Secretaría de Cultura de la Nación y Subsecretaría de Puertos e Vias Navegables”. Uma vez obtida a resposta correspondente a mesma será apresentada na próxima reunião SGT-5.

O Chefe da Delegação Chilena informou que devido ao processo de privatização dos portos o Ministério dos Transportes não pode influir nas tarifas que esses cobram.

O Chefe da Delegação Brasileira disse que o processo é o mesmo em todos os países e, no Brasil, ainda falta a resposta dos principais portos: Santos, Paranaguá, Rio Grande, etc., e que, até agora, apenas os portos menores responderam. A Secretária de Transporte Aquaviário do Ministério dos Transportes considerou possível a proposição de um acordo sobre a isenção de taxas de armazenagem.

A Delegação Paraguuaia ponderou que já há precedentes através da resolução GMC 115/94 e 121/96, sobre facilitação aduaneira de bens promocionais.

## **10. PROJETO DE RESOLUÇÃO SOBRE COMPOSIÇÃO, MODALIDADE, CRITÉRIOS E INSTRUMENTO DO GRUPO DE SERVIÇOS DO MERCOSUL.**

O Chefe da Delegação Brasileira informou que o projeto de resolução apresentado pelo Grupo de Serviços, conforme Anexo X causa dependência indesejável do subgrupo ao Grupo de Serviços.

Propõe três mudanças que considera fundamentais para sua adequação.

No Art. 2º, letra C:

“Convocar, ..., com a finalidade de acompanhar as atividades desses órgãos e coordenar a liberalização do comércio de serviços. Poderá ainda ...”

No mesmo Art. 2º, letra H:

“Realizar a ..., mediante estreita consulta e coordenação com os correspondentes Sub-Grupos ou Comitês Técnicos”.

No Anexo:

Sugere-se eliminar o item 7.

O Chefe da Delegação Uruguaia propôs que no Art. 1º seja retirada a palavra “apenas”, por entender que a mesma pode limitar a eventual participação do setor privado. Se referiu além disso a decisão 4/91 do CMC, mencionada no próprio artigo, na qual se prevê entre outras a participação do setor privado nas etapas deliberativas das negociações. Informou, também, que concorda com as sugestões do Brasil.

As Delegações da Argentina e do Paraguai também concordaram com as propostas de mudanças do Brasil e do Uruguai.

## **11. REUNIÃO DE MINISTROS DA INICIATIVA DE TRANSPORTE DO HEMISFÉRIO OCIDENTAL – NOVA ORLEANS - USA – DIAS 14 E 15 DE DEZEMBRO DE 1998.**

Ocorreu um intercâmbio de informações e opiniões entre as Delegações, havendo consenso de que não se deve criar novos fóruns de transporte e que se deve procurar manter a unificação dos fóruns existentes.

O Chefe da Delegação do Uruguai manifestou que essa posição, da qual compartilha, era sem prejuízo das reuniões que os senhores Ministros de Transporte celebram sobre os temas de sua competência.

As Delegações da Argentina, do Brasil, do Paraguai e do Uruguai concordaram em que se faça uma correspondência as GMC ratificando a posição sobre o tema (Anexo III).

Por último o chefe da Delegação Brasileira agradeceu a participação de todas as delegações nos trabalhos desta Reunião e, também, no período que o Brasil exerceu seu mandato. Desejou êxito à próxima gestão da República Paraguaia.

Os Anexos formam a parte da presente Ata são os seguintes:

Anexo I	Lista de Participantes
Anexo II	Temário
Anexo III	Recomendações
Anexo IV	Documentos Apresentados por Ocasão da Reunião com a Iniciativa Privada
Anexo V	Atenuação de Assimetrias vinculadas ao transporte Internacional terrestre
Anexo VI	Requisitos para o Outorgamento de Licenças Profissionais de Condução
Anexo VII	Transporte de Produtos Perigosos
Anexo VIII	“Pasos Fronterizos del Ministerio de Obras Publicas”
Anexo IX	Transporte Fluvial e Marítimo
Anexo X	Projeto de Resolução sobre Composição, Modalidade, Critérios e Instrumentos do Grupo de_Serviços do MERCOSUL

---

Pela Delegação da Argentina

---

Pela Delegação do Brasil

---

Pela Delegação do Paraguai

---

Pela Delegação do Uruguai