



MERCOSUR/SGT N° 5/ACTA N° 02/13
“Corr.1”

XLVI REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 “TRANSPORTES”

Se realizó en la ciudad de Caracas, República Bolivariana de Venezuela, entre los días 11 y 13 de Noviembre de 2013, la XLVI Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5 “Transportes”, con la presencia de las Delegaciones de Brasil y Venezuela.

De acuerdo a lo establecido en la Dec. CMC N° 04/93 y la Res. GMC N° 26/01, el Acta y sus Anexos quedan *Ad Referéndum* de las Delegaciones de Argentina, Paraguay y Uruguay.

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

La lista de participantes consta en el **Anexo I**.

La Agenda consta en el **Anexo II**.

El resumen del acta consta en el **Anexo III**.

La apertura oficial de la XLVI Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5 “Transportes” estuvo a cargo del Coordinador Nacional de Venezuela, Señor Darío Noel Arteaga Páez, quién dio la bienvenida a las delegaciones oficiales, y a los representantes del sector privado.

A continuación, todas las delegaciones participantes agradecieron la bienvenida y la hospitalidad de la Presidencia Pro Témpore de Venezuela.

Finalizado el Acto de apertura y cumplidas las formalidades, se pasó a una reunión de los Coordinadores Nacionales, donde se aprobó el Acta de la Reunión Técnica Preparatoria de la XLVI Reunión del SGT N°5, que consta como **Anexo IV**.

1. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

1.1. Proceso de internalización del texto revisado del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR

Las delegaciones intercambiaron comentarios respecto al proceso de internalización del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR y reiteraron el compromiso de enviar las comunicaciones a los Ministerios de Relaciones Exteriores, con vistas a informar a las respectivas representaciones ante ALADI.

El tema continúa en la agenda.

1.2. Actualización del Acuerdo y envío de solicitud de contratación de Consultoría Técnica al GCI del MERCOSUR

Las delegaciones presentes coincidieron en la necesidad de consensuar los listados de mercancías peligrosas y parte 05 "Procedimientos de Expedición", del futuro Anexo II del Acuerdo, presentado por la Delegación de Uruguay, en ocasión de la XLVI Reunión Preparatoria del SGT N° 5.

Al respecto, la Delegación de Brasil informó que circulará, hasta diciembre de 2013, la revisión de las observaciones presentadas por la Delegación de Uruguay.

El tema continúa en la agenda.

2. PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA

2.1. Empleo de neumáticos del tipo "superancho" en ejes delanteros con suspensión neumática en ómnibus

La Delegación de Venezuela realizó una breve descripción de las posiciones expuestas en esa materia.

Las delegaciones intercambiaron comentarios y decidieron mantener el tema en la agenda.

2.2. Análisis de la posibilidad de regular los largos de las carrocerías de los vehículos del tipo tractor con semirremolque

Las delegaciones presentes, expusieron la normativa interna de cada país, y los diversos análisis que se están realizando con respecto al tema, esperan que para la próxima reunión tengan posiciones determinadas sobre el mismo.

Las delegaciones acordaron continuar con el tratamiento del tema.



2.3. Establecimiento de tolerancias en las mediciones de pesos por eje y peso bruto total de los vehículos de transporte por carretera

El SGT N° 5 recordó que el P. Res. 02/12 “Régimen de Infracciones y Sanciones Aplicables por Incumplimiento de los Límites de Peso en Vehículos de Transporte Internacional por Carretera en el MERCOSUR”, se encuentra en tratamiento en el ámbito del GMC.

La Delegación de Brasil manifestó la conformidad con respecto al tema, resaltando que las sanciones aplicables son las establecidas en la legislación de tránsito de cada país.

Por su parte, la Delegación Venezolana expresó la importancia de este tema, recordando la política de mantenimiento y conservación vial, controles de peso, que se lleva en la República Bolivariana de Venezuela y a la vez las incidencias que tienen en la seguridad vial, dando su conformidad con el mencionado P. Res. N° 02/12.

2.4. Análisis de las cuestiones de altura de los ómnibus

La Delegación de Venezuela efectuó un resumen de su normativa aplicable en esa temática, que consta como **Anexo V**.

La Delegación de Brasil mencionó el documento, que consta como Anexo IX de la XLIV Reunión Ordinaria del SGT N° 5, presentado por el Departamento Nacional de Tránsito de ese país.

El tema continúa en la agenda.

3. PROFESIONALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

La Delegación de Venezuela, informó sobre el desarrollo del proyecto para la Creación de la Escuela de Conductores, a fin de reglamentar la formación y capacitación de conductores de transporte nacional e internacional, con vistas a disminuir el índice de siniestralidad.

En ese sentido, resaltó la importancia de unificar criterios para la profesionalización de conductores en los Estados Partes del MERCOSUR.

La Delegación de Brasil recordó que en reuniones anteriores ya entregó los requisitos que la ANTT exige para el transporte internacional, el cual consta como **Anexo VI**.

4. INTEGRACIÓN DE LAS INFORMACIONES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGAS-SISTEMATIZACIÓN DE DATOS DEL SGT N° 5 DEL MERCOSUR

4.1. Revisión del cronograma de acciones para la implementación del modelo de intercambio de informaciones entre los Estados Partes

La Delegación de Venezuela reiteró su conformidad respecto al cronograma de acciones para la implementación del modelo de intercambio de informaciones entre los Estados Partes del MERCOSUR.

4.2. Evaluación del modelo de datos para el transporte ocasional de pasajeros

La Delegación de Venezuela realizó presentación del modelo de base de datos del Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT), que consta como **Anexo VII**. En ese sentido, señaló que ha incorporado algunos de los criterios presentados oportunamente por la Delegación de Brasil.

Ante lo expuesto, la Delegación de Brasil informó acerca del funcionamiento de la base de datos de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), que tiene como objetivo facilitar la fiscalización del transporte de vehículos de pasajeros y el conocimiento del flujo de pasajeros y de vehículos para una mejor atención hacia el usuario.

Las delegaciones intercambiaron opiniones al respecto, y resaltaron la importancia de la definición de criterios únicos de información, a fin de armonizar los datos de los sistemas de los Estados Partes.

En relación al diccionario para la construcción de la base de datos presentado oportunamente por la Delegación de Brasil, la Delegación de Venezuela informó que la tabla de datos fue diseñada con base a dicho documento.

Además, la Delegación de Venezuela entregó el usuario y la contraseña para acceder a la base de datos para consultas sobre el transporte de pasajeros y carga.

5. TEMAS DERIVADOS AL SGT N° 3 – COMISIÓN AUTOMOTRIZ

El SGT N° 5 recibió el informe de los resultados de la LI Reunión Ordinaria del SGT N° 3 "Reglamentos Técnicos y Evaluación de la Conformidad", realizada entre los días 14 y 17 de octubre de 2013, sobre los avances para la armonización en relación a las luces de identificación vehicular, limitadores de velocidad, categorías de vehículos y revisión de normativa referente a cinturones de seguridad.

6. PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN GRUPO PERMANENTE CON EL OBJETIVO DE ARMONIZAR LOS PROCEDIMIENTOS DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

La Delegación de Venezuela informó que se pone a disposición para realizar acciones conjuntas con el objetivo de armonizar los procedimientos de fiscalización del transporte internacional por carretera.

En ese sentido, la Delegación de Brasil, reiteró la disponibilidad para la implementación de mecanismos de fiscalizaciones conjuntas con los demás Estados Partes.

7. ADOPCIÓN DEL A.T.I.T. COMO BASE FUNDAMENTAL DE LAS NEGOCIACIONES SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE

La Delegación de Venezuela informó que continúa avanzando en el análisis jurídico respecto al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Terrestre (ATIT), con vistas a presentar sus consideraciones oportunamente.

8. OTROS ASUNTOS

8.1. Facilitación del transporte de pasajeros en futuros eventos a desarrollarse en Brasil

La Delegación de Brasil manifestó la importancia en la celebración de reuniones bilaterales de coordinación, según cronograma en ejecución, a efectos de armonizar los procedimientos operacionales relativos al transporte de pasajeros en las zonas de fronteras para evitar problemas, a los futuros eventos a desarrollarse en ese país.

9. COMISIÓN FERROVIARIA

El SGT N° 5 tomó nota de los resultados de la Reunión de la Comisión de Transporte Ferroviario, celebrada en la ciudad de Caracas, en los días 11 al 13 de noviembre del corriente. El Acta de la mencionada reunión consta como **Anexo VIII**.

10. COMISIÓN MARÍTIMA

El SGT N° 5 tomó nota de los resultados de la Reunión de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo, celebrada en la ciudad de Caracas, los días 11 al 13 de noviembre del corriente. El Acta de la mencionada reunión consta como **Anexo IX**.

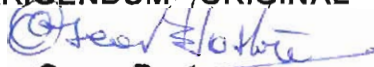
Los Anexos que forman parte de la presente Acta son los siguientes:

Anexo I	Lista de Participantes
Anexo II	Agenda
Anexo III	Resumen del Acta
Anexo IV	Acta de la Reunión Técnica Preparatoria de la XLVI Reunión del SGT N° 5
Anexo V	Normativa aplicable en cuestiones de altura de los ómnibus, presentado por Venezuela
Anexo VI	Requisitos de la ANTT para el transporte internacional
Anexo VII	Modelo de base de datos del Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT)
Anexo VIII	Acta de la Comisión Ferroviaria
Anexo IX	Acta de la Comisión Marítima y Nota SSTA N° 2187 presentada por Argentina

Por la Delegación de Brasil
Francisco Luiz Baptista Da Costa

Por la Delegación de Venezuela
Darío Noel Arteaga

**SECRETARIA DEL MERCOSUR
Resolución GMC N° 12/12
CORRIGENDUM ORIGINAL**


Oscar Pastore
Coordinador

Fecha: 21/1/2014

7

**XLVI REUNION ORDINARIA DEL
SGT N° 5 "TRANSPORTE"**

ACTA N° 02/13

ANEXO I

Caracas, 11 a 13 de noviembre de 2013

ANEXO I

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

ACTA N° 02/13

Caracas, 11 a 13 de noviembre de 2013

LISTA DE PARTICIPANTES

Delegación de Brasil

Nombre	Organismo	E-mail	Teléfono
Francisco L. B da Costa	Ministério dos Transportes	francisco.costa@transportes.gov.br	55 61 20 29 78 22
José Carlos de Almeida	Consultor FENSEG	jcalmeida@btrturbo.com.br	55 41 32 67 26 56
Eduardo Oestreicher	Secretaria de Assuntos Internacionais	assuntos.internacionais.rr@gmail.com	55 95 88 03 12 89
Marcos Savini	Embaixada do Brasil em Caracas	Marcos.savini@itamaraty.gov.br	0424 15 99 743

Delegación Venezuela

Nombre	Organismo	E-mail	Teléfono
Dario Arteaga	INTT	adn@intt.gob.ve	+58 416 629 1802
Eliza Gutierrez	MPPRE	Eigg2@yahoo.com	042652 02688
José A. Peñaloza	MPPRE	josevanniz@hotmail.com	041 231 06311
Josefina de Perez	MPPRE	a.c.venezuelana@gmail.com	0412 577 49 73
Andrea Scalera	INTT	andreascalera@hotmail.com	0414 244 3209

Marilyn Vázquez	INTT	marilynvezquez@hotmail.com	042 653 67039
Alba Arias	INTT	Alba.arias1412@gmail.com	04241297813
Ana Gil	INTT	Akgil1@hotmail.com	04265154101
Jesús Arrieché	INTT	interint@gmail.com	04125424866
Aura Oranoz	INTT	auraroranoz@yahoo.com	02122039424
Marta Escalante	INTT	martaescalante@yahoo.es	0212 2059424
Richard Jimenez	INTT	rijimenez@intt.gob.ve	584127803795
Jonhny Castro	INTT	castrodelgado@gmail.com	58412 3860671
Valmore C. Toriñ	PNB-Tránsito	vtorin@gmail.com	0212 1258 0451
Eduardo Grasso	MPPTT	Eduardo_grasso@hotmail.com	04166113631
Lila Oliveira	MPPTT	lilacolveira@hotmail.com	04264081852
Jose Nienz	MPPTT		0416113631
Luzmila Cardez	INTT	lcardez@intt.gob.ve	0416 1135263
Marisela Rodriguez	INTT	marodriguez@gmail.com	04166368494
Jose Perazzo	Sudeaseg	jperazzo@sudeaseg.gob.ve	042690984904
Felix Molina	Sudeaseg	frolina@sudeaseg.gob.ve	04264580847
Jesus Mieres	MPPRE	Jesus.mieres690@intt.gob.ve	0212 505 2917
Manuel Escalona	INTT	maescalona@intt.gob.ve	0426 516 34 05
Maria A. Gularte	INTT	Magical170@gmail.com	04147472909

Setor Privado de Argentina

Nombre	Organismo	E-mail	Teléfono
Ovinio Rodriguez	FETRA		0341-1530 76 697
Maurenzi Leopardo	FETRA	Ej_maurenzi@hotmail.com	0054 03 401 156 43515
Pablo Agolanti	FETRA	pabloagolanti@hotmail.com	0054 9341 3763 344
Raul Ariel	FETRA		0341 15 16 70 30

**XLVI REUNION ORDINARIA DEL
SGT N° 5 "TRANSPORTE"**

ACTA N° 02/13

ANEXO II

Caracas, 11 a 13 de noviembre de 2013

**XLVI REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 “TRANSPORTES”**

Caracas, 11 a 13 de noviembre de 2013

ACTA N° 02/13

ANEXO II

AGENDA

- 1. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**
 - 1.1. Proceso de internalización del texto revisado del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR**
 - 1.2. Actualización del Acuerdo y envío de solicitud de contratación de Consultoría Técnica al GCI del MERCOSUR**
- 2. PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA**
 - 2.1. Empleo de neumáticos del tipo “superancho” en ejes delanteros con suspensión neumática en ómnibus**
 - 2.2. Análisis de la posibilidad de regular los largos de las carrocerías de los vehículos del tipo tractor con semirremolque**
 - 2.3. Establecimiento de tolerancias en las mediciones de pesos por eje y peso bruto total de los vehículos de transporte por carretera**
 - 2.4. Análisis de las cuestiones de altura de los ómnibus**
- 3. PROFESIONALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA**
- 4. INTEGRACIÓN DE LAS INFORMACIONES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGAS-SISTEMATIZACIÓN DE DATOS DEL SGT N° 5 DEL MERCOSUR**
 - 4.1. Revisión del cronograma de acciones para la implementación del modelo de intercambio de informaciones entre los Estados Partes**
 - 4.2. Evaluación del modelo de datos para el transporte ocasional de pasajeros**

5. TEMAS DERIVADOS AL SGT N° 3 – COMISIÓN AUTOMOTRIZ
6. PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN GRUPO PERMANENTE CON EL OBJETIVO DE ARMONIZAR LOS PROCEDIMIENTOS DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA
7. ADOPCIÓN DEL A.T.I.T. COMO BASE FUNDAMENTAL DE LAS NEGOCIACIONES SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE
8. OTROS ASUNTOS
 - 8.1. Facilitación del transporte de pasajeros en futuros eventos a desarrollarse en Brasil
9. COMISIÓN FERROVIARIA
10. COMISIÓN MARÍTIMA

**XLVI REUNION ORDINARIA DEL
SGT N° 5 "TRANSPORTE"**

ACTA N° 02/13

ANEXO III

Caracas, 11 a 13 de noviembre de 2013

**XLVI REUNIÓN DEL
SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 “TRANSPORTES”**

Caracas, 11 a 13 de noviembre de 2013

ACTA N° 02/13

ANEXO III

RESUMEN DEL ACTA

I- BREVE INDICACIÓN DE LOS TEMAS TRATADOS

Fueron tratados todos los temas de la Agenda, que consta como Anexo II del Acta N° 02/13 de la XLVI Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5 “Transportes”.

II- NORMAS Y PROYECTOS DE NORMAS

No se elevan.

III- DOCUMENTOS ELEVADOS A CONSIDERACIÓN DEL GMC

No se elevan.

IV- SOLICITUDES

No se elevan.

**XLVI REUNION ORDINARIA DEL
SGT N° 5 "TRANSPORTE"**

ACTA N° 02/13

ANEXO IV

Caracas, 11 a 13 de noviembre de 2013



REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA XLVI REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 TRANSPORTES

Se realizó en la ciudad de Caracas, República Bolivariana de Venezuela, entre el 17 y 18 de Septiembre de 2013, la Reunión Técnica Preparatoria de la XLVI Reunión del Subgrupo de Trabajo N°5 "Transportes", con la presencia de las Delegaciones de la República Federativa de Brasil, la República Oriental del Uruguay y la República Bolivariana de Venezuela Estados Partes del MERCOSUR.

Cabe destacar que una delegación de la República Argentina participó en la Reunión de la Comisión de Transporte Marítimo y como tal firmaron la respectiva Acta.

De acuerdo a lo dispuesto por la Decisión CMC N° 04/93 y por el Artículo 2° de la Resolución GMC N° 26/01, la presente Acta y sus Anexos quedan *Ad Referéndum* de la Delegación de la República Argentina y la Delegación de la República del Paraguay.

La lista de los funcionarios participantes que conforman las respectivas delegaciones se agrega como (**ANEXO I**) de la presente Acta.

La delegación Venezolana representada por el Ministro del Poder Popular para las Relaciones Interiores, Justicia y Paz, Mayor General Miguel Rodríguez Torres, en ejercicio de la Presidencia Pro Tém pore, dió la bienvenida a las delegaciones oficiales participantes.



A continuación todas las delegaciones agradecieron la bienvenida y la hospitalidad de la delegación de Venezuela, expresando su franca voluntad de trabajar para alcanzar los mayores acuerdos posibles.

Finalizado el acto de apertura y cumplidas las formalidades, se dio inicio a la Reunión Técnica Preparatoria de la XLVI Reunión del Subgrupo de Trabajo N°5 "Transportes".

Se hizo lectura de la "Agenda Tentativa" previamente entregada a cada Delegación con los puntos a tratar. (ANEXO II), la misma, tras análisis y discusión fue aprobada.

Los puntos tratados fueron los siguientes

1.- TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

1.1 PROCESO DE INTERNALIZACIÓN DEL TEXTO REVISADO DEL ACUERDO PARA LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN EL MERCOSUR.

Las delegaciones compartieron comentarios en torno a los temas y se concluyó que todas las delegaciones harán llegar a la brevedad posible las Notas cuyo modelo fue aprobado en la anterior reunión del SGT5 a los ministerios con competencia en Relaciones Exteriores para que haciendo uso de los canales establecidos para ello se le informe a sus representaciones ante ALADI.

1.2 ACTUALIZACIÓN DEL ACUERDO Y CONTRATACIÓN DE LA CONSULTORÍA TÉCNICA AL GCI DEL MERCOSUR.

Las delegación de Uruguay hizo entrega al resto de las delegaciones en medio digital, los textos propuestos en español del listado de mercancía peligrosas y de la Parte 05- "Procedimientos de Expedición" -, del futuro Anexo II del Acuerdo. Expresó que fueron elaborados tomando en cuenta la versión en portugués de dicho acuerdo, y las versiones de los mismos en la revisión 17 del "Libro Naranja" de la ONU.



Finalmente aclaró que en sombreado amarillo se identifican los datos o textos donde se comprobó la existencia de diferencias con respecto a las recomendaciones de la ONU, o donde los criterios empleados por la delegación de Brasil deberían consensuarse con el resto de las delegaciones.

La delegación de Brasil informó que hará los esfuerzos necesarios para realizar la revisión de las observaciones presentadas por la delegación de Uruguay y serán presentadas en la reunión plenaria que se llevará a cabo en el mes de noviembre. Asimismo comunicó que el plazo previsto para la conclusión de los trabajos de actualización será el mes de diciembre de 2013.

Por su parte, la delegación de Venezuela agradeció por los avances presentados por la delegación de Uruguay, y la disposición demostrada por la delegación de Brasil para el estudio y revisión de los textos, asimismo expresó que revisará los mismos para emitir sus consideraciones en la próxima reunión del mes de noviembre.

2.- PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA.

Las delegaciones compartieron comentarios, y las mismas explicaron las realidades existentes en sus países con relación a esta materia. Se reconocieron las diferencias normativas de Venezuela, con la del resto de los países miembros. En este sentido en **(Anexo III)** se encuentra la normativa jurídica aplicable en Venezuela al respecto.

Ahora bien, también fue objeto de discusión el P. Res N° 02/12 referente al Régimen de infracciones y sanciones por exceso de peso, elevada al Grupo Mercado Común (GMC) en la XLV Reunión del SGT N°5. Al respecto las delegaciones de Brasil y Uruguay solicitaron a la delegación de Venezuela realizar los análisis correspondientes con la finalidad de que en la reunión del próximo mes de noviembre exista el consenso para elevarlo al GMC

3.- PROFESIONALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA POR CARRETERA.

Las delegaciones expusieron los diversos puntos de vista de conformidad con el ordenamiento jurídico respectivo, llegando a la conclusión que el tema debe continuar en análisis



4.- INTEGRACIÓN DE LAS INFORMACIONES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGAS SISTEMATIZACIÓN DE DATOS DEL SGT N° 5 DEL MERCOSUR.

4.1 REVISIÓN DEL CRONOGRAMA DE ACCIONES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL MODELO DE INTERCAMBIO DE INFORMACIONES ENTRE LOS ESTADOS PARTES.

Con respecto al cronograma de acciones para la implementación del modelo de intercambio de información reformulado en la XLV Reunión del SGT N°5, la delegación de Venezuela expresa su conformidad.

4.2 EVALUACIÓN DEL MODELO DE DATOS PARA EL TRANSPORTE OCASIONAL DE PASAJEROS.

En relación a este punto, la delegación de Brasil expuso que ya esta creada el webservice de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), estando a la disposición de todos los Estados Parte y en la reunión pasada se establecieron las diferentes claves de acceso al mismo. Además señala que para finales del mes de octubre, estará en pleno funcionamiento exclusivamente para el transporte de servicio ocasional. En dicho webservice se establece información sobre estructuras, registros, modificaciones de turno, itinerario, entre otras informaciones.

En tal sentido, la delegación de Venezuela expuso que ejecutará las acciones correspondientes que permitan poner a disposición de las Partes los datos de transporte ocasional de manera actualizada.

Por su parte, la delegación de Uruguay expresa que actualmente se encuentra trabajando en la construcción y desarrollo de su webservice, para servicios ocasionales, estimando que estaría en condiciones de cumplir con el compromiso asumido en el plazo acordado.

5.- TEMAS DERIVADOS AL SGT 3 – COMISIÓN AUTOMOTRIZ.

Sobre el punto, las delegaciones destacaron la importancia de conocer las conclusiones de la reunión del SGT3 a efectuarse en el mes de octubre de los corrientes, para ello se acordó invitar al Coordinador Nacional por Venezuela del

[Handwritten signatures and initials in the right margin]



SGT 3, quién expondrá los avances de los trabajos realizados, por cuanto el tema sigue en mesa y abierto para la discusión en la reunión plenaria del mes de noviembre.

6.- PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN GRUPO PERMANENTE CON EL OBJETIVO DE ARMONIZAR LOS PROCEDIMIENTOS DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA.

Las delegaciones se comprometieron a desarrollar acciones con el objetivo de armonizar los procedimientos de fiscalización, con el objetivo de facilitar las operaciones de transporte internacional entre los países miembros

La delegación de Brasil se ofrece para implementar fiscalizaciones conjuntas con los demás miembros, como hasta la fecha se ha hecho con el Uruguay.

7.- ADOPCIÓN DEL A.T.I.T. COMO BASE FUNDAMENTAL DE LAS NEGOCIACIONES SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE.

Las delegaciones de Brasil y Uruguay realizaron exposiciones referidas a la estructura formal y principios fundamentales del A.T.I.T, destacando la importancia de este Acuerdo para gobiernos, transportistas y usuarios, luego de más de 22 años de aplicación en el MERCOSUR. Asimismo, se expreso que el A.T.I.T ha permitido articular acciones en materia de transporte terrestre entre países del MERCOSUR y los demás Estados asociados.

En el entendido que sin el A.T.I.T no tendrían sentido ninguno de los acuerdos generados en el ámbito del SGT5, las delegaciones de Brasil y Uruguay reiteraron la pertinencia de elevar al GMC el proyecto de resolución consensuado en la LXV Reunión del SGT5.

Por su parte, la delegación de Venezuela informo a los delegados participantes que actualmente se encuentra en análisis jurídico este tema. Asimismo, expuso su interés en verificar la vigencia de los tratados bilaterales suscritos con la República Federativa de Brasil toda vez que exista la posibilidad de ser adoptado el A.T.I.T.

Finalmente quedará en consulta interna en la República Bolivariana de Venezuela quien hará todos los esfuerzos para que en la próxima reunión sean presentadas sus consideraciones.

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



8.- OTROS ASUNTOS

8.1 FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN FUTUROS EVENTOS A DESARROLLARSE EN BRASIL.

La delegación de Brasil expresó que considera importante las reuniones multilaterales en el marco del A.T.I.T para aclarar los procedimientos operacionales relativos al transporte de pasajeros a los futuros eventos a desarrollarse en ese país. A su vez, las demás delegaciones mostraron su disposición a participar.

8.2 PROPUESTA DE PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE CREACIÓN DE UNA COMISIÓN

La delegación venezolana deja constancia que en la Comisión de Transporte Marítimo, ha sido presentada la propuesta de proyecto de resolución para la creación de la Comisión de Especialistas de Transporte Aéreo del MERCOSUR en el seno del SGT5.

9.- COMISIÓN TRANSPORTE FERROVIARIO: Se constituyó la comisión de Transporte Ferroviario, a efectos de tratar los temas de su especialidad con agenda abierta.

El acta correspondiente con las conclusiones alcanzadas se incorpora como anexo (Anexo IV)

10.- COMISION TRANSPORTE MARITIMO: Se constituyó la comisión de Transporte Marítimo, a efectos de tratar los temas de su especialidad con agenda abierta.

El acta correspondiente con las conclusiones alcanzadas se incorpora como anexo (Anexo V)

11: CONSEJO PERMANENTE SEGURIDAD VIAL: Se constituyó el Consejo Permanente Seguridad Vial, a efectos de tratar los temas de su especialidad con agenda abierta.



PRÓXIMA REUNIÓN:

El XLVII Encuentro del Subgrupo de Trabajo N°5 "Transportes", se realizará en la isla de Margarita, estado Nueva Esparta, tentativamente en la primera quincena de noviembre de 2013.

ANEXOS:

Los anexos que forman parte de la presente Acta son los siguientes:

ANEXO I	Lista de Participantes
ANEXO II	Agenda Tentativa
ANEXO III	Normativa Jurídica venezolana correspondiente
ANEXO IV	Acta de la Comisión Transporte Ferroviario
ANEXO V	Acta de la Comisión Transporte Marítimo
ANEXO VI	Acta de Consejo Permanente Seguridad Vial

**POR LA REPUBLICA
FEDERATIVA DE BRASIL**

FRANCISCO DA COSTA

**POR LA REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY**

JOSÉ LARRAMENDI

**POR LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE
VENEZUELA**

DARIO ARTEAGA

23
**XLVI REUNION ORDINARIA DEL
SGT N° 5 "TRANSPORTE"**

ACTA N° 02/13

ANEXO V

Caracas, 11 a 13 de noviembre de 2013

**NORMA
VENEZOLANA**

**COVENIN
2402:1997**

**TIPOLOGÍA DE LOS
VEHÍCULOS DE CARGA**

(1^{era} Revisión)



PRÓLOGO

La Comisión Venezolana de Normas Industriales (COVENIN), creada en 1958, es el organismo encargado de programar y coordinar las actividades de Normalización y Calidad en el país. Para llevar a cabo el trabajo de elaboración de normas, la COVENIN constituye Comités y Comisiones Técnicas de Normalización, donde participan organizaciones gubernamentales y no-gubernamentales relacionadas con un área específica.

La presente norma sustituye totalmente a la Norma Venezolana COVENIN 2402-86 Tipología de Vehículos de Carga, fue elaborada por la Comisión Técnica de Normalización CTXVIII Transporte a través del convenio de cooperación suscrito entre el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, MTC y FONDONORMA, siendo aprobada por la COVENIN en su reunión No 149 de fecha 1997/12/11.

En la elaboración de esta Norma participaron las siguientes entidades: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, MTC; CONSETRANSPORTE; Cámara Automotriz de Venezuela, CAVENEZ; Asociación de Fabricantes Venezolanos de Remolques, ASOFARE; Cámara Industrial Venezolana Automotriz, CIVA; Ministerio de Industria y Comercio, MIC.

**NORMA VENEZOLANA
TIPOLOGÍA DE LOS VEHÍCULOS DE
CARGA**

**COVENIN
2402:1997
(1^{ra} revisión)**

1 OBJETO

Esta Norma Venezolana tiene por objeto establecer los requisitos que deben cumplir los vehículos de carga para el transporte terrestre automotor por carretera, con un peso bruto vehicular igual o mayor a 3 500 kilogramos.

2 REFERENCIAS NORMATIVAS

Las siguientes normas contienen disposiciones que al ser citadas en este texto, constituyen requisitos de esta Norma Venezolana. Las ediciones indicadas estaban en vigencia en el momento de esta publicación. Como toda norma está sujeta a revisión se recomienda, a aquéllos que realicen acuerdos en base a ellas, que analicen la conveniencia de usar las ediciones más recientes de las normas citadas seguidamente.

COVENIN 795-75 Definiciones y terminología de las dimensiones de los vehículos.

COVENIN 2017-83 Motores de combustión interna. Métodos de ensayo. Potencia bruta.

3 DEFINICIONES

3.1 Vehículo de carga: Vehículo destinado al transporte de bienes. Puede contar con equipos adicionales para prestación de servicios especializados.

3.2 Camión: Vehículo de carga, que puede ser utilizado también para remolcar. Su diseño puede incluir una carrocería o estructura portante.

3.3 Camión Tractor (Chuto): Vehículo diseñado para remolcar y soportar la carga que le transmite un semirremolque.

3.4 Remolque: Vehículo carente de motor, con eje(s) delantero(s) y trasero(s), cuyo peso total, incluida la carga, descansa sobre sus propios ejes y es arrastrado por un vehículo automotor.

3.5 Remolque balanceado: Vehículo en el cual el(los) eje(s) que soporta(n) la carga está(n) ubicado(s) aproximadamente en el centro de la estructura portante.

3.6 Semirremolque: Vehículo carente de motor, con eje(s) trasero(s), cuyo peso y carga se apoyan (transmiten parcialmente) al camión tractor que lo remolca.

3.7 Cella (Nodriza): Parte de la carrocería diseñada exclusivamente para el transporte de vehículos armados (véase figura 2).

3.8 Bastidor: Estructura diseñada para soportar todos los componentes del vehículo y la carga.

3.9 Tren motriz: Es el conjunto mecánico que permite la autopropulsión del vehículo, constituido por los siguientes elementos: motor, caja de velocidades, eje(s) propulsor(es), conjunto diferencial y semiejes traseros.

3.10 Chasis: Estructura básica del vehículo, compuesta por el bastidor o el tren motriz u otras partes mecánicas relacionadas.

3.11 Carrocería: Aquella estructura que se adiciona al chasis de forma fija, para el transporte de carga.

3.12 Cabina: Es la estructura diseñada para ubicar y proteger exclusivamente al personal de operación, los mandos y los controles.

3.13 Volteo: Es la carrocería diseñada como estructura basculante utilizada para el transporte de carga.

3.14 Plataforma: Es la carrocería de estructura plana descubierta, diseñada para el transporte de carga, la cual podrá ser provista de barandas laterales, delanteras y traseras, fijas o desmontables (estacas).

3.15 Furgón: Es la carrocería de estructura cerrada diseñada para el transporte de carga.

3.16 Tanque: Es la carrocería de estructura cerrada, diseñada para el transporte de fluidos o sólidos a granel.

3.17 Castilero: Es la carrocería diseñada como una estructura apta para el transporte de la carga en espacios determinados.

3.18 Porta contenedores: Estructura diseñada para transportar porta contenedores.

3.19 Equipos adicionales: Son los equipos o sistemas que con montaje fijo sobre los vehículos de carga prestan servicios específicos, tales como; alzar, compactar, mezclar, perforar, pulverizar, regar, succionar, transformar, transportar vehículos armados y otros.

NOTA: Cuando un equipo adicional se adapta a un vehículo de carga, éste recibe el nombre del servicio que presta, a menos que este servicio sea secundario (véase figura 2).

3.20 Eje motriz: Eje utilizado para transmitir la fuerza de tracción.

3.21 Eje no motriz: Eje que no transmite fuerza de tracción.

3.22 Eje(s) direccional(es): Eje a través del cual (los cuales) se aplica(n) control(es) de dirección del vehículo.

3.23 Eje(s) delantero(s): Eje(s) situado(s) en la parte frontal del chasis.

3.24 Eje(s) central(es): Eje(s) situado(s) en la parte central del chasis.

3.25 Eje(s) trasero(s): Eje(s) situado(s) en la parte posterior del chasis.

3.26 Eje simple (un solo eje): Eje no articulado a otro, el cual puede ser motriz o no, direccional o no, delantero, central o trasero.

3.27 Eje compuesto, Tándem: Dos ejes articulados al vehículo por dispositivo(s) común(es), separados a una distancia determinada, pudiendo ser motriz, mixto o solo portante.

3.28 Eje compuesto, Tridem: Tres ejes articulados al vehículo por dispositivo(s) común(es), separados a una distancia determinada, pudiendo ser motriz, mixto o solo portante.

3.29 Eje retráctil: Eje que puede transmitir parte de la carga del vehículo a la superficie de la vía o aislarse de ésta mediante dispositivos mecánicos, hidráulicos o neumáticos, debe ser original de fábrica.

3.30 Tara de un vehículo: Es el peso del vehículo, en orden de marcha, excluyendo la carga.

3.31 Capacidad de carga: Es la carga máxima permitida para la cual fue diseñado el vehículo.

3.32 Peso bruto vehicular: Es la tara del vehículo más la capacidad de carga.

3.33 Peso bruto vehicular combinado: Es el peso bruto vehicular de la combinación camión más remolque, camión tractor más semirremolque o camión más remolque balanceado.

3.34 Potencia por tonelada: Es la relación entre la potencia nominal del motor y el peso bruto vehicular simple o combinado.

3.35 Quinta rueda: Es aquel elemento mecánico ubicado en la unidad tractora que se emplea para el acople del semirremolque.

3.36 Voladizo anterior: Distancia entre el primer eje o el centro del grupo de ejes de rotación y la parte delantera más sobresaliente del vehículo.

3.37 Voladizo posterior: Distancia entre el último eje o el centro del grupo de ejes de rotación y la parte posterior más sobresaliente del vehículo.

4 DESIGNACIÓN

Para los efectos de esta norma, se designan los vehículos de carga de acuerdo a la disposición de sus ejes, según se establece a continuación:

4.1 El primer dígito indica el número de ejes del camión o del camión tractor.

4.2 La letra "S" significa semirremolque y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.

4.3 La letra "R" significa remolque y el dígito inmediato indica el número de ejes.

4.4 La letra "B" significa remolque balanceado y el dígito inmediato indica el número de ejes.

4.5 A continuación, para mejor interpretación de la designación, se dan los siguientes ejemplos (Véase figura 1):



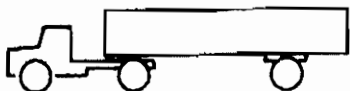
2: Camión de dos ejes



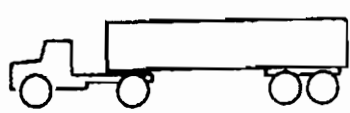
3: Camión de tres ejes



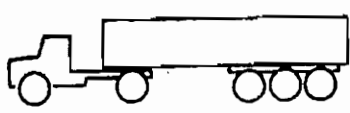
4: Camión de cuatro ejes



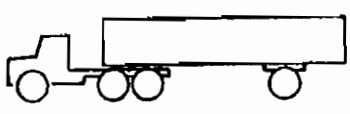
2S1: Camión tractor con dos ejes y semiremolque con un eje.



2S2: Camión tractor con dos ejes y semiremolque con dos ejes

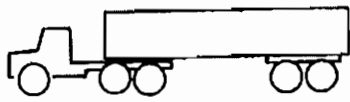


2S3: Camión tractor con dos ejes y semiremolque con tres ejes

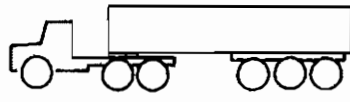


3S1: Camión tractor con tres ejes y semiremolque con un eje.

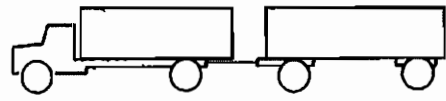
Figura 1. Tipos de vehículos de carga de acuerdo a la disposición de sus ejes (inicio)



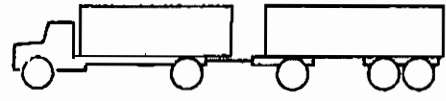
3S2: Camión tractor con tres ejes y semiremolque con dos ejes



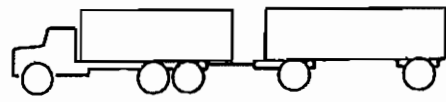
3S3: Camión tractor con tres ejes y semiremolque con tres ejes.



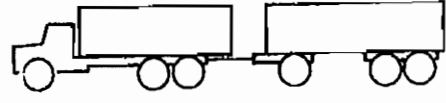
2R2: Camión con dos ejes y remolque con dos ejes.



2R3: Camión con dos ejes y remolque con tres ejes.

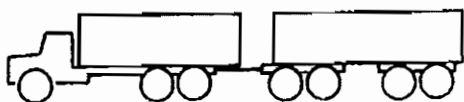


3R2: Camión con tres ejes y remolque con dos ejes



3R3: Camión con tres ejes y remolque con tres ejes.

Figura 1. Tipos de vehículos de carga de acuerdo a la disposición de sus ejes (continuación)



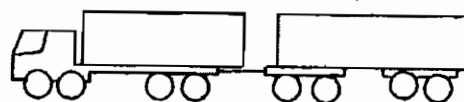
3R4: Camión con tres ejes y remolque con cuatro ejes



4R2: Camión con cuatro ejes y remolque con dos ejes



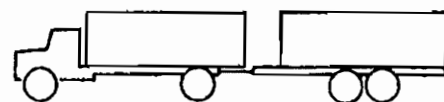
4R3: Camión con cuatro ejes y remolque con tres ejes.



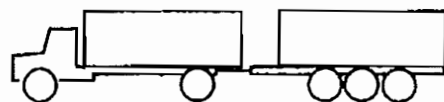
4R4: Camión con cuatro ejes y remolque con cuatro ejes.



2B1: Camión con dos ejes y remolque balanceado con un eje.



2B2: Camión con dos ejes y remolque balanceado con dos ejes.

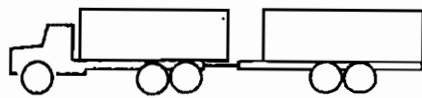


2B3: Camión con dos ejes y remolque balanceado con tres ejes.

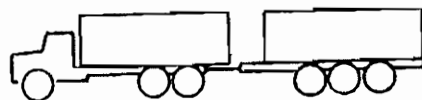
Figura 1. Tipos de vehículos de carga de acuerdo a la disposición de sus ejes (continuación)



3B1: Camión con tres ejes y remolque balanceado con un eje.



3B2: Camión con tres ejes y remolque balanceado con dos ejes.



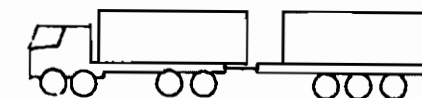
3B3: Camión con tres ejes y remolque balanceado con tres ejes



4B1: Camión con cuatro ejes y remolque balanceado con un eje.



4B2: Camión con cuatro ejes y remolque balanceado con dos ejes.



4B3: Camión con cuatro ejes y remolque balanceado con tres ejes.

Figura 1. Tipos de vehículos de carga de acuerdo a la disposición de sus ejes (final)

5 REQUISITOS

5.1 Dimensiones del vehículo

Ancho máximo	2,60 m
Altura máxima	4,10 m
Longitud máxima en camión con dos ejes	11,50 m
Longitud máxima en camión con tres ejes	12,20 m
Longitud máxima para vehículos tipo Celia (Nodrizas)	21,00 m
Longitud máxima en combinaciones de camión tractor semirremolque. Ejemplos: (2S1), (2S2), (2S3), (3S1), (3S2), (3S3), etc.	17,50 m
Longitud máxima para combinaciones camión remolque. Ejemplos: (2R2), (2R3), (3R2), (3R3), (3R4), etc.	21,00 m
Longitud máxima para combinaciones de camión remolque balanceado. Ejemplos: (2B1), (2B2), (2B3), (3B1), (3B2), (3B3), etc.	21,00 m
Longitud máxima de un remolque sin el timón	12,00 m
Longitud máxima de remolque balanceado sin el timón	10,00 m
Longitud máxima de un semirremolque	13,75 m

5.2 Separación entre ejes

5.2.1 La separación entre ejes consecutivos de un eje compuesto debe ser de 1,20 m como valor mínimo.

5.2.2 La separación entre ejes simples consecutivos o compuestos debe ser de 3,00 m como valor mínimo.

5.3 Voladizo trasero

El voladizo trasero no debe exceder de la distancia entre ejes en:

- 50% para vehículos de carga de dos ejes
- 60% para vehículos de carga de tres ejes.
- 60% para remolques balanceados, considerando el 60% de la distancia existente entre el centro del (los) eje (s) trasero (s) del camión y el centro del (los) eje (s) del remolque balanceado.

5.4 Voladizo delantero

5.4.1 El voladizo delantero no debe exceder el valor de 1,70 m.

5.4.2 El voladizo delantero superior de la carrocería no debe exceder el parachoque (Nodrizas) (véase figura 2).

5.5 Motor

La potencia bruta mínima del motor debe ser de 6,5 HP por tonelada del peso bruto vehicular o del peso bruto vehicular combinado.

5.6 Sistema de alimentación

Los vehículos de carga deben estar provistos de un sistema adecuado de alimentación acorde con los requerimientos de ahorro de combustible y preservación del ambiente.

5.7 Sistema de dirección

Los vehículos de carga deben estar provistos de un sistema que permita el manejo en circunstancias difíciles de tránsito.

5.8 Sistema de frenos

5.8.1 Los vehículos automotores deben estar provistos de:

5.8.1.1 Un sistema de frenado de servicio que actúe a través de dos circuitos independientes para las ruedas delanteras y traseras y que permita regular la velocidad y detenerlo de una forma rápida y eficaz, cualesquiera que sean las condiciones de carga y la pendiente de la carretera.

5.8.1.2 Aquellos vehículos que utilicen frenos de aire deben disponer de un sistema de frenos de seguridad, que actúen en caso de falla del sistema de frenado de servicio.

5.8.1.3 Un sistema de frenado de estacionamiento secundario e independiente del sistema de frenado de servicio, que permita detener el vehículo cargado en una distancia aceptable y mantenerlo inmóvil en una pendiente del 8 %, sin la intervención del conductor.

5.8.1.4 Un sistema de frenos de servicio automático que opere en todas las ruedas de la combinación, además de un dispositivo que actúe en forma independiente en las ruedas del vehículo remolcado, para aquellos vehículos que operan con remolque o semirremolque, cuyo peso bruto vehículo combinado sea superior a 4 000 kg.

5.8.1.5 Un sistema de frenos de aire para aquellos vehículos con un peso bruto vehicular mayor a 10 000 kg.

5.8.2 Los remolques o semirremolques cuyo peso bruto vehicular sea superior a 3 500 kg deben tener:

5.8.2.1 Además de un sistema de frenado que opere en todas las ruedas, un sistema de frenado de emergencia, que se active instantáneamente al desengancharse del vehículo automotor o cuando falle el sistema de servicio primario de frenos.

5.8.2.2 Los remolques no balanceados deben poseer un freno de estacionamiento, que los mantenga inmóviles en una pendiente máxima del 8 % aún estando cargado.

5.9 Sistema de suspensión

Los vehículos de carga deben utilizar un sistema de suspensión acorde a las características que se requiera para cada tipo de vehículo, según el uso a que esté destinado.

5.10 Carrocería

5.10.1 La carrocería debe ser construida de tal forma que garantice máxima seguridad estructural y estabilidad tanto del vehículo como del conductor. Los materiales a utilizar deben ser resistentes a la intemperie y a otros elementos a los cuales van a estar sometidos.

5.10.2 La carrocería no debe presentar salientes o extremos que puedan representar peligrosidad para los usuarios.

5.10.3 La carrocería no debe sobresalir más de 0,50 m medidos desde el parachoque trasero.

5.11 Parachoques

5.11.1 Los vehículos deben tener parachoques los cuales no deben sobresalir lateralmente con respecto a la carrocería.

5.11.2 Los parachoques se deben colocar tanto en la parte delantera como en la trasera de los camiones o combinaciones, presentando las siguientes alturas máximas medidas desde el suelo a la parte inferior del parachoque.

Parachoque delantero 0,75 m

Parachoque trasero 0,65 m

5.12 Accesorios

Los vehículos de carga con capacidad mayor de 3 500 kg deben estar equipados con los accesorios mínimos indicados a continuación:

5.12.1 Dos faros delanteros con sus dos proyecciones de luz alta y baja, que permitan ver objetos a una distancia de ciento cincuenta metros y sesenta metros respectivamente.

5.12.2 Dos luces delanteras (cocuyos), visibles a ciento cincuenta metros, de color amarillo.

5.12.3 Una luz blanca no deslumbrante, colocada en la parte trasera del vehículo que ilumine la placa de circulación y la haga perfectamente legible de noche a una distancia de veinte metros.

5.12.4 Dos luces rojas colocadas en la parte trasera del vehículo visibles a una distancia de ciento cincuenta metros, además de dos luces rojas de mayor intensidad que se enciendan al aplicar los frenos del vehículo y otras dos luces reflejadas color rojo (ojos de gato), las cuales deben ser integradas a la carrocería.

5.12.5 Un sistema eléctrico de luces, indicadoras de cruce e intermitentes ocasionalmente.

5.12.6 Los remolques y semirremolques deben tener un mínimo de dos luces amarillas al frente, dos luces del mismo color debidamente espaciadas a cada lado y dos luces rojas en las partes laterales traseras.

5.12.7 Los vehículos de carga deben tener un compartimento, con el fin de guardar la documentación relacionada con el vehículo.

5.13 Instalaciones varias

Los vehículos de carga deben contar por lo menos con lo indicado a continuación:

5.13.1 Un parabrisa transparente laminado.

5.13.2 Un limpia parabrisa operativo automático, según diseño de fábrica.

5.13.3 Un indicador de velocidad operativo.

5.13.4 Una bocina o corneta, cuyo sonido se oiga en condiciones normales a cien metros de distancia.

5.13.5 Un dispositivo silenciador del escape que amortigüe las explosiones del motor.

5.13.6 Dos espejos retrovisores que permitan al conductor ver por reflexión hasta setenta metros de la vía que va dejando atrás. Estos espejos se deben colocar

en el exterior del vehículo y a cada lado del mismo pudiendo exceder el ancho máximo.

5.14 Modificaciones

Ningún elemento o sistema del vehículo debe ser modificado o alterado, salvo que dichas modificaciones o alteraciones cumplan con las especificaciones técnicas estipuladas por el fabricante.

5.15 Placa de identificación

Se debe disponer de una placa de identificación metálica, ubicada en un lugar de fácil visibilidad la cual contenga la siguiente información como mínimo:

5.15.1 Camión, camión tractor

- Identificación del fabricante
- Número de identificación o serial

- Peso bruto vehicular
- Tara del vehículo
- Capacidad de arrastre

5.15.2 Remolques, semiremolques

- Identificación del fabricante
- Número de identificación o serial
- Tara del vehículo
- Capacidad de carga

6 BIBLIOGRAFÍA

Los criterios establecidos en la presente norma se obtuvieron del aporte de las empresas privadas así como de los organismos oficiales del estado.

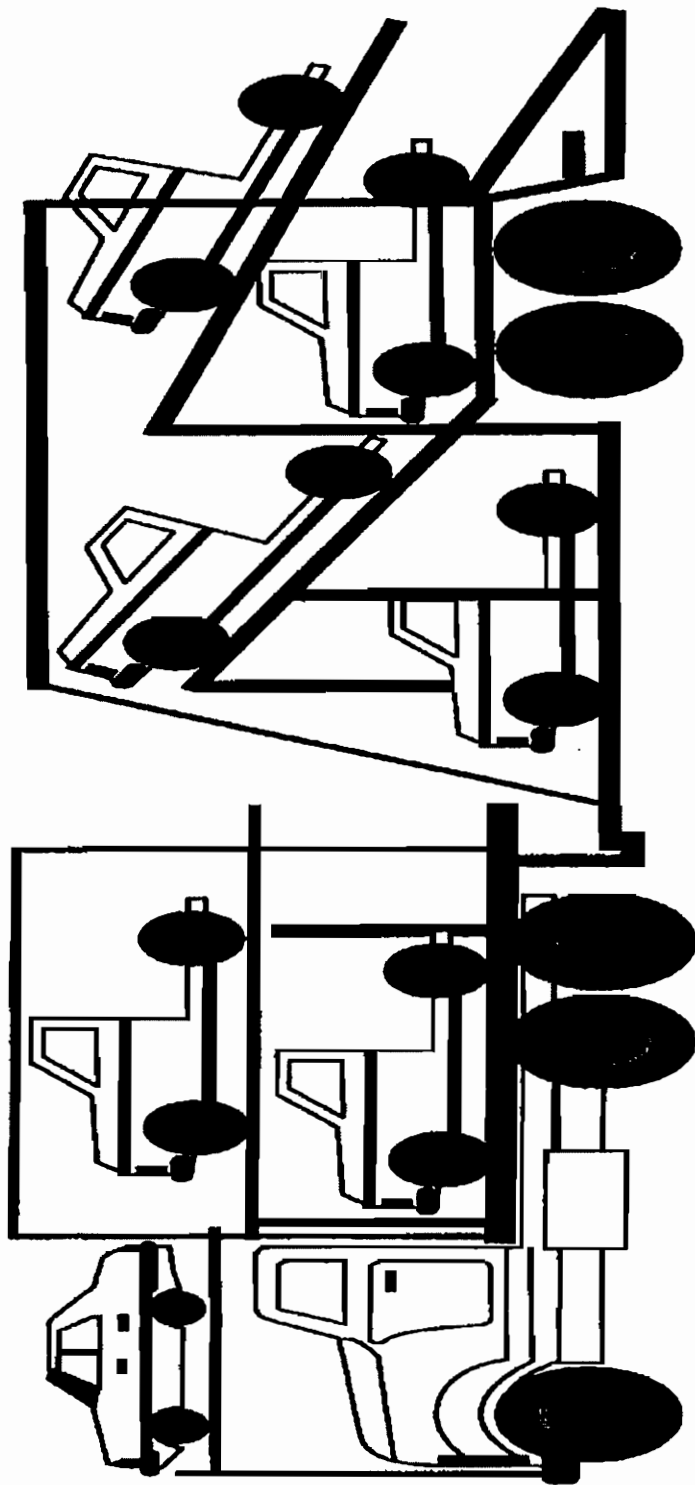


Figura 2. Vehículo tipo Celía (Nodiriza)

COVENIN
2402:1997

CATEGORÍA
C

COMISIÓN VENEZOLANA DE NORMAS INDUSTRIALES
Av. Andrés Bello Edif. Torre Fondo Común Pisos 11 y 12
Telf. 575.41.11 Fax: 574.13.12
CARACAS

publicación de:



I.C.S: 03.220.10

ISBN: 980-06-1833-3

RESERVADOS TODOS LOS DERECHOS

Prohibida la reproducción total o parcial, por cualquier medio.

Descriptores: Vehículos de carga, tipología.

**NORMA
VENEZOLANA**

**COVENIN
3355:1997**

**AUTOBÚS EXTRAURBANO.
TIPOLOGÍA**



PROLOGO

La Comisión Venezolana de Normas Industriales (**COVENIN**), creada en 1958, es el organismo encargado de programar y coordinar las actividades de Normalización y Calidad en el país. Para llevar a cabo el trabajo de elaboración de normas, la **COVENIN** constituye Comités y Comisiones Técnicas de Normalización, donde participan organizaciones gubernamentales y no gubernamentales relacionadas con un área específica.

La presente norma fue elaborada por la Comisión Técnica de Normalización **CTXXVIII "Transporte"** a través del convenio de cooperación suscrito entre el Ministerio de Transporte y Comunicación (**M.T.C.**) y **FONDONORMA**, siendo aprobada por la **COVENIN** en su reunión No 149 de fecha 12/11/97.

En la elaboración de esta norma participaron las siguientes entidades: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, **M.T.C.**; Cámara Automotriz de Venezuela, **CAVENEZ**; Cámara Industrial Venezolana Automotriz, **CIVA**; Ministerio de Industria y Comercio, **M.I.C.**;

**NORMA VENEZOLANA
AUTOBÚS EXTRAURBANO.
TIPOLOGÍA**

**COVENIN
3355:1997**

1 OBJETO

La presente Norma tiene por objeto establecer las características que deben cumplir los autobuses extraurbanos, estableciendo así su tipología

2 REFERENCIAS NORMATIVAS

Las siguientes normas contienen disposiciones que al ser citadas en este texto, constituyen requisitos de esta Norma Venezolana. Las ediciones indicadas estaban en vigencia en el momento de esta publicación. Como toda Norma está sujeta a revisión, se recomienda, a aquellos que realicen acuerdos en base a ellas, que analicen la conveniencia de usar las ediciones más recientes de las Normas citadas seguidamente.

COVENIN 2403-86 Acondicionamiento de Chasis.

COVENIN 1064-79 Cinturón de seguridad.

COVENIN 614-87 Límite de peso para Vehículos de Carga.

COVENIN 2017 83 Motores de combustión interna. Método de Ensayo de Potencia Bruta

3 DEFINICIONES

3.1 Autobús

Son aquellas unidades con un peso bruto vehicular mayor de doce toneladas y cuya distancia mínima entre ejes es de cinco metros, diseñados para el transporte colectivo de personas con capacidad mayor de 32 puestos

3.2 Autobús articulado

Es una variante del autobús indicado en 3.1, el cual esta compuesto por dos módulos por los cuales el usuario puede desplazarse

4 REQUISITOS

4.1 Dimensiones

Largo máximo:	14,00m
Largo máximo autobús articulado:	21,00m
Ancho máximo:	2,60 m
Altura interior mínima:	1,85 m
Altura máxima del primer escalón medida desde el pavimento:	0,45 m

Altura exterior máxima medida desde el pavimento: 4,10 m

4.2 Motor

4.2.1 La potencia mínima del motor debe ser de 12 HP/ton por peso bruto vehicular.

4.2.2 La unidad debe tener un fácil acceso a los compartimientos del motor de manera tal que permita la maniobrabilidad en el mantenimiento y reparaciones mayores de éste y de sus componentes mecánicos.

4.3 Sistema de alimentación

4.3.1 La unidad debe estar provista de un sistema de inyección u otro sistema de comprobado funcionamiento acorde a los requerimientos de ahorro de combustible y preservación del ambiente.

4.4 Sistema de dirección

4.4.1 La unidad debe estar provista de un sistema de dirección servo-asistida que permita el manejo en circunstancias difíciles de tráfico,

4.5 Sistema de frenos

4.5.1 La unidad debe estar provista de:

4.5.1.1 Un sistema con dos circuitos independientes que permita reducir la velocidad del vehículo, detenerlo y mantenerlo inmóvil en una distancia máxima de 5 m cuando éste se mueva a una velocidad de 30 Km/h en una vía seca, horizontal y lisa.

4.5.1.2 Un sistema de emergencia el cual debe ser capaz de mantenerlo inmóvil con su peso bruto vehicular en una pendiente del 10 %.

4.5.1.3 Un sistema de freno de aire.

4.5.1.4 Un sistema de freno independiente a los indicados anteriormente, el cual no podrá actuar por fricción y ser capaz de mantener al vehículo con su carga máxima a una velocidad de 30 km/h en una rampa descendente la cual posea una inclinación del 10 %.

4.6 Sistema de suspensión

4.6.1 La unidad debe utilizar sistemas de suspensión acordes a las características que se requieran para este tipo de vehículo según el uso a que esté, destinado.

4.7 Chasis

4.7.1 La unidad debe utilizar chasis diseñados específicamente con destino a la carrocería del vehículo para transporte de pasajeros según esta modalidad.

4.7.2 En aquellos casos que lo amerite se debe cumplir con la norma venezolana COVENIN 2403.

4.8 Carrocería

4.8.1 La carrocería de la unidad debe ser construida de tal forma que garantice una máxima seguridad estructural y estabilidad tanto del vehículo como del pasajero.

4.8.2 La estructura debe ser de una resistencia tal que pueda soportar un peso igual al indicado en el peso bruto vehicular del chasis a carrozar.

4.8.3 Los paneles laterales deben ser reforzados de manera tal de proteger al usuario contra impactos laterales.

4.8.4 La carrocería no debe presentar salientes o extremos que puedan presentar peligrosidad para los usuarios.

4.8.5 La unidad debe estar aislada térmicamente.

4.8.6 La distancia máxima medida horizontalmente desde el eje longitudinal del eje trasero hasta el extremo de la parte posterior de la carrocería (voladizo trasero) no debe ser superior al 60 % de la distancia entre ejes.

4.8.7 La distancia máxima medida horizontalmente desde el eje longitudinal del eje delantero hasta la parte anterior más saliente del vehículo (voladizo delantero) no debe exceder el valor de 2,60 m.

4.8.8 La superficie del piso correspondiente a pasillos y puertas de ascenso y descenso debe tener características antideslizantes.

4.8.9 Los materiales a utilizar en la fabricación de la carrocería, deben ser resistentes a la intemperie y a otros elementos a los cuales van a estar sometidos.

4.8.10 Los desniveles producidos por el cubre ruedas no deben tener una altura mayor a 0,20 m sobre el nivel del piso, de tal forma que queden cubiertos en su parte más alta por los asientos.

4.9 Puertas

4.9.1 La puerta de ascenso debe estar ubicada en el lado derecho del vehículo (Se elimina el mecanismo de varillaje, para el accionamiento de la puerta).

4.9.2 Se debe colocar un apoyo fijo para la mano, que facilite la entrada y salida de la unidad.

4.9.3 Dimensiones

Ancho libre mínimo (m): 0,70

Alto libre mínimo (m): 1,85

4.9.4 La unidad debe poseer una sola puerta la cual se utilizará para el ascenso y descenso de los usuarios.

4.10 Asientos

4.10.1 Para pasajeros

4.10.1.1 Se debe colocar una pantalla acolchada y/o pasamanos en la parte delantera de los primeros puestos, así como el cinturón de seguridad.

4.10.1.2 No se permiten en los sitios donde se ubiquen las puertas de emergencias a menos que sean abatibles hacia adelante.

4.10.1.3 Su diseño debe ser de tipo anatómico acolchado, revestido de materiales de uso automotriz retardantes del fuego y que al incendiarse emitan un bajo índice de toxicidad.

4.10.1.4 Su armazón debe estar sólidamente sujeta al vehículo.

4.10.1.5 La profundidad mínima útil del cojín debe ser de 0,40 m.

4.10.1.6 El ancho mínimo del cojín por pasajero debe ser de 0,40 m.

4.10.1.7 La separación mínima entre el borde del cojín y el espaldar de la butaca delantera debe ser de 0,30 m. (véase figura 2B).

4.10.1.8 La altura mínima del espaldar del cojín, debe ser de 0,75 m (véase figura 2B).

4.10.1.9 El asiento debe ser del tipo reclinable, provisto con apoya brazos a excepción de la última fila. (véase fig 2B)

4.10.1.10 El puesto de la última fila ubicado delante del pasillo debe estar provisto de cinturón de seguridad.

4.10.2 Para conductor

4.10.2.1 La distancia entre el espaldar del asiento y el centro de giro del volante debe ser de 620 a 700 mm (véase fig 1A)

4.10.2.2 La altura del asiento del conductor debe ser de 400 mm a 500 mm (véase fig 1A)

4.10.2.3 La distancia del asiento del conductor al borde inferior del volante de conducción debe ser como mínimo de 240 mm (véase fig 1A)

4.10.2.4 El asiento debe permitir como mínimo un movimiento de +60 mm en el eje longitudinal y ± 50 mm en el vertical.

4.10.2.5 El ancho del cojín debe estar comprendido entre 450 mm y 500 mm.

4.10.2.6 El asiento del conductor debe estar provisto de un cinturón de seguridad, de tres puntos.

4.11 Visibilidad del conductor

4.11.1 Plano vertical

El ángulo inferior de visión debe ser como mínimo de 25 grados mientras que el superior debe ser como mínimo de 8 grados.

4.11.2 Plano horizontal

El ángulo de visión debe ser de 60 grados, debiendo además garantizar un barrido visual entre 0 grados y 180 grados.

4.11.3 La visión a través de los retrovisores debe ser según se indica en la figura 2.

4.11.4 Se debe tener dos retrovisores instalados con superficies estables en ambos lados y ser ajustables en el plano horizontal y vertical.

4.11.5 El área mínima de los retrovisores debe ser de 322 cm² por retrovisor.

4.12 Columna de dirección

4.12.1 El ángulo de la columna de dirección debe presentar como valor máximo un total de 35 grados medidos desde un eje vertical.

4.12.2 La distancia entre la columna de dirección y el lateral izquierdo de la carrocería debe estar comprendido entre 400 mm y 600 mm.

4.13 Pedalera

4.13.1 La distancia del pedal del freno al eje de simetría que pasa por el eje de la columna de dirección en el eje horizontal debe ser de 95 mm a 180 mm (Véase fig 1A) o 45 mm a 75 mm (Véase fig 1B) y en el caso del pedal del acelerador debe ser de 200 mm a 310 mm (Véase fig 1A) o 120 mm a 150 mm (Véase fig 1B).

4.13.2 La altura de la pedalera por encima del piso debe ser de 250 mm como máximo.

4.14 Ventanas

4.14.1 Los paneles laterales de la carrocería deben estar dotados de ventanas fijas o desplazables y las partes superiores de las puertas de ascenso y descenso de pasajeros y de emergencia deben estar provistas de un área que permita la visión.

4.14.2 Las ventanas laterales de la carrocería deben estar en lo posible en correspondencia con los asientos.

4.14.3 Las ventanas deben abrirse mediante desplazamiento horizontal o vertical, en un mismo plano, en aquellos casos en los cuales no exista el aire acondicionado.

4.14.3.1 El área total abierta de venta debe ser el 10 % del área de piso de la unidad.

4.14.4 Dimensiones mínimas

a) Largo medido paralelamente al eje longitudinal del vehículo. 0,70 m

b) Altura: 0,70 m

4.14.5 La ventana del conductor debe tener características diferentes a las ya señaladas de manera que ofrezca comodidad y seguridad operacional.

4.15 Pasamanos

4.15.1 Las unidades deben estar provistas de pasamanos que brinden seguridad y comodidad en el ascenso y descenso de pasajeros.

4.16 Aireación

Las unidades deben llevar un sistema regulable de ventilación forzada que permita la admisión y expulsión del aire y asegurar su correcta renovación dentro del vehículo.

4.17 Ruido externo

El nivel de ruido de la unidad debe regirse por la Ley Penal del Ambiente.

4.18 Ruido interno

El nivel de ruido medido en el corredor central, en el frente, parte media y trasera de la unidad con el micrófono colocado a una altura de 1,6 m \pm 0,1 m y con una velocidad de la unidad de 50 km/h, no debe exceder el valor de 70 decibeles.

4.19 Iluminación

4.19.1 La iluminación interior debe ser lo más uniforme posible utilizando luces blancas ubicadas en el cielo raso

o en los paneles curvos laterales, encima de la parte superior de la ventana, asegurando en cualquier caso un promedio de iluminación de 80 lux a un metro por encima del nivel del piso de la unidad.

4.19.2 La unidad debe disponer de luz de lectura por pasajero.

4.19.3 La caja de los escalones de las puertas de ascenso y descenso deben llevar una luz en el estribo.

4.20 Salidas de emergencia

4.20.1 La unidad debe estar provista como mínimo de una puerta y dos ventanas de emergencia abatibles o desplazables o tres ventanas de emergencia abatibles, desplazables o fijas.

4.20.2 La puerta de emergencia debe estar ubicada en el lado opuesto a la puerta de servicio o en la parte posterior de la unidad.

4.20.3 Las dimensiones de las puertas de emergencias deben ser las indicadas a continuación:

- | | |
|----------------------------|------|
| a) Altura mínima (m): | 1,35 |
| b) Ancho libre mínimo (m): | 0,80 |

4.20.4 La puerta del conductor no debe ser considerada como puerta de emergencia.

4.20.5 Aquellas unidades que utilicen ventanas abatibles o desplazables de emergencia deben ubicarlas:

- Dos en el lado opuesto a la de servicio, no consecutivas
- Dos en el lado opuesto a la de servicio, no consecutivas, la otra en el lado del servicio

3.20.6 Las dimensiones de las ventanas abatibles o desplazables de emergencia deben ser las indicadas a continuación:

- | | |
|----------------------|------|
| a) Altura total (m): | 0,70 |
| b) Ancho total (m): | 1,00 |

4.20.7 Los mecanismos de las puertas o ventanas de emergencia deben ser accionados con mucha facilidad desde el interior de la unidad.

4.20.8 Tanto las ventanas como las puertas de emergencia deben estar debidamente señalizadas mediante la fijación de leyendas en español e inglés o utilizando figuras internacionales, indicando también su condición de uso.

4.20.9 Aquellas unidades que utilicen ventanas de emergencia deben utilizar vidrios de seguridad con las leyendas serigrafadas las cuales contengan las instrucciones para el escape en color blanco.

4.20.10 Las unidades que utilicen ventanas de emergencia con el sistema de rompimiento del vidrio, deben tener un martillo ubicado en el lateral a una distancia de 15 cm como máximo del marco de ventana.

4.21 Depósito de batería

Se debe ubicar la batería fuera del compartimiento interior del vehículo.

4.22 Depósito de combustible

4.22.1 El orificio de llenado del combustible debe tener acceso desde la parte exterior del vehículo.

4.22.2 El depósito de combustible debe quedar protegido de impactos al vehículo, especialmente frontales y traseros.

4.23 Gases de escape

El vehículo debe presentar dispositivos que impidan el acceso de los gases de escape del motor al interior de la unidad.

4.24 Extintor

La unidad debe estar provista como mínimo de un extintor de incendio de 10 lb tipo ABC, polivalente, ubicado en un lugar de fácil acceso.

4.25 Accesos

El vehículo debe estar provisto de accesos fáciles al compartimiento del motor de manera tal que permita la fácil maniobrabilidad en el mantenimiento y reparaciones mayores de éste y sus componentes mecánicos.

4.26 Parabrisas delantero

El vehículo debe disponer de vidrios laminados de seguridad.

4.27 Peso por eje

Se debe cumplir con lo establecido en la Norma Venezolana COVENIN 614

4.28 Modelo

El modelo de la unidad debe ser de un diseño que permita una prolongada estabilidad para el cambio del mismo.

4.29 Peso promedio por pasajero

Se debe colocar como valor referencial en el cálculo de la unidad la cifra de 70 kg/persona.

4.30 Volumen de equipaje promedio

Se debe colocar como valor referencial en el cálculo de la unidad la cifra de 0,15 metros cúbicos por persona.

4.31 Peso promedio de equipaje.

Se debe colocar como valor referencial en el cálculo de la unidad la cifra de 15 kg/persona

4.32 Accesorios

4.32.1 El vehículo debe estar provisto de los siguientes accesorios como mínimo:

- a) Un porta paquetes.
- b) Maletero.

4.33 Tacógrafo

La unidad debe estar dotada de un dispositivo que permita obtener un registro gráfico de la velocidad y distancia recorrida en función del tiempo.

4.34 Luces de contorno

4.34.1 La unidad debe disponer de ocho luces de contorno visibles a 150 m colocadas en la estructura del vehículo de la siguiente forma;

- a) Cuatro en la parte delantera, dos dirigidas al frente y dos a los costados de color ámbar.
- b) Cuatro en la parte posterior de la unidad, dos dirigidas hacia atrás y dos a los costados color rojo.

4.34.2 Si el ancho de la unidad es mayor de los dos metros, se debe colocar tres luces de color verde colocadas en línea en la parte superior central del vehículo, con una separación de 20 cm entre ellas, visibles a una distancia de 100 m.

5 Bibliografía

Los criterios establecidos en el presente documento, se basan en la experiencia de las empresas establecidas en el país, así como de los organismos del estado venezolano.

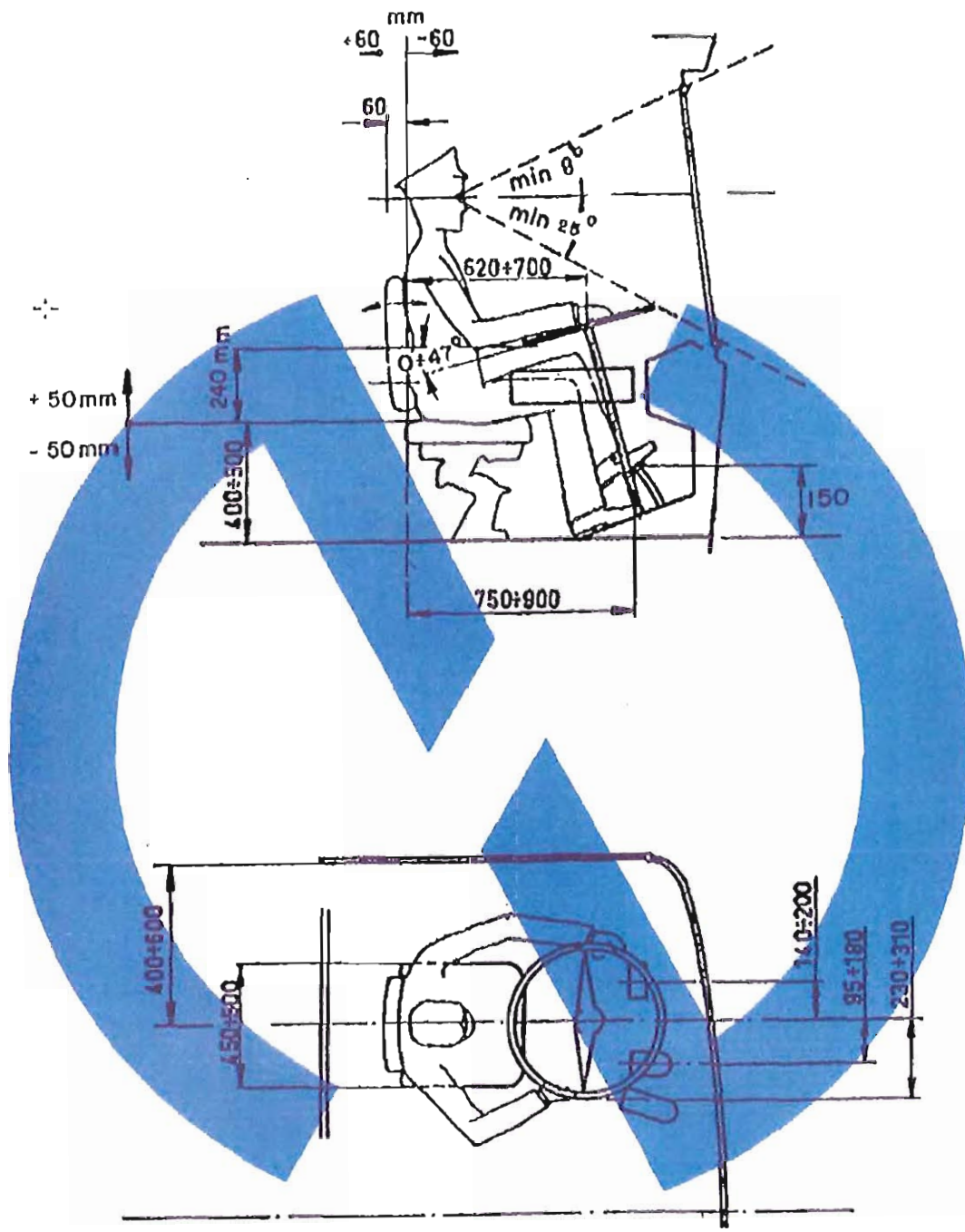
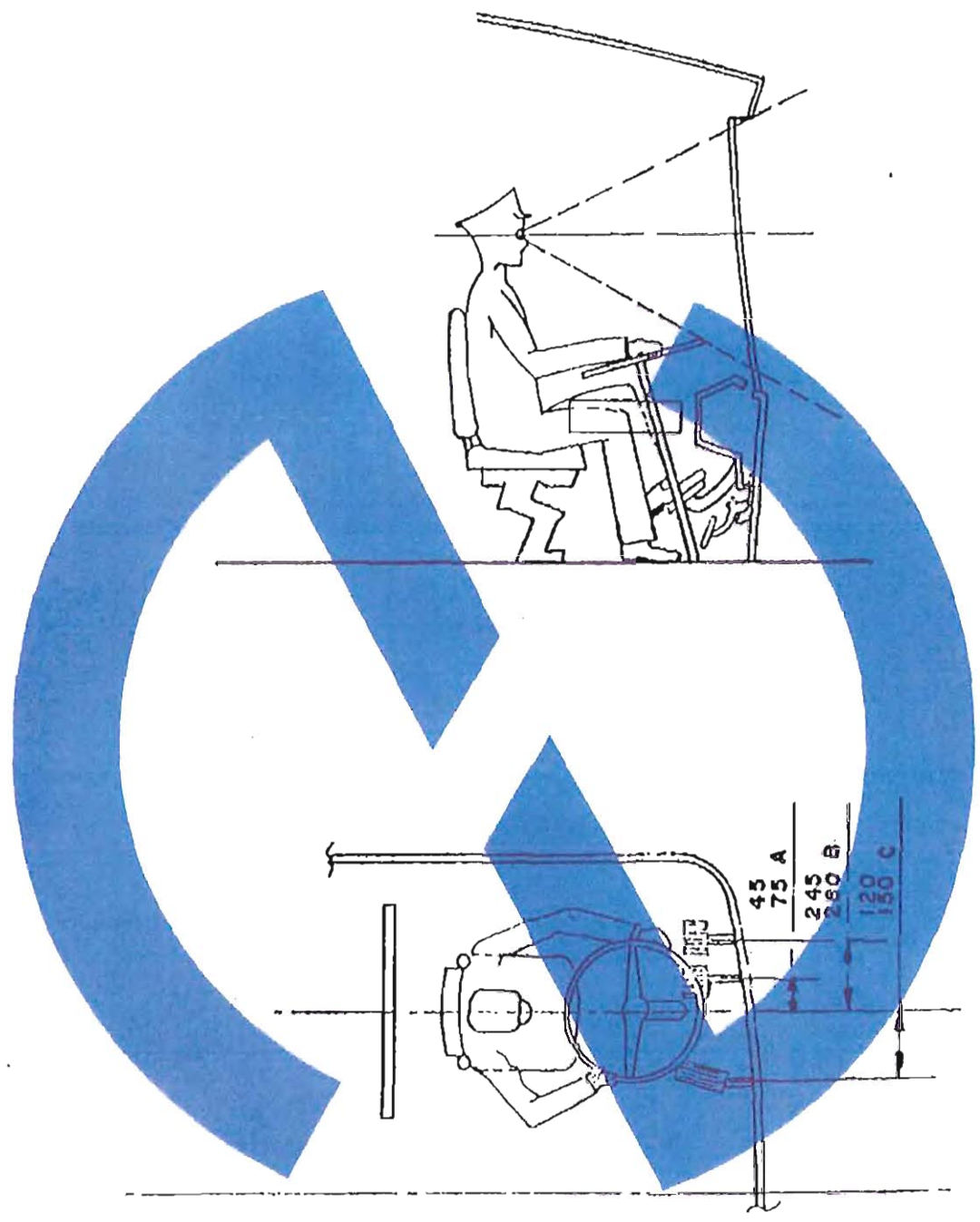


Figura 1A. Asiento y visibilidad del conductor, columna de dirección y pedalera.



NOTA: Unidades en mm.

- A=FRENO 45,75
- B=EMBRAGUE 245,280
- C=ACELERADOR 120,150

Figura 1B. Posición pedatera.

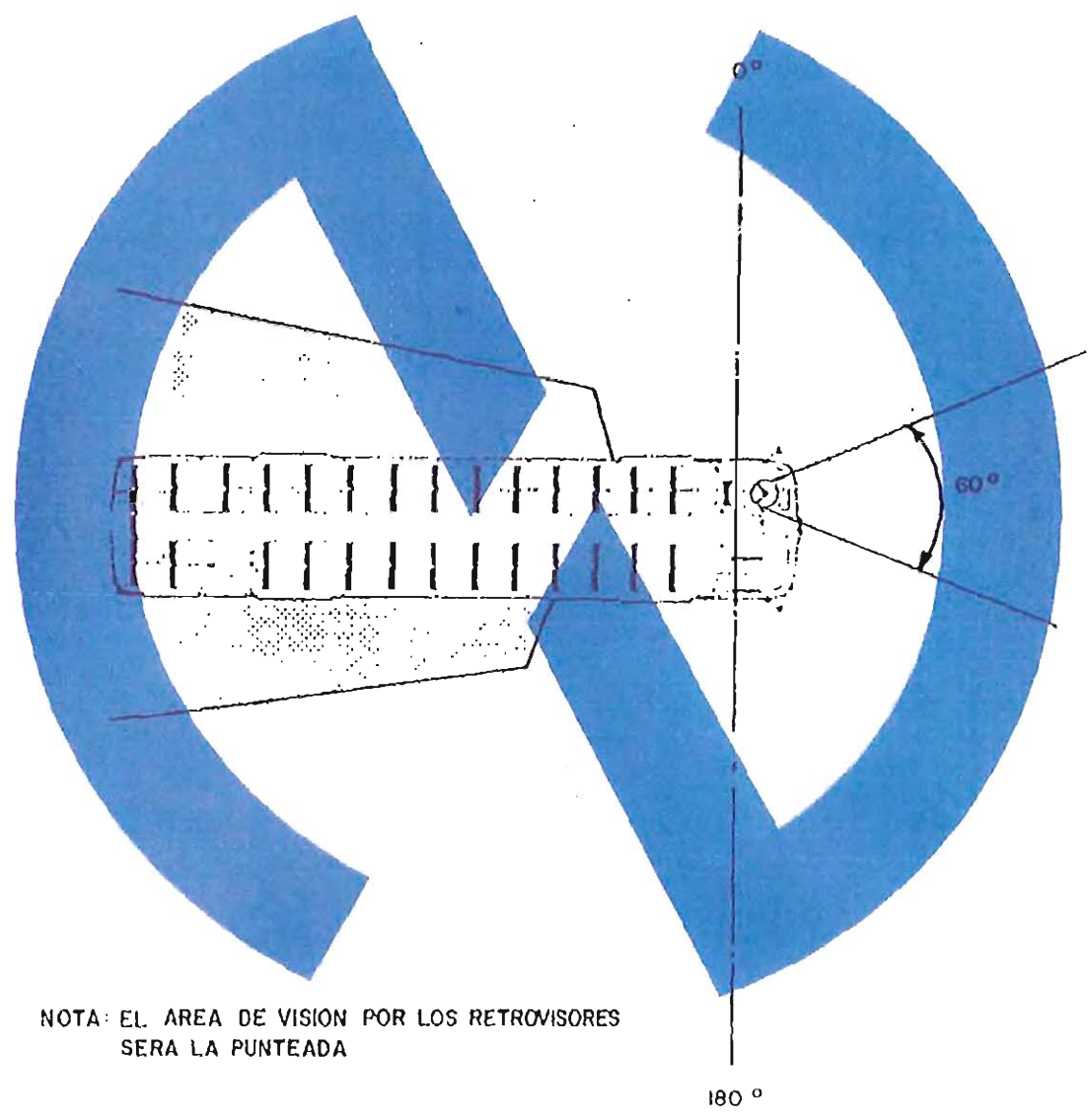
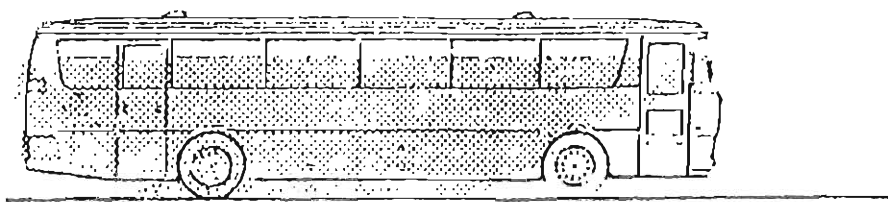


Figura 2. Retrovisores.

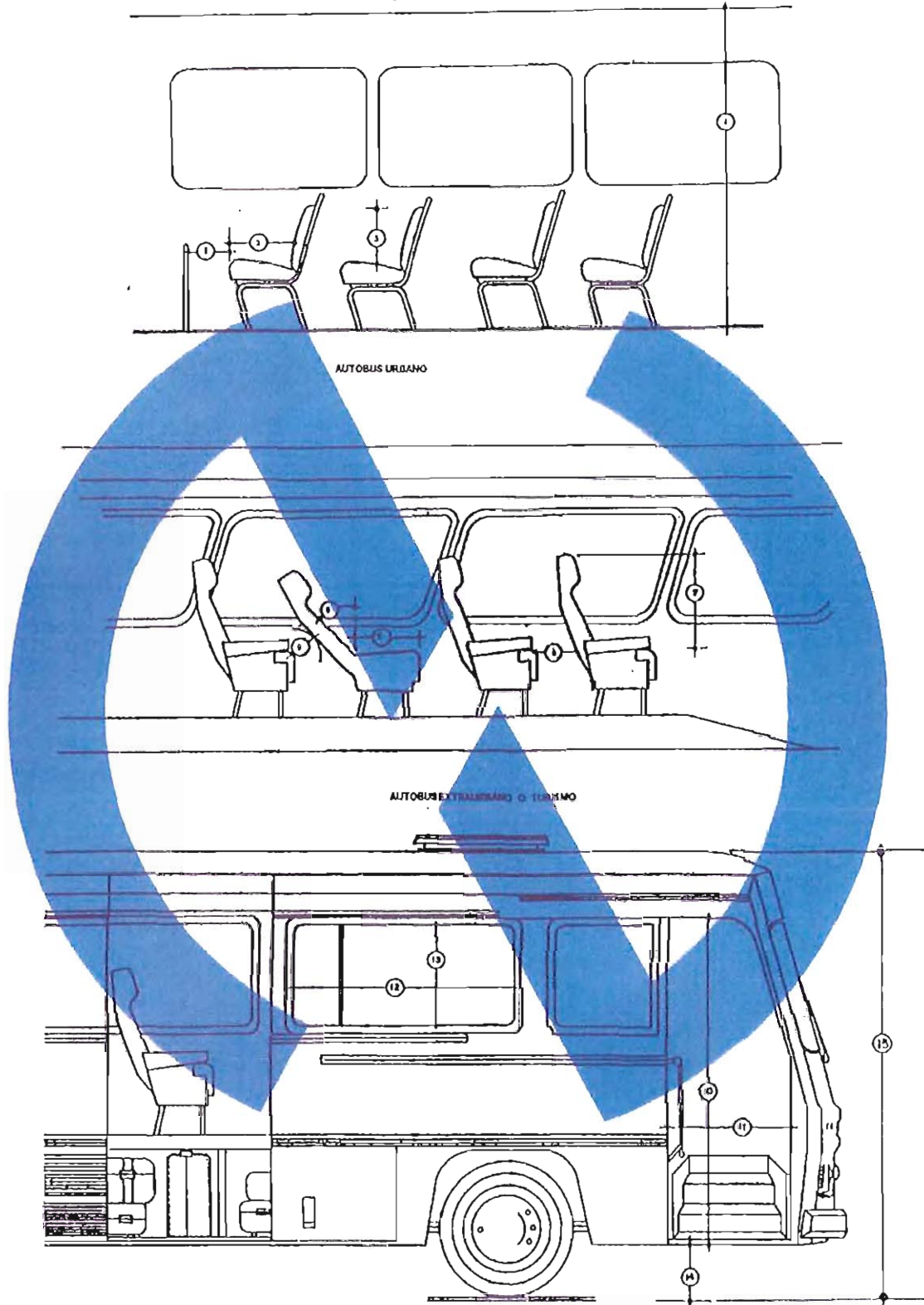


Figura 2B. Características generales.

COVENIN
3355:1997

CATEGORÍA
C

48

COMISIÓN VENEZOLANA DE NORMAS INDUSTRIALES
Av. Andrés Bello Edif. Torre Fondo Común Pisos 11 y 12
Telf. 575.41.11 Fax: 574.13.12
CARACAS

publicación de:



I.C.S: 43.020

ISBN: 980-06-2023-0

RESERVADOS TODOS LOS DERECHOS

Prohibida la reproducción total o parcial, por cualquier medio.

Descriptores: Autobús, transporte de pasajeros, tipología.

49

**XLVI REUNION ORDINARIA DEL
SGT N° 5 "TRANSPORTE"**

ACTA N° 02/13

ANEXO VI

Caracas, 11 a 13 de noviembre de 2013



Revoga a Resolução 363 de 26/11/2003

Alterada pela Resolução nº 3826 de 29/05/2012

Resolução nº 1474, de 31 de maio de 2006

Dispõe sobre os procedimentos relativos à expedição de Licença Originária, de Autorização de Caráter Ocasional, para empresas nacionais de transporte rodoviário de cargas Autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul, e de Licença Complementar, em caso de empresas estrangeiras, e dá outras providências.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada nos termos do Relatório DNO - 125/2006, de 30 de maio de 2006, no que consta do Processo nº 50500.065004/2005-93 e CONSIDERANDO as disposições relativas à prestação de serviço de transporte internacional de cargas, contidas no art. 26, inciso V e nos arts. 44 e 46, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

CONSIDERANDO a necessidade de dar cumprimento aos termos estabelecidos nos acordos internacionais celebrados entre o Brasil e os demais países da América do Sul,

CONSIDERANDO as determinações contidas no artigo 50 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, relativas à ratificação dos instrumentos de outorga expedidos por entidades públicas federais do setor dos transportes, anteriormente à instalação da ANTT, e

CONSIDERANDO as contribuições recebidas por intermédio da Audiência Pública nº 032, realizada das 12 horas do dia 30 de janeiro às 18 horas do dia 20 de fevereiro de 2006, RESOLVE:

Art. 1º A prestação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas depende de prévia habilitação junto à ANTT, mediante outorga a ser concedida na modalidade autorização.

Art. 2º Os atos relativos à expedição de Licença Originária, de Autorização de Caráter Ocasional, para empresas nacionais de transporte rodoviário de cargas, e de Licença Complementar, em caso de empresas estrangeiras, observarão os procedimentos estabelecidos nesta Resolução.

TÍTULO I - DA LICENÇA ORIGINÁRIA

Art. 3º Licença Originária é a autorização para realizar transporte rodoviário internacional de cargas, outorgada pelo país de origem da empresa interessada, que preencha os requisitos estipulados nos acordos internacionais de transporte rodoviário de cargas, na legislação brasileira e na presente Resolução.

Art. 4º A empresa que pretender habilitar-se ao transporte rodoviário internacional de cargas deverá atender aos seguintes requisitos:

I - ser constituída nos termos da legislação brasileira;

II - ser proprietária de uma frota que tenha capacidade de transporte dinâmica total mínima de 80 (oitenta) toneladas, a qual poderá ser composta por equipamentos do tipo trator com semi-reboque, caminhões com reboque ou veículos do tipo caminhão simples; e

III - possuir infra-estrutura composta de escritório e adequados meios de comunicação.

IV - atender as especificações exigidas pela Resolução MERCOSUL/GMC/RES. Nº 25/11, quanto aos veículos da frota a ser habilitada. *(Incluído pela Resolução nº 3826, de 29.5.2012).*

~~§ 1º Os veículos do tipo caminhão simples deverão estar em conformidade com o Acordo 1.50 "Sistema de Normatização de Medidas de Carga Útil dos Veículos de Transporte Internacional de Cargas", aprovado na XIV Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transporte do Cone Sul, realizada em La Paz, Bolívia, no período entre 23 e 27 de novembro de 1987.~~

§ 1º Os veículos referidos no inciso II deste artigo devem estar em conformidade com a Resolução MERCOSUL/GMC/RES. Nº 26/11. *(Alterado pela Resolução nº 3826, de 29.5.2012)*

§ 2º Os veículos habilitados para realizar transporte rodoviário internacional de carga deverão portar o respectivo Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica (CITV), conforme condições estabelecidas na Resolução Mercosul/ GMC Nº 75, de 13 de dezembro de 1997.

§ 3º A habilitação poderá ser suspensa pela ANTT, a qualquer tempo em que se verifique alteração nos requisitos de que trata este artigo, até comprovação de sua efetiva regularização.

Art. 5º Para habilitar-se, a empresa deverá apresentar à ANTT os seguintes documentos:

I - requerimento da empresa ou procurador, este último mediante apresentação do respectivo instrumento de mandato;

II - contrato ou estatuto social da empresa, com as eventuais alterações e, no

caso de sociedade anônima, cópia da ata da eleição da administração em exercício;

III – número de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ;

IV - relação da frota a ser habilitada, por país de destino, com os respectivos Certificados de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); e

V - número de inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga – RNTRC, de que trata a Resolução nº 437, de 17 de fevereiro de 2004.

§ 1º Os documentos deverão ser apresentados em cópia autenticada, em uma só via por processo, independentemente do número de países destinatários.

§ 2º Apresentados os documentos referidos nos incisos I a V deste artigo, a análise do pedido de habilitação fica condicionada à verificação e comprovação, mediante juntada ao processo dos comprovantes de pesquisas, com identificação e assinatura do funcionário responsável, da regularidade cadastral no CNPJ, da regularidade fiscal da interessada junto à Secretaria da Receita Federal - SRF, à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional - PGFN, ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS e à Seguridade Social – INSS.

§ 3º Não será analisado o pedido de habilitação que não contiver os documentos relacionados neste artigo, assim como o comprovante de recolhimento dos emolumentos de que tratam os arts. 22 a 24 desta Resolução.

Art. 6º A Licença Originária será outorgada pela Diretoria da ANTT, nos termos previstos nos acordos internacionais vigentes, mediante Resolução publicada no Diário Oficial da União e emissão do respectivo Certificado.

§ 1º O prazo de vigência da Licença Originária será de 10 (dez) anos, contados da data de sua expedição.

§ 2º O Certificado de que trata o *caput* será entregue a procurador devidamente habilitado, com poderes específicos para retirada de documentos, ou remetido por via postal, com Aviso de Recebimento – AR, ao endereço da empresa requerente.

§ 3º Observado o disposto no art. 20 desta Resolução, eventuais alterações da frota habilitada ou dos dados cadastrais da empresa, inclusive alteração de endereço e substituição de procurador, deverão ser comunicadas por escrito à ANTT, no prazo de 30 (trinta) dias do fato.

Art. 7º A Licença Originária não autoriza a empresa a operar antes da obtenção da correspondente Licença Complementar no país de destino ou de trânsito.

§ 1º A Licença Originária não poderá ser objeto de transferência ou cessão, a qualquer título.

§ 2º A inobservância do disposto no parágrafo anterior ensejará o cancelamento da Licença.

Art. 8º Para operar no transporte rodoviário internacional de cargas, a empresa detentora de Licença Originária deverá providenciar a Licença Complementar junto ao organismo competente no país de destino ou de trânsito, no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias, a contar da data de expedição da Licença

Originária.

§ 1º A obtenção da Licença Complementar deverá ser comprovada junto à ANTT, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da expedição da Licença Originária.

§ 2º O não cumprimento de qualquer das providências referidas neste artigo acarretará o cancelamento da Licença Originária.

Art. 9º Comprovado o requisito de frota de que trata o art. 4º, inciso II, desta Resolução, poderão ainda ser habilitados veículos que sejam objeto de contrato de locação entre os respectivos proprietários e a empresa requerente, devidamente comprovado à ANTT, mediante apresentação de cópia autenticada.

§ 1º Na hipótese de locação, os contratos deverão conter, obrigatoriamente, a cláusula identificada no Anexo I e a Relação de Veículos, conforme Anexo II, desta Resolução.

Art. 10. As empresas que tenham veículos locados em sua frota deverão comunicar à ANTT a extinção do(s) contrato(s) de locação de veículo(s) autorizado(s) a operar no transporte rodoviário internacional de cargas.

TÍTULO II - DA AUTORIZAÇÃO DE CARÁTER OCASIONAL

Art. 11. Autorização de viagem de Caráter Ocasional é a licença concedida para a realização de viagem não caracterizada como prestação de serviço regular e permanente, ou aquela que vier a ser definida em acordos bilaterais ou multilaterais.

Art. 12. A ANTT, quando solicitada, emitirá Autorização de Caráter Ocasional, nas condições especificadas nos acordos internacionais vigentes e nesta Resolução.

Art. 13. A empresa que solicitar Autorização de Caráter Ocasional deverá apresentar as seguintes informações:

I – nome ou razão social da empresa responsável pela viagem ocasional;

II – origem e destino da viagem;

III – pontos de fronteira a serem utilizados durante o percurso;

IV – tipo de carga a ser transportada, tanto na ida quanto no regresso;

V – relação dos veículos a serem utilizados e cópia autenticada dos respectivos Certificados de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e da Apólice de Seguros de Responsabilidade Civil por lesões ou danos a terceiros;

VI – cópia autenticada do Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica (CITV);

VII – vigência pretendida para a autorização; e

VIII - número de inscrição do transportador no RNTRC, nos termos da Resolução nº 437, de 2004.

§ 1º Os veículos autorizados a realizar viagem de caráter ocasional deverão portar os respectivos Certificados de Inspeção Técnica Veicular Periódica (CITV) e Apólice de Seguros de Responsabilidade Civil por lesões ou danos a

terceiros.

Art. 14. A Autorização de Caráter Ocasional não poderá ser superior a 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 15. Em se tratando de transporte de carga própria, o requerente deverá atender aos requisitos previstos nos itens I a VII e no art. 13, § 1º, desta Resolução.

§ 1º Considera-se transporte de carga própria aquele realizado por empresas cuja atividade comercial principal não seja o transporte de carga remunerado, efetuado com veículos de sua propriedade, e que se aplique exclusivamente a cargas para consumo próprio ou distribuição dos seus produtos.

§ 2º Na hipótese tratada neste artigo, a comprovação de atendimento da condição prevista no parágrafo anterior dar-se-á mediante a verificação do transportador e do importador ou exportador da mercadoria.

TÍTULO III - DA LICENÇA COMPLEMENTAR

Art. 16. Licença Complementar é o ato expedido no Brasil, pelo qual a ANTT, atendidos os acordos internacionais vigentes, autoriza empresas com sede em outro país à prestação e operação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas, além da entrada, saída e trânsito de seus veículos em território brasileiro, através de pontos de fiscalização aduaneira.

Parágrafo único. A Licença Complementar terá prazo de validade igual ao previsto na Licença Originária correspondente ou nos acordos bilaterais ou multilaterais vigentes.

Art. 17. A Licença Complementar será expedida, obedecidos os princípios da reciprocidade consagrados nos acordos bilaterais e multilaterais, à empresa estrangeira que seja detentora de Licença Originária, outorgada pelo Organismo Nacional Competente do país de origem.

Art. 18. O pedido de Licença Complementar será dirigido à ANTT, mediante requerimento de representante legal da empresa no Brasil, ao qual deverão ser anexados os seguintes documentos:

I - Licença Originária e seus anexos, concedida há, no máximo, 120 (cento e vinte) dias pelo organismo nacional competente e legalizada na representação diplomática do Brasil no país de origem; e

II - procuração por instrumento público, outorgada a representante legal, único, perante a ANTT, residente e domiciliado em território brasileiro e com poderes para representar a empresa e responder por ela em todos os atos administrativos e judiciais, facultado o substabelecimento com reserva de poderes.

§ 1º Os documentos deverão ser apresentados em cópia autenticada ou cópia simples a ser autenticada no ato do protocolo, mediante exibição do original.

§ 2º Na procuração de que trata o inciso II, deverão constar a identificação completa do representante legal, o respectivo domicílio, com endereço e telefone, assim como a inscrição no CNPJ, CPF ou equivalente.

§ 3º Todos os documentos em língua estrangeira deverão ser acompanhados da correspondente tradução para o português, por tradutor público juramentado, após obtenção do visto consular perante a representação diplomática do Brasil

no país de origem.

§ 4º Eventual substituição do representante legal ou alteração dos respectivos dados cadastrais, deverá ser comunicada à ANTT no prazo de 30 (trinta) dias do fato, sob pena de imediata suspensão da Licença Complementar, até efetiva regularização da pendência.

Art. 19. A Licença Complementar será outorgada pela Diretoria da ANTT, nos termos previstos nos acordos internacionais vigentes, mediante Resolução publicada no Diário Oficial da União e emissão do respectivo Certificado.

§ 1º O Certificado de que trata o *caput* será entregue ao representante legal ou procurador devidamente habilitado e cadastrado, com poderes específicos para retirada de documentos, ou remetido por via postal, com Aviso de Recebimento – AR, ao representante legal único constituído nos termos do art. 18, inciso II, desta Resolução.

§ 2º É de exclusiva responsabilidade da empresa manter atualizados seus dados cadastrais, assim como os do respectivo representante legal.

TÍTULO IV - DA ATUALIZAÇÃO DE DADOS CADASTRAIS

Art. 20. As empresas detentoras de Licença Originária ficam obrigadas à atualização de seus dados cadastrais, nos termos previstos no art. 5º, desta Resolução.

Parágrafo único. A atualização de que trata o *caput* poderá ser solicitada pela ANTT a qualquer tempo, e sua inobservância acarretará suspensão da respectiva Licença Originária.

Art. 21. As empresas detentoras de Licença Complementar ficam obrigadas à comunicação, no prazo de 30 dias, de eventual alteração dos respectivos dados cadastrais ou substituição do representante legal, neste caso apresentando procuração em vigor, observados os termos do art. 18, inciso II e §§ 1º, 2º e 3º desta Resolução.

Parágrafo único. A atualização de que trata o *caput* poderá ser solicitada pela ANTT a qualquer tempo, e sua inobservância caracteriza perda dos requisitos exigidos para concessão da Licença Complementar, implicando seu cancelamento.

TÍTULO V - DOS EMOLUMENTOS

Art. 22. Os custos relativos à expedição das Licenças a que se refere esta Resolução serão de responsabilidade das empresas requerentes e deverão ser recolhidos de acordo com as instruções deste Título.

Art. 23. Os emolumentos serão devidos em razão de ato requerido à ANTT, por país de destino, conforme Anexo III desta Resolução, e o respectivo comprovante de pagamento deverá ser anexado ao requerimento da interessada.

Art. 24. O recolhimento deverá ser feito mediante pagamento, no Banco do Brasil, de Guia de Recolhimento da União – GRU Simples, a ser emitida no endereço eletrônico da ANTT na internet (www.antt.gov.br), com a utilização dos seguintes códigos:

I - Empresa nacional

Unidade favorecida: 393001/39250 - Agência Nacional de Transportes Terrestres

Código de recolhimento: 28830-6

Número de referência: 105

Nome do contribuinte: Informar o nome do recolhedor

CPF ou CNPJ: Informar o CNPJ do contribuinte

Valor total: Informar o valor a ser recolhido.

II - Empresa estrangeira

Unidade Favorecida: 393001/39250 - Agência Nacional de Transportes Terrestres

Código de recolhimento: 28830-6

Número de referência: 108

Nome do contribuinte: Informar o nome do recolhedor, pessoa física ou jurídica.

CPF ou CNPJ: informar o CPF ou CNPJ do recolhedor, conforme o caso.

Valor total: Informar o valor a ser recolhido.

TÍTULO VI - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 25. As empresas detentoras de Licenças Originária ou Complementar ficam sujeitas, conforme o caso, à aplicação de multas, suspensão ou cancelamento da respectiva Licença, sempre que infringirem as disposições contidas nos acordos internacionais vigentes e nas normas e regulamentos próprios, assegurado amplo direito de defesa.

Art. 26. A prestação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas para a consecução de atividade ilícita sujeita o infrator, mediante prévio processo administrativo, às penalidades de suspensão ou cancelamento da respectiva Licença, na forma da lei.

Art. 27. Aos veículos com bloqueios judiciais somente será concedida a habilitação após a apresentação de permissão expressa do Juízo.

TÍTULO VII - DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 28. Os processos e demais requerimentos de emissão de Licença Originária, de Autorização de Caráter Ocasional e de Licença Complementar, ora em curso na ANTT, serão analisados de acordo com as disposições desta Resolução.

Art. 29. As empresas detentoras de Licenças Originárias e Complementares emitidas pela ANTT, a partir de 14 de fevereiro de 2002, deverão observar os procedimentos estabelecidos nos arts. 20 e 21 desta Resolução.

TÍTULO VIII - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 30. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 31. Fica revogada a Resolução nº 363, de 26 de novembro de 2003.

ANEXO I

Cláusula contratual

"A LOCATÁRIA obriga-se à contratação de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil, nos termos da legislação específica vigente e destinado à reparação dos danos causados a terceiros, em decorrência da utilização dos veículos locados.

Parágrafo único. A LOCATÁRIA responderá pelos prejuízos que excederem os limites previstos em lei, para o mencionado seguro compulsório."

ANEXO II

TIPO	ANO	MARCA	MODELO	CHASSIS	Nº DE EIXOS	PLACA

ANEXO III

Tabela de Emolumentos

DOCUMENTO	VALOR
Licença Originária (empresas nacionais)	R\$ 180,00 (cento e oitenta reais), com adicional de R\$ 5,00 (cinco reais) por unidade.
Autorização de Viagem Ocasional (empresas nacionais)	R\$ 10,00 (dez reais), com adicional de R\$ 5,00 (cinco reais) por unidade.
Modificação de frota (empresas nacionais)	R\$ 10,00 (dez reais), com adicional de R\$ 5,00 (cinco reais) por unidade.
Segunda via de Licença Originária (empresas nacionais)	R\$ 180,00 (cento e oitenta reais)

Licença Complementar (empresas estrangeiras)	R\$ 180,00 (cento e oitenta reais)
Segunda via de Licença Complementar (empresas estrangeiras)	R\$ 180,00 (cento e oitenta reais)
Relatório de frota existente / Modelo "A" (empresas nacionais e estrangeiras)	R\$ 50,00 (cinquenta reais)

JOSÉ ALEXANDRE N. RESENDE

Diretor-Geral

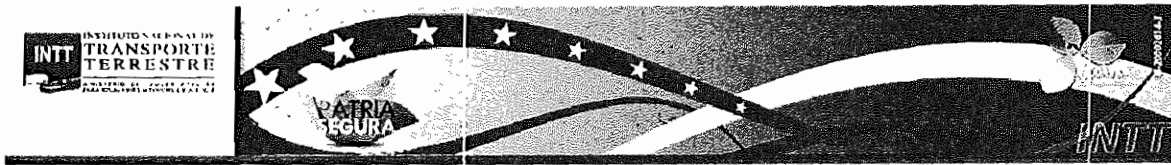
Publicado no DOU em: 05/06/2006

**XLVI REUNION ORDINARIA DEL
SGT N° 5 "TRANSPORTE"**

ACTA N° 02/13

ANEXO VII

Caracas, 11 a 13 de noviembre de 2013



Señores:
Argentina
Presente.-

Reciban primeramente un saludo Patriótico, Bolivariano y Revolucionario de todos los integrantes de ésta institución y permitanos hacerle entrega formal del login y password para ingresar al Web Services de Venezuela, dónde encontrarán información relacionada con el transporte de carga y pasajeros que se desplazan entre los países que intergran el Mercosur. Cualquier información relacionada con ésta aplicación puede ser canalizada vía email con la funcionaria de tecnología Ing. Luzmila Cárdenas a lcardenas@intt.gob.ve ó con la Dra. Marisela Rodríguez mdvrp.internacional@gmail.com

URL de Acceso: 190.202.14.138:8080

Login: Argentina

Password: A\$rg@5

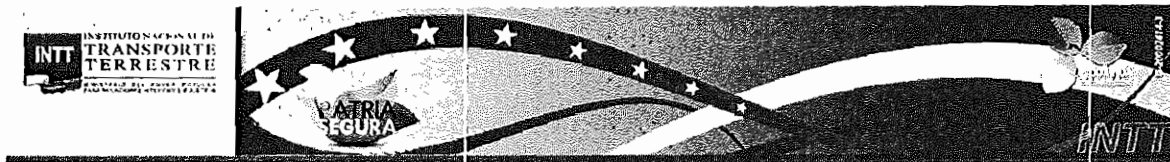
Sin otro particular a que hacer referencia, queda de usted,

Bolivarianamente,

DARIO NOEL ARTEAGA PÁEZ

Presidente del Instituto Nacional de Transporte Terrestre
Decreto No. 87 de fecha 13 de Mayo de 2013

Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No.40165 de fecha 13 de mayo 2013



Señores:
Brasil
Presente.-

Reciban primeramente un saludo Patriótico, Bolivariano y Revolucionario de todos los integrantes de ésta institución y permitanos hacerle entrega formal del login y password para ingresar al Web Services de Venezuela, dónde encontrarán información relacionada con el transporte de carga y pasajeros que se desplazan entre los países que intergran el Mercosur. Cualquier información relacionada con ésta aplicación puede ser canalizada vía email con la funcionaria de tecnología Ing. Luzmila Cárdenas a lcardenas@intt.gob.ve ó con la Dra. Marisela Rodríguez mdvrp.internacional@gmail.com

URL de Acceso: 190.202.14.138:8080

Login: Brasil

Password: B\$@sil

Sin otro particular a que hacer referencia, queda de usted,

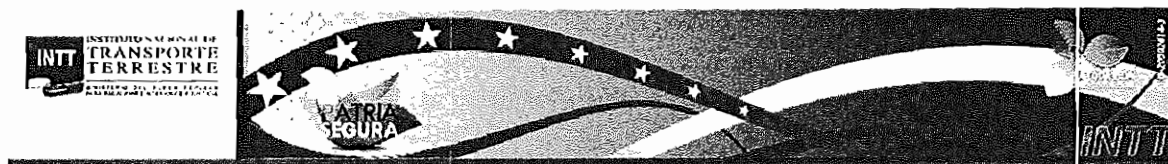
Bolivarianamente,

DARIO NOEL ARTEAGA PÁEZ

Presidente del Instituto Nacional de Transporte Terrestre

Decreto No. 87 de fecha 13 de Mayo de 2013

Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No.40165 de fecha 13 de mayo 2013



Señores:
Paraguay
Presente.-

Reciban primeramente un saludo Patriótico, Bolívariano y Revolucionario de todos los integrantes de ésta institución y permitanos hacerle entrega formal del login y password para ingresar al Web Services de Venezuela, dónde encontrarán información relacionada con el transporte de carga y pasajeros que se desplazan entre los países que intergran el Mercosur. Cualquier información relacionada con ésta aplicación puede ser canalizada vía email con la funcionaria de tecnología Ing. Luzmila Cárdenas a lcardenas@intt.gob.ve ó con la Dra. Marisela Rodríguez mdvrp.internacional@gmail.com

URL de Acceso: 190.202.14.138:8080

Login: Paraguay

Password: P\$ag@3

Sin otro particular a que hacer referencia, queda de usted,

Bolivarianamente,

DARIO-NOEL ARTEAGA PÁEZ

Presidente del Instituto Nacional de Transporte Terrestre
Decreto No. 87 de fecha 13 de Mayo de 2013

Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No.40165 de fecha 13 de mayo 2013



Señores:
Uruguay
Presente.-

Reciban primeramente un saludo Patriótico, Bolívariano y Revolucionario de todos los integrantes de ésta institución y permitan hacerle entrega formal del login y password para ingresar al Web Services de Venezuela, dónde encontrarán información relacionada con el transporte de carga y pasajeros que se desplazan entre los países que intergran el Mercosur. Cualquier información relacionada con ésta aplicación puede ser canalizada vía email con la funcionaria de tecnología Ing. Luzmila Cárdenas a lcardenas@intt.gob.ve ó con la Dra. Marisela Rodríguez mdvrp.internacional@gmail.com

URL de Acceso: 190.202.14.138:8080

Login: Uruguay

Password: U\$ug@4

Sin otro particular a que hacer referencia, queda de usted,

Bolivarianamente,

DARIO NOEL ARTEAGA PÁEZ

Presidente del Instituto Nacional de Transporte Terrestre
Decreto No. 87 de fecha 13 de Mayo de 2013

Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No.40165 de fecha 13 de mayo 2013

TABLAS WEBSERVICE - MERCOSUR VENEZUELA

Tabla: mercosur.empresa

id_empresa	serial		NOT NULL
nombre	character	varying(50)	NOT NULL,
tipo_identificacion	character	varying(50)	NOT NULL,
nro_identificacion	integer		NOT NULL,
ultimo_dig_rif	integer		NOT NULL,
id_tipo_empresa	character	varying	NOT NULL,
fecha_emision	date		NOT NULL,
direccion	character	varying(200)	
fecha_vencimiento	date		
nro_permiso	character	varying(50)	
usuario_creador	character	varying(100)	
fecha_creacion	date		
id_pais_emisor	integer		
ruta_origen	character	varying(100)	
ruta_destino	character	varying(100)	
salidas1	character	varying(50)	
salidas2	character	varying	
salidas3	character	varying	
salidas4	character	varying(50)	
itinerario	character	varying(500)	
id_pais_origen	integer		
id_tipo_permiso	integer		

Tabla: mercosur.flota

id_flota	serial		NOT NULL
id_empresa	integer		
placa	character	varying(10)	
marca	character	varying(50)	
ano_fabricacion	character	varying(50)	
serial_carroceria	character	varying(50)	
tipo_vehiculo	character	varying(50)	
nro_ejes	integer		
peso_bruto	integer		
cap_carga	integer		
tara	integer		
estatus	character	varying(20)	
fecha_autorizacion	date		
usuario_creador	character	varying(50)	
fecha_creacion	date		
nro_asientos	integer		
id_tipo_empresa	character	varying(10)	
modelo	character	varying(50)	

Tabla: mercosur.pais

id_pais	serial		NOT NULL
descripcion	character	varying(50)	

Tablas: mercosur.tipo_empresa

id_tipo_empresa	character	varying(10)	NOT NULL
descripcion	character	varying(100)	

Tabla: mercosur.tipo_permiso

id_tipo_permiso	serial		NOT NULL
descripcion	character	varying(100)	

ACTA DE LA REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO

Durante los días 11 y 12 de Noviembre de 2013 se realizó en la ciudad de Caracas, República Bolivariana de Venezuela, la Reunión de la **Comisión de Especialistas de Transporte Ferroviario de Mercosur**, con la presencia de las Delegaciones de la República Federativa de Brasil y la República Bolivariana de Venezuela, Estados Parte del MERCOSUR. Asimismo, se deja constancia expresa que las Delegaciones de la República Argentina, la República de Paraguay, y la República Oriental del Uruguay no asistieron a dicha reunión.

De acuerdo a lo dispuesto en la Decisión CMC N° 04/93 y por el Artículo 2° de la Resolución GMC N° 26/01, la presente Acta y sus Anexos quedan *Ad Referendum* de la República Argentina, la República de Paraguay y la República Oriental del Uruguay.

La lista de los participantes que conforman las respectivas delegaciones se agrega como **ANEXO I** de la presente Acta.

La Delegación Venezolana, en ejercicio de la Presidencia Pro Tempore (PPT), dio la bienvenida al Representante de la Delegación de la República Federativa de Brasil.

Se hizo lectura de la Agenda con los puntos a tratar. Las delegaciones presentes aprobaron el contenido de la misma, la cual consta como **ANEXO II**, y con base a ello concluyeron lo siguiente:

1. Revisión, actualización y aplicación del Capítulo III del ATIT.

La delegación venezolana propuso la creación de una mesa de trabajo con la finalidad de actualizar este capítulo y conformar la posición de MERCOSUR ante la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y establecer un marco jurídico acorde con las realidades de los países miembros del MERCOSUR.



La delegación brasilera reconoció la necesidad de actualizar algunos aspectos del ATIT, específicamente del Capítulo III sobre Transporte Internacional de Mercancía por Ferrocarril, sin embargo considera que la instancia pertinente es la establecida en el Artículo 16 del propio ATIT, el cual prevé la constitución de una Comisión destinada a la evaluación permanente del Acuerdo y sus Anexos.

La delegación venezolana informará a la Cancillería sobre esta propuesta, a objeto de fijar una postura oficial al respecto.

2. Reglamento General Operativo aplicable a cada país.

Ambas delegaciones manifestaron la necesidad de contar con la presencia de la Asociación Nacional de Transportistas Ferroviarios (ANTF) y de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), en la próxima reunión de la Comisión.

La delegación venezolana estudiará la posibilidad de conformar un grupo de trabajo que realice una visita técnica a Brasil, con el objetivo de conocer en primera persona la experiencia brasilera en cuanto a la gestión del sector transporte. En este sentido, la delegación brasilera propone que Venezuela identifique las áreas de su interés.

3. Suministros e Independencia Tecnológica.

La delegación venezolana ratificó la propuesta efectuada en la reunión anterior, a saber:

- Detectar las potencialidades específicas de cada país en materia de tecnología e insumos ferroviarios, para concretar la integración regional y establecer lineamientos de competitividad con los mercados internacionales.



- Generar oportunidades de financiamiento para el desarrollo de estas tecnologías a través de fondos de inversión o alianza entre los países miembros y asociados del MERCOSUR.
- Promover la formación del recurso humano y motivar el desarrollo de proyectos en función de los requerimientos específicos, partiendo del intercambio de conocimiento entre los miembros.
- Fomentar la revisión y homologación de las normativas referidas a las áreas vitales de los sistemas ferroviarios, tomando en consideración las experiencias de los países miembros del MERCOSUR.

OTROS PUNTOS

La delegación venezolana planteó la necesidad de ampliar el ámbito de acción de la Comisión, incluyendo los sistemas no convencionales de transporte. En este sentido, la propuesta es modificar el nombre a: "Comisión de Especialistas de Transporte Ferroviario y otros sistemas no convencionales". La delegación de Brasil acogió la idea con beneplácito y propuso consultar a los demás miembros en la próxima reunión de la Comisión.

Ambas delegaciones coincidieron que la integración no puede ser exclusivamente física o comercial, sino que debe englobar diversos elementos entre los cuales destaca el intercambio de conocimiento y experiencias; además de establecer un foro regional para discutir las innovaciones en sistemas de transporte.

Por otro lado, la delegación venezolana aprovechó la ocasión para invitar a la delegación brasilera a un recorrido por el Sistema Ferroviario Ezequiel Zamora y las instalaciones del Instituto de Ferrocarriles del Estado (IFE).

Finalmente, la delegación brasilera agradeció a la PPT por la organización de este evento.



PRÓXIMA REUNIÓN:

La próxima reunión de la Comisión de Especialistas de Transporte Ferroviario de MERCOSUR, SGT N°5 "Transportes", se realizará en fecha y lugar por determinar. La agenda propuesta figura como **Anexo III** de la presente Acta.

ANEXOS:

Los anexos que forman parte de la presente Acta son los siguientes:

ANEXO I	Lista de Participantes
ANEXO II	Agenda
ANEXO III	Agenda de la próxima reunión

**POR LA REPÚBLICA
FEDERATIVA DE BRASIL**



NOBORU OFUGI
Representante de la Delegación

**POR LA REPÚBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA**



CÉSAR NUÑEZ
Coordinador



FRANCISCO TORREALBA
Presidente del Instituto de Ferrocarriles
del Estado



COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE
MERCOSUR

ANEXO I

CARACAS, 11 y 12 DE NOVIEMBRE DE 2013

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGACIÓN DE BRASIL

SECTOR OFICIAL

NOMBRE	INSTITUCION	E-mail
Noboru Ofugi	ANTT	noboru.ofugi@antt.gov.br

DELEGACIÓN DE VENEZUELA

SECTOR OFICIAL

NOMBRE	INSTITUCION	E-mail
Carlina Pacheco	MPPTT	carlinapacheco@gmail.com
José Luis Bernardo	MPPTT	joseluisbernardoh@gmail.com
Cesar Nuñez	MPPTT	cesarnunezlima@gmail.com
Lila Oliveira	MPPTT	lilacolveira@hotmail.com
Gabriela Rojas	MPPTT	gabarojasr@gmail.com
Elias Sanchez	MPPTT	elias1sanchez@gmail.com
Viviana de Quintal	MPPTT	viviana.quintal@gmail.com
Eduardo Grasso	MPPTT	egrelacionesinternacionalesmtc@gmail.com
Francisco Torrealba	IFE	ftorrealba@ife.gob.ve
Zhandra Aguiño	IFE	zhaguin@gmail.com
Johan Castillo	IFE	johanjcastillo@gmail.com
Tirso Olivares	IFE	sejoolivares@hotmail.com
Princesa de Faria	IFE	prinexteriores@gmail.com
Jessica Falcon	IFE	jessicafalcon0210@gmail.com
John Sepulveda	IFE	sepulveda.john@gmail.com
Francis Guevara	IFE	internacionalesife@gmail.com

ANEXO II

AGENDA

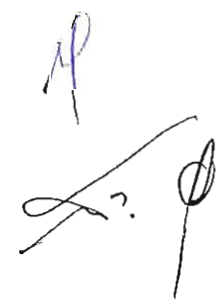
COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCOSUR

1) Revisión, actualización y aplicación del Capítulo III del ATIT, es decir, Transporte Internacional de Mercancía por Ferrocarril.

2) Reglamento general operativo aplicable a cada país

- Especificaciones técnicas del material rodante y su homologación;
- Cánones exigidos para tráfico de cargas;
- Especificaciones para el tráfico y seguridad;
- Capacitación y requisitos del personal de conducción y su homologación;
- Ampliar la capacitación a otras áreas operativas.
- Tercerización del Servicio Ferroviario.

3) Suministros e independencia tecnológica



ANEXO III

AGENDA DE LA PRÓXIMA REUNIÓN (PROPUESTA)

COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCOSUR

1) Ampliación del ámbito de acción de la Comisión, incluyendo los sistemas no convencionales de transporte.

- Presentación de los sistemas no convencionales de los países miembros.

2) Presentación de las propuestas de actualización del Capítulo III del ATIT.

3) Presentación de la ALAF y ANTF sobre los siguientes temas:

- Especificaciones técnicas del material rodante y su homologación;
- Cánones exigidos para tráfico de cargas;
- Especificaciones para el tráfico y seguridad;
- Capacitación y requisitos del personal de conducción y su homologación;
- Ampliar la capacitación a otras áreas operativas.
- Tercerización del Servicio Ferroviario.

4) Presentación de cada país miembro sobre las potencialidades que dispone cada uno en materia de:

- Tecnología e insumos ferroviarios.
- Mecanismos de financiamiento (nacional e internacional) para el desarrollo de estas tecnologías.
- Formación del talento humano en función de los requerimientos específicos.
- Revisión y homologación de las normativas referidas a las áreas vitales de los sistemas ferroviarios.





75

ACTA DE LA 21ª. REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Se realizó en la ciudad de Caracas, Venezuela, los días 11, 12 y 13 de noviembre de 2013, la Reunión Técnica de la XLVI Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transportes", con la presencia de las Delegaciones de la República Federativa del Brasil, la República Oriental del Uruguay, y la República Bolivariana de Venezuela, Estados Parte del MERCOSUR.

La lista de los funcionarios participantes que conforman las respectivas delegaciones se agrega como **ANEXO I** de la presente Acta.

De acuerdo a lo dispuesto por la Decisión CMC N° 04/93 y por el artículo 2° de la Resolución GMC N° 26/01, la presente Acta y sus Anexos quedan *Ad Referéndum* de la Delegación de la República Argentina, y de la República del Paraguay.

La Delegación venezolana, en ejercicio de la Presidencia Pro Témpore, dio la bienvenida a los representantes de las Delegaciones de la República Federativa del Brasil y de la República Oriental del Uruguay.

Las delegaciones presentes trabajaron en base a la Agenda de trabajo propuesta por la Delegación venezolana (**ANEXO II**).

Al respecto, se llevó a cabo la ponencia del Dr. José H. PRIETO, Consultor Jurídico del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA), ente adscrito al Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo de la República Bolivariana de Venezuela, relativa a las observaciones y recomendaciones del articulado del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR y se agregan como **ANEXO III**.



Al respecto, el ciudadano FABIO DA SILVA ANDRADE, Asesor de la División de Asuntos Marítimos y Ambientales del Estado Mayor de la Armada-MARINHA DO BRASIL, en representación de la República Federativa del Brasil, manifestó que las observaciones y recomendaciones serían elevadas ante un Comité Especializado (ANTAQ) de su país para su apreciación.

Sobre el particular, la Delegación de la República Oriental del Uruguay, inició su intervención fundamentando las razones por las cuales no se había adherido al proyecto del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR, haciendo una reseña en los siguientes términos:

Se trata de un proyecto de Acuerdo que fue propuesto entre Argentina, Brasil y Paraguay en el año 2005, sin la presencia de la República Oriental del Uruguay.

Uruguay, en el entendido de que la unión hace la fuerza y desde su posición integracionista, defiende la búsqueda de intereses comunes y no particulares, que atiendan al bienestar de los pueblos del MERCOSUR.

Uruguay no suscribió el instrumento, resulta altamente perjudicial a sus intereses nacionales que fueron confirmados en un estudio de impacto realizado por un grupo de expertos de ese país en la materia que figura como Anexo a la presente Acta. (ANEXO IV)

En primer lugar, en el Acuerdo todos los países han hecho exclusiones, salvo Uruguay. Debido a la reducida extensión de sus costas no es posible realizar el cabotaje, por lo tanto, cuenta con un solo puerto, el Puerto de Montevideo. De esta forma, bajo las disposiciones negociadas por el proyecto de Acuerdo, no es posible el desarrollo de nuestra marina mercante.



En segundo lugar, las limitantes que nos impondría el Acuerdo, determinarían una disminución del 33% en los volúmenes de contenedores en tránsito del Puerto de Montevideo, afectando nuestra economía y reduciendo la actividad portuaria y conexas.

En tercer lugar, existe preocupación en la redacción del Acuerdo en lo referido a transbordos que repercutirían en un incremento de los costos de los fletes que se trasladarían a la mercadería y por lo tanto al consumidor final.

La delegación uruguaya expresó que la defensa de su posición se basa fundamentalmente en los tres motivos anteriores y aclaró que el haber elevado este asunto a consideración del GMC estuvo justificado por la falta de consensos a nivel del grupo de expertos sobre como avanzar en la resolución del asunto planteado.

Uruguay, por otra parte, también hizo referencia a la Disposición 1108/2013 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la República Argentina, en cuyo texto se expresa en uno de sus puntos que debido a la falta de avances a nivel del SGT5 con relación a la aprobación del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR se toman medidas referente a tránsitos marítimos. Dicha medida perjudica directamente a Uruguay.

Uruguay entiende que la citada disposición contraviene el artículo 1 del Tratado de Asunción del MERCOSUR referente a la libre circulación de bienes y servicios; asimismo, el Protocolo de Montevideo sobre Comercio de Servicios del MERCOSUR, vigente desde 2005 para Argentina, Brasil y Uruguay, se adjunta copia sobre la disposición señalada por la delegación uruguaya (**ANEXO V**).



La delegación uruguaya expresó que el efecto de tal medida ha generado un impacto negativo sobre el movimiento de contenedores en tránsito del Puerto de Montevideo por el orden del 22 %, que además se agravaría.

Por último, se reafirmó la disposición a negociar un nuevo Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo para el MERCOSUR y resaltó la importancia de contar con un marco jurídico regional en la materia, instrumento que deberá construirse sobre la base del consenso, atendiendo a las necesidades de desarrollo de todos los Estados Parte del MERCOSUR.

Por su parte, el representante de la delegación brasilera manifestó que, esa propuesta efectuada por la delegación de Uruguay de crear un nuevo Acuerdo Multilateral sobre el Transporte Marítimo del MERCOSUR, deberá ser sometida a la consideración de todos los Estados Parte, para su apreciación.

En tal sentido, el representante de la delegación uruguaya manifiesta que, conviniendo con la posición de Brasil, Uruguay ha presentado esto al GMC. Debe dejarse en Acta que se presentará un nuevo Acuerdo a objeto de su discusión en la próxima plenaria, a los fines de su revisión por los Estados Parte.

La delegación de Venezuela, manifiesta su disposición para la apreciación y revisión de la propuesta para la creación de un nuevo Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo en la próxima Reunión del SGT5.

Continuando con la Agenda de Trabajo, la Delegación de la República Bolivariana de Venezuela, realizó una propuesta de implementación de un "Sistema de Información del Transporte Marítimo", donde los Estados Parte



79

proporcionen información en tiempo real del movimiento de cargas, con el objeto de promover una mayor integración comercial en el MERCOSUR.

A su vez, se presentó la proyección del Sistema de Información ya elaborado en su primera fase destacando los beneficios para la oferta de brokers de cargas, armadores, y demás información oportuna en el sector de transporte de cargas por vía marítima de los países miembros. La propuesta se agrega como **ANEXO VI**.

Sobre el particular, la delegación brasilera manifiesta que será presentada a las autoridades competentes de su país, asimismo sugiere que sea elevada a los demás países miembros del MERCOSUR que no estuvieron presentes en esta Reunión.

Por su parte, la delegación uruguaya, manifiesta que le parece muy interesante siempre que sea considerado el movimiento de mercadería intra MERCOSUR.

La delegación de Venezuela manifiesta que se presenta esta propuesta, para su revisión y aprobación por parte de los Estados miembros del MERCOSUR, mediante consenso.

Las delegaciones brasilera y uruguaya, manifestaron que será sometida ante sus autoridades competentes, motivo por el cual se elevará para su consideración, a los fines pertinentes.

Cumpliendo con la Agenda programada, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), ente adscrito al Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo de la República Bolivariana de Venezuela, realizó la propuesta de creación de una "Comisión de Especialistas de Transporte Aéreo", para ser elevado al SGT5, a los fines de fungir como una herramienta de cohesión social de cara a la integración con los países



miembros del MERCOSUR, la cual fue entregada a todos los presentes y se agrega como **ANEXO VII**.

La delegación de Brasil manifiesta que se procederá a elevar para su análisis dicha propuesta, a las autoridades superiores. El representante del Estado de Roraima de la República Federativa del Brasil expresó que es fundamental e importante la creación de la Comisión de Expertos de Transporte Aéreo, inclusive debe estudiarse la factibilidad de la interconectividad de Venezuela con la Región Norte del Brasil, principalmente entre las dos ciudades que son puerta de entrada y salida entre los países (BOA VISTA y PUERTO ORDAZ) que poseen sus Aeropuertos Internacionales. Por su parte, la delegación uruguaya toma nota de la creación de esta Comisión de Expertos, cuya propuesta será elevada a las instancias superiores.

Finalmente, la representación de la República Bolivariana de Venezuela, agradeció la participación de las delegaciones presentes, dando por finalizada la presente Reunión de Especialistas.

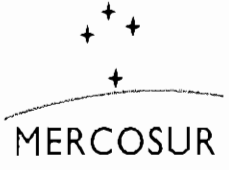
PRÓXIMA REUNIÓN:

La Plenaria se realizará dentro de seis (6) meses, la cual se fijará oportunamente.

ANEXOS:

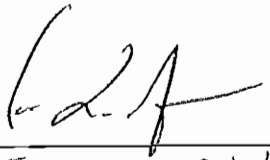
Los anexos que forman parte de la presente Acta son los siguientes:

ANEXO I	Lista de Participantes.
ANEXO II	Agenda Tentativa de trabajo.
ANEXO III	Observaciones al Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo de MERCOSUR, presentadas por la delegación de la República Bolivariana de Venezuela.



ANEXO IV	Documentación aportada por la Delegación de la República Oriental del Uruguay.
ANEXO V	Consideraciones al Protocolo de Montevideo sobre Comercio de Servicios del MERCOSUR.
ANEXO VI	Propuesta de implementación de un "Sistema de Información del Transporte Marítimo", presentada por la delegación de la República Bolivariana de Venezuela.
ANEXO VII	Proyecto de Resolución para la creación de la Comisión de Especialistas de Transporte Aéreo del MERCOSUR, presentada por la delegación de la República Bolivariana de Venezuela.

**POR LA DELEGACIÓN DE LA
REPÚBLICA FEDERATIVA
DEL BRASIL**




 FABIO DA SILVA ANDRADE

**POR LA DELEGACIÓN DE LA
REPÚBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY**



**POR LA DELEGACIÓN DE LA
REPUBLICA BOLIVARIANA DE
VENEZUELA**



 ALM. LUIS CAMPI O.



MERCOSUR

ANEXO I

Presidencia Pro tempore de la República Bolivariana de Venezuela
COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE MARITIMO
Margarita, 11, 12 Y 13 de noviembre de 2013

Nombres y Apellidos	Cargo	País	Institución	Telefonos	Correo Electrónico	Firma
Katya Prieto	Secretaria	Vzla	INVEA	0416615953	katy.prieto@sevelmar.com	
Gustavo Ríos	Secretario	Vzla	INVEA	04143157334	gustavo.rios@sevelmar.com	
Prieto L., Jose	Consultor Jurídico	Vzla	INVEA	0426.5178519	josehprieto@yahoo.es	
Amparo Arriano	Consejera	Vzla	MPPTAA	04166130512	arrianoarriano@hotmail.com	
Luis Campi	Presidente	Vzla	UNWISA	0416633266	lucacamp@gmail.com	
Fátima Fernández S.	Directora de Regulación y Fomento de la Actividad	Vzla	MPPTAA	04120310337	internacionalmpptaa@gmail.com	
Jessette Orinagal	Coordinadora Administrativa	Vzla	MPPTAA	04166812690	lucacamp@gmail.com	
José Morales	Internacionalista	Vzla	Senavega	042412294178		
Dalio Acosta	Abogado	Vzla	MPPTAA	04166130606	mpptaa@gmail.com	
Ernesto Méndez	Presidente	Vzla	INVEA	0416624440	e.mendez@sevelmar.com	

Ernesto Méndez



MERCOSUR

Presidencia Pro tempore de la República Bolivariana de Venezuela
 COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE MARITIMO

Margarita, 11, 12 Y 13 de noviembre de 2013

Nombre y Apellidos	Cargo	País	Institución	Telefonos	Correo Electrónico	Firma
VICTORIA FRANCO LINDO	Directora Integración	URUGUAY	MPRE	+5982 9021010300	mercosur@mercosur.org.uy	
GUILLERMO FLUJERED	DIRECTOR DE TRANSPORTES MARITIMOS DIRECTOR DE DEMARCACIÓN DE	URUGUAY	MINISTERIO DE TRANSPORTE	598229164255	quefano.figueroa@dtg.gov.uy	
Guillermo Escobar	Asesor Técnico	Venezuela	MPRE	924-2358798	Platon.reina@gmail.com	
Abelardo Pérez	Asesor Técnico	Venezuela	MPRE	02128611336	Abelardo.Perez@mpre.gov.ve	
Arós Margara	Asst. Directora Oper. Relaciónes, Asocio ASUNA	Venezuela	MPRE	0914103398 806 4449 ext 6715	RelacionesComerciales@mpre.gov.ve	
FRANCISCA ANDRADA	Asociación ASUNA	Venezuela	ASUNA	0955 61342817	francisca.wen@univie.br	
EDUARDO OSTRICHEN	SECRETARIO DE ASUNTOS MARITIMOS	RODARIUM	Sec. ASUNTOS MARITIMOS	(55 95) 88031285	eduardo.ostriehen@rodarium.com	
KELIANS GRANS	Prologos de la Asoc. de	Venezuela	MPRE / OF.	02128611336 041299067027	Kelians.Grans@mpre.gov.ve	
Pedro Miguel Amorós	STE GENERAL DEL INTUIS	Venezuela	INAD / MODA	6442040706 04166227750	Pedro.Miguel.Amoros@inad.gov.ve	

ANEXO II

XLVI REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTES" DEL MERCOSUR.

Caracas, del 11 al 13 de Noviembre de 2013.

"COMISIÓN DEL GRUPO DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO"

AGENDA

1. Apertura de la Reunión a cargo del **Almirante Luis Francisco Campi Olaizola**, Presidente de la Corporación Venezolana de Navegación (VENAVEGA), ente adscrito al Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo.
2. **"Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR"**.
3. Propuesta de implementación de un **"Sistema de Información del Transporte Marítimo"**.
4. Propuesta de Resolución para la creación de la **"Comisión de Especialistas de Transporte Aéreo"**.



85

ANEXO III

Observaciones de la República Bolivariana de Venezuela al Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del Mercosur

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

ACUERDO MULTILATERAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR

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

En el encabezado, se recomienda la inclusión del nombre oficial de nuestro país República Bolivariana de Venezuela, a los fines de ser incluida formalmente como Estado Parte del Acuerdo.

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

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

ACUERDAN:

Argentina- Brasil – Paraguay

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

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

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



internacional con origen o destino en los puertos de Paraguay, con las restricciones del inc. 4°

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

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

Inc. 5° Se incluyen, igualmente, entre las mercaderías mencionadas en el presente artículo, aquellas cuyo transporte internacional, de acuerdo con la respectiva legislación del Estado Parte, está reservado a su bandera nacional, resguardados los casos previstos en el inciso 6° de éste artículo.

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

En el Artículo 1°, Incisos. 2 y 4, Venezuela excluye de la aplicación del Acuerdo las mercaderías objeto de servicios "feeder" transportados por vía fluvial, y aquellas que tengan destino final puertos venezolanos y que provengan de países caribeños. Y respecto al transporte y comercio fluvial por ríos venezolanos con conexión a ríos brasileros, Venezuela se reserva la integralidad del presente Acuerdo, hasta tanto a través de un convenio bilateral suscrito entre la República Federativa del Brasil y Venezuela, norme su uso para que una vez regulado este, los Estados Parte del MERCOSUR puedan servirse del mismo.

En el mismo Artículo, Inciso 6, se sugiere incorporar la mención expresa de que Venezuela excluye la aplicación del Acuerdo en cuanto al transporte marítimo



de cabotaje, así como el transporte marítimo internacional por las vías fluviales del territorio del Estado venezolano.

PROPUESTA DE REDACCIÓN

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

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

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

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

Inc. 4° Con relación a lo dispuesto en el presente artículo, y por un período de cuatro años, a partir de la vigencia del presente Acuerdo, la República del Paraguay excluirá las mercaderías objeto de servicios "feeder" en el transporte fluvial entre puertos paraguayos y los puertos del Río de la Plata, con el propósito de transbordo, con o sin el empleo de instalaciones portuarias, de sus cargas de importación y exportación provenientes o destinadas de/a puertos de terceros países. Por su parte, la República Bolivariana de Venezuela excluye las mercaderías objeto de servicios "feeder" en el transporte fluvial, y aquellas que tengan destino final puertos venezolanos y que provengan de Países Caribeños. Y con respecto al transporte y comercio fluvial por ríos venezolanos con conexión a ríos brasileros, Venezuela se reserva la integralidad del presente Acuerdo, hasta que sea suscrito un convenio bilateral entre ambas naciones.

Inc. 6° Quedan excluidos de este Acuerdo, el transporte marítimo de cabotaje en todos los Estados Parte, el transporte internacional por las vías fluviales del territorio venezolano, el transporte internacional regido por el Acuerdo de



Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, el transporte internacional de mercaderías con origen o destino en puertos fluviales del Río Alto Paraná, el transporte internacional de petróleo bruto de origen brasileño y de derivados básicos de petróleo producidos en el Brasil, de acuerdo con la Constitución Federal del Brasil.

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

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

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

En el Artículo 2°, se sugiere que los armadores cumplan con los requisitos de paso inocente o libertad de navegación en los supuestos de salvamento, abordaje, prevención de medio ambiente o derecho a pesca, en el marco de lo previsto en la legislación de cada país en tanto exista una normativa uniforme respectiva.

En cuanto al principio de libre acceso, en Venezuela la Ley General de Marinas y Actividades Conexas establece que la libertad o restricción del acceso a las cargas transportadas por vía acuática producto del comercio exterior del país, estará sometida al principio de reciprocidad, tomando como referencia las condiciones de acceso de las compañías nacionales de transporte marítimo a las cargas de importación y exportación que generen los demás países.

PROPUESTA DE REDACCIÓN

Art. 2° El transporte marítimo internacional al que se refiere el artículo 1° "supra", será realizado por los Armadores autorizados por las Autoridades Competentes de los Estados Parte, observadas las condiciones establecidas en el artículo 4° de éste Acuerdo y obedecidos los principios de libre acceso, igual y no



discriminatorio a las cargas, y vedado el establecimiento de cuotas de transporte o de cualesquiera otros dispositivos que restrinjan la aplicación de esos principios.

Igualmente, y en aplicación del libre acceso a las cargas, los Armadores deberán cumplir con los requisitos de paso inocente o libertad de navegación en los supuestos de salvamento, abordaje, prevención de contaminación del medio ambiente o derecho a pesca, de conformidad con su legislación nacional en tanto exista una normativa aplicable.

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

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

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

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

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

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



- b) La comprobación de buques en construcción deberá ser hecha mediante la comprobación de Contrato y Cronograma físico y Financiero de la construcción de la embarcación, adecuada a la navegación marítima en el ámbito del MERCOSUR, y la comprobación de que el diez por ciento (10%) del porte neto de la embarcación en construcción se haya completado en astilleros del Estado Parte, y con el compromiso de presentar al Estado Parte, trimestralmente el relatorio firmado por el representante del armador, informándola evolución de la construcción y el andamio de la ejecución financiera, quedando establecido el atraso superior al veinticinco por ciento (25%) del plazo de construcción previsto en el cronograma, limitado este plazo a treinta y seis (36) meses, determinará la cancelación de la autorización de arrendamiento, salvo motivo de fuerza mayor debidamente justificado.
- c) En plazo máximo en los contratos de arrendamiento en la modalidad por tiempo no podrá exceder doce (12) meses;
- d) En los casos de arrendamiento a casco desnudo, independientemente de ser o no, con suspensión de bandera de origen, el plazo no podrá exceder de treinta y seis (36) meses.

En el artículo 4 Se sugiere establecer un mecanismo para la adecuación de los certificados de registros de las empresas autorizadas para las actividades de transporte acuático y comercio marítimo, a los fines de su suficiencia y validación por los Estados Parte.

Y en cuanto al mecanismo para la comprobación de buques en construcción, se sugiere excluir del cumplimiento de éste, cuando existan convenios internacionales de adquisición de buques a países distintos a los miembros del MERCOSUR, que se encuentren en ejecución.

En el literal "c" que regula el caso de Fletamento en la modalidad por tiempo establece de manera obligatoria que el contrato no podrá exceder de doce (12) meses, es importante considerar que la Ley de Comercio Marítimo Venezolano publicada en Gaceta Oficial N° 38.351, de fecha 05 de enero de 2006, en su artículo 165, no establece un plazo determinado para este tipo de arrendamiento

En el mismo Artículo, literal "d" que regula el caso de los arrendamientos a casco desnudo, en los siguientes términos "*En casos de arrendamiento a casco*



desnudo, independientemente de ser o no, con suspensión de bandera de origen, el plazo no podrá exceder de treinta y seis (36) meses". Establece de manera opcional que se trate o no de casos con la suspensión de la bandera de origen, cabe resaltar que en la legislación venezolana, el Registro Naval es tradicional (Cerrado) según lo establecido en la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, publicada en Gaceta Oficial N° 37.570 de fecha 11 de noviembre de 2002, en su artículo 136 ordinal 2, según el cual, bajo el régimen de contrato de arrendamiento a casco desnudo, se deberá suspender temporalmente el registro de origen anterior, es decir que el buque deberá solicitar la baja de bandera ante el registro que se la otorgó en principio y con la que se encuentra navegando, mientras dure su inscripción en el Registro Naval de Venezuela.

Asimismo, En Venezuela, la Ley de Comercio Marítimo de 2006, no establece un plazo determinado para este tipo de arrendamiento, por lo que consideramos más conveniente dar la facultad a cada Estado la determinación del tiempo de duración del mismo.

Se sugiere no establecer plazos máximos para la suscripción de los contratos de arrendamiento en la modalidad por tiempo.

PROPUESTA DE REDACCIÓN

Art. 4° A los efectos del presente Acuerdo, los Armadores autorizados por la Autoridad Competente de un Estado Parte, además de estar de conformidad con su legislación nacional, deberán ser personas jurídicas constituidas en el país y disponer, de por lo menos, una embarcación en el registro nacional, adecuada al transporte marítimo internacional en el ámbito del presente Acuerdo, de conformidad con los requisitos establecidos por aquella misma Autoridad. Para ello, se establecerá un mecanismo para la adecuación de los certificados de registros de las empresas autorizadas para las actividades de transporte acuático y comercio marítimo, a los fines de su suficiencia y validación por los Estados Parte.

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

f



b) La comprobación de buques en construcción deberá ser hecha mediante la comprobación de Contrato y Cronograma físico y Financiero de la construcción de la embarcación, adecuada a la navegación marítima en el ámbito del MERCOSUR, y la comprobación de que el diez por ciento (10%) del porte neto de la embarcación en construcción se haya completado en astilleros del Estado Parte, y con el compromiso de presentar al Estado Parte, trimestralmente el relatorio firmado por el representante del armador, informándola evolución de la construcción y el andamio de la ejecución financiera, quedando establecido el atraso superior al veinticinco por ciento (25%) del plazo de construcción previsto en el cronograma, limitado este plazo a treinta y seis (36) meses, determinará la cancelación de la autorización de arrendamiento, salvo la existencia de convenios internacionales que se encuentren en ejecución, vinculados a la adquisición de buques en Estados distintos a los miembros del MERCOSUR o por motivo de fuerza mayor debidamente justificado.

c) Será potestativo de cada Estado Parte el establecimiento del plazo máximo de duración de los contratos de arrendamiento en la modalidad por tiempo, de conformidad con su legislación nacional.

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

- a) que los embarques de las cargas en los Puertos de los Estados Parte, no podrán implicar en discriminación entre Armadores autorizados de Estados Parte, ni ocasionar demora superior a dos (02) días hábiles para mercaderías perecederas y a tres (03) días hábiles para las demás mercaderías.
- b) que la liberación a que se refiere el presente artículo será concedida, en cada caso, por viaje, por la Autoridad Competente del Estado Parte exportador, mediante solicitud del cargador de la mercadería, y después de haber sido realizadas consultas por los demás Estados Parte sobre disponibilidad de embarcación propia o arrendada empleadas en el tráfico, por los Armadores autorizados.



- c) Los Estados Parte deberán responder a la consulta sobre la disponibilidad de embarcación propia o arrendada empleada en el tráfico, en el plazo de seis (06) horas hábiles.

En el Artículo 5, en los casos en los que los Armadores no pudieran realizar el transporte marítimo con embarcaciones propias o arrendadas, Venezuela más allá de la debida armonización de su legislación con respecto a la materia regulada en este artículo, sugiere sea desarrollado en un reglamento especial, según lo pautado en el artículo 9 de este Acuerdo.

PROPUESTA DE REDACCIÓN

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

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

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

c) Los Estados Parte deberán responder a la consulta sobre la disponibilidad de embarcación propia o arrendada empleada en el tráfico, en el plazo de seis (06) horas hábiles.

Tales regulaciones serán desarrolladas en el reglamento del presente Acuerdo, según lo establecido en el artículo 9.

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

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

En el Artículo 7, Se sugiere hacer mención expresa a que el tratamiento idéntico por tributos, tarifas, tasas, gravámenes, derechos, practica, remolques, servicios portuarios y auxiliares, no incluye el servicio por suministro de combustible toda vez que la tarifa aplicable para operaciones internacionales será la fijada por el organismo regulador de cada Estado Parte.

PROPUESTA DE REDACCIÓN

Art.7° Cada Estado Parte concederá a las embarcaciones de los demás Estados Parte, con respecto a los servicios, tasas y contribuciones de carácter público, igual tratamiento que aquel aplicado a las embarcaciones de sus propios armadores nacionales autorizados; excluyendo de este tratamiento igualitario al servicio por suministro de combustible, toda vez que la tarifa aplicable para operaciones internacionales sería fijada por el organismo regulador de la materia en cada Estado Parte.

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



MERCOSUR y el Protocolo de los Olivos para Solución de Controversias en el MERCOSUR, que correspondan.

Con referencia al Artículo 8, y con el fin de proteger los intereses de la Nación, constituye un principio y política reiterada del Estado venezolano la negativa a someterse a arbitraje internacional, y más aún cuando se desconocen de antemano los árbitros, por lo cual proponemos la supresión de la remisión hecha en este artículo al Protocolo de los Olivos, en virtud a que el mismo somete al régimen de arbitraje la solución de conflictos entre los Estados Parte.

Asimismo, se recomienda en los casos de personas de Derecho Privado hacer mención expresa a que para ellos se aplicará el Protocolo de Defensa de la Competencia, el cual remite a la legislación del Estado Parte en cuanto a las sanciones a aplicar a los armadores en caso de controversias, y luego a realizar la debida notificación de las incidencias a las autoridades competentes a fines informativos.

Igualmente, en lo atinente a los casos de armadores de Derecho Público, se sugiere proceder a la solución de controversias a través de las negociaciones directas entre Estados Partes y luego, realizar la debida notificación de las incidencias al órgano pertinente del MERCOSUR a los fines informativos; y, en caso de no llegar a una solución satisfactoria, aplicar el Protocolo de Defensa

PROPUESTA DE REDACCIÓN

Art.8° Las cuestiones relacionadas a los actos practicados por Armadores autorizados en la prestación de servicio de transporte marítimo objeto del presente Acuerdo, que tengan por objetivo producir o que se produzcan efectos negativos sobre el libre acceso a las cargas y/o que afecten el comercio de servicios de transporte marítimo internacional entre los Estados Parte, serán resueltos, en los casos de armadores de Derecho Público, a través de las negociaciones directas entre Estados Partes y luego, realizar la debida notificación de las incidencias al órgano pertinente del MERCOSUR a los fines informativos; y, en caso de no llegar a una solución satisfactoria, se aplicará el Protocolo de Defensa. En los casos de personas de Derecho Privado serán elevados a los órganos pertinentes del MERCOSUR para la aplicación de dispositivos del Protocolo de Defensa de la Competencia del MERCOSUR.





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

En lo que respecta al artículo 9, y a la materia de fiscalización, Venezuela sugiere que las disposiciones relativas al tema en dicho reglamento deberán guardar armonía con lo previsto en el Convenio de Viña del Mar referente a que la misma le compete al Estado Rector del Puerto de cada Estado Miembro.

PROPUESTA DE REDACCIÓN

Art. 9° Las Autoridades Competentes de los Estados Parte elaborarán el Reglamento del presente Acuerdo y adoptarán sistemas estadísticos uniformes, con vistas al acompañamiento y fiscalización de la prestación de servicios de transporte marítimo objeto del Acuerdo, realizadas conforme a las disposiciones contempladas en el Convenio de Viña del Mar y, con base a ello, intercambiarán periódicamente, entre sí, sus respectivas estadísticas.

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

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

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

En el Artículo 10, al mencionar a las Autoridades Competentes de cada Estado Parte para los efectos del presente Acuerdo es importante incluir al



97

INSTITUTO NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS (INEA), adscrito al Ministerio del Poder Popular para el Transporte Acuático y Aéreo, como autoridad competente por parte de la República Bolivariana de Venezuela.

PROPUESTA DE REDACCIÓN

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

- a) en la República Argentina, la Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo;
- b) en la República Federativa de Brasil, la Agencia Nacional de Transporte Acuaviarios ANTAQ;
- c) en la República de Paraguay, la Dirección General de la Marina Mercante;
y
- d) en la República Oriental del Uruguay, la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo.
- e) en la República Bolivariana de Venezuela, el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA).

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

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

Art.12° El presente Acuerdo tendrá vigencia por un plazo de cinco (05) años renovables automáticamente, por periodos iguales y sucesivos y entrará en vigencia una vez cumplidas las formalidades institucionales necesarias para su

aprobación en cada Estado Parte, con la consecuente comunicación a los demás Estados Parte, por vía diplomática.

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

Se recomienda, luego de la parte *in fine* del Acuerdo, incorporar la mención de los funcionarios autorizados a la firmas, con sus correspondientes cargos por cada Estado Parte, así como al lugar y fecha de su suscripción.

[Handwritten signatures]

ANEXO IV

6. IMPACTO DEL ACUERDO SOBRE LOS SERVICIOS PORTUARIOS DE MONTEVIDEO

6.1. Impacto sobre el movimiento de contenedores por el puerto

El Acuerdo en sí mismo, es decir desde el punto de vista formal, no estaría generando ningún tipo de impacto sobre el movimiento de contenedores por el puerto de Montevideo.

Las amenazas para la actividad portuaria en Uruguay surgen de los beneficios especiales que otorgarían Argentina y Brasil a buques de sus banderas, que como se explicara anteriormente, podrían direccionar la carga de transbordo hacia puertos de esos países.

El movimiento de transbordo en Montevideo representa el 53% del total de contenedores. De ese total, el 70% de los transbordos movilizados tienen como origen / destino Argentina, y el 30% restante corresponden a Paraguay y Brasil.

Por otra parte es clara y manifiesta la posición de Argentina de recuperar la carga de transbordo de productos pesqueros proveniente de puertos del Sur, que hoy utilizan al puerto de Montevideo.

Los transbordos de cargas argentinas se dividen en las cargas del Sur (67%) y las cargas del Paraná (33%). En definitiva las cargas del Sur argentino (que son de alto valor) representan el 25% del total de movimientos de contenedores del puerto de Montevideo.

El mayor riesgo que corre la actividad de contenedores en Montevideo es perder las cargas de transbordo argentinas, ya sea por la utilización de Buenos Aires como puerto de transbordo de las cargas refrigeradas del Sur, como por la posibilidad de que Río Grande actúe como puerto de transbordo de las cargas argentinas del Paraná, utilizando buques *feeder* de gran porte.

De producirse este escenario, se llegaría a una situación ya experimentada en el pasado (más de 12 años atrás) por el puerto de Montevideo, en donde el transbordo se limitaba a las cargas paraguayas y marginalmente las argentinas provenientes del Paraná Superior, representando apenas de un 15 a un 20% del movimiento total de contenedores.

En cifras totales, la amenaza indirecta que supone la aplicación del Acuerdo se traduciría en llegar a perder el 35% del movimiento total de contenedores de Montevideo.

6.2. Valoración preliminar para el Uruguay

Se ha relevado y analizado la situación actual de los operadores portuarios de Montevideo y de la Administración Nacional de Puertos (ANP) con relación a los ingresos generados por la carga de transbordo.

Para los operadores portuarios, los contenedores de transbordo representan actualmente un 40% de sus ingresos brutos considerando todos los servicios prestados: descarga, almacenaje y carga.

Para la Administración Nacional de Puertos (ANP) el movimiento de los contenedores de transbordo representa solamente un 7% de sus ingresos brutos.

Si Montevideo pierde la mayor parte de la carga argentina de transbordo, es decir si el porcentaje de transbordo bajara del 53% actual a un 18% histórico (reducción del 66%), los ingresos brutos totales de los operadores bajarían un 26% y los de la Administración Nacional de Puertos (ANP) casi un 5%.

El impacto negativo importante, se daría sobre los operadores portuarios de Montevideo, mientras que para la Administración Nacional de Puertos (ANP) resultaría bastante menor.

100

Debido a que los operadores portuarios se encuentran amortizando inversiones en infraestructura y equipamiento, sumado a los costos de dragado que tiene la Administración Nacional de Puertos (ANP), no será posible absorber esa disminución de ingresos sin tener que trasladar esas pérdidas al precio de los servicios prestados al comercio exterior uruguayo.

En definitiva, los exportadores e importadores uruguayos terminarán pagando la disminución de ingresos originada por la reducción de los transbordos por el puerto de Montevideo.

7. RECOMENDACIONES A LAS AUTORIDADES NACIONALES

El Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del Mercosur pretende reservar las cargas de la región para buques abanderados en los países del bloque. En principio, el objetivo buscado es el fortalecimiento de las Marinas Mercantes de los Estados Partes, el ahorro de divisas y la generación de empleo de los marinos de cada país.

La Marina Mercante Uruguay no verá incrementada las posibilidades de trabajo para marinos mercantes uruguayos, dado que los armadores que puedan considerar invertir en un buque con bandera del Mercosur no usarían la bandera uruguaya ya que estarían excluidos del cabotaje brasileño y argentino, que son los generadores de grandes volúmenes, y de la Hidrovía Paraguay – Paraná.

Existe un riesgo razonable de que los países miembros puedan otorgar subsidios o incentivos a buques de su bandera, induciendo a que los *feeders* realicen transbordos en puertos de esos mismos países, impactando negativamente en la actividad de contenedores en el puerto de Montevideo.

Si el puerto de Montevideo reduce sensiblemente el movimiento de contenedores de transbordo (actualmente 53% del total de movimientos), entonces los armadores comenzarían a perder economías de escala por ingresar a este puerto, ya que el número de contenedores por escala sería menor, manteniéndose los mismos costos fijos para el buque.

De producirse esta situación, se perderían varios servicios directos y el comercio exterior uruguayo para determinados tráficos debería recurrir a servicios *feeder* que lo conecten con los puertos de Río Grande y/o Buenos Aires. El introducir en la cadena de distribución un servicio de transbordo, incrementará para algunos orígenes / destinos los fletes de las exportaciones e importaciones uruguayas.

La amenaza que supone la aplicación del Acuerdo se traduciría en llegar a perder el 35% del movimiento total de contenedores de Montevideo. El impacto negativo importante se daría sobre los operadores portuarios de Montevideo, mientras que para la Administración Nacional de Puertos (ANP) resultaría bastante menor.

Debido a que los operadores portuarios se encuentran amortizando inversiones en infraestructura y equipamiento, sumado a los costos de dragado que tiene la Administración Nacional de Puertos (ANP), no será posible absorber esa disminución de ingresos sin tener que trasladar esas pérdidas al precio de los servicios prestados al comercio exterior uruguayo. Los exportadores e importadores uruguayos terminarán pagando la disminución de ingresos originada por la reducción de los transbordos por el puerto de Montevideo.

En síntesis, el Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del Mercosur no generaría ningún beneficio para la Marina Mercante Uruguay y encierra una amenaza para el comercio exterior uruguayo, que podría llegar a pagar fletes marítimos y servicios portuarios mayores a los actuales.

Se recomienda a las Autoridades Nacionales no adherir al Acuerdo, a menos que se excluyan del mismo los tráficos de *feeders* y transbordo con origen / destino a terceros países.

ANEXO V

MERCOSUR/CMC/DEC N° 13/97

PROTOCOLO DE MONTEVIDEO SOBRE EL COMERCIO DE SERVICIOS DEL MERCOSUR

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto y la Resolución N° 80/97 del Grupo Mercado Común.

CONSIDERANDO: La necesidad de establecer principios y disciplinas para promover el libre comercio de servicios entre los países integrantes del Mercado Común del Sur.

EL CONSEJO DEL MERCADO COMUN DECIDE:

||| Art. 1 - Aprobar el Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del MERCOSUR, que figura como Anexo y forma parte de la presente Decisión.

Art. 2 - Instruir al Grupo Mercado Común a elaborar la versión en portugués del Protocolo anexo, la que una vez finalizada formará parte integrante de la presente Decisión y será considerada idéntica e igualmente válida a la versión en español.

Art. 3 - Los Estados Partes se comprometen a iniciar los trámites de aprobación legislativa del referido Protocolo una vez que por Decisión del Consejo del Mercado Común se aprueben los Anexos con disposiciones específicas sectoriales y las Listas de compromisos específicos iniciales que son parte integral del mismo.

PROTOCOLO DE MONTEVIDEO SOBRE EL COMERCIO DE SERVICIOS DEL MERCOSUR

PREÁMBULO

La República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, Estados Partes del Mercado Común del Sur (MERCOSUR);

|||

Reafirmando que de acuerdo con el Tratado de Asunción el Mercado Común implica, entre otros compromisos, la libre circulación de servicios en el mercado ampliado;

Reconociendo la importancia de la liberalización del comercio de servicios para el desarrollo de las economías de los Estados Partes del MERCOSUR, para la profundización de la Unión Aduanera y la progresiva conformación del Mercado Común;

Considerando la necesidad de que los países y regiones menos desarrollados del MERCOSUR tengan una participación creciente en el mercado de servicios y la de promover el comercio de servicios sobre la base de reciprocidad de derechos y obligaciones;

Deseando consagrar en un instrumento común las normas y principios para el comercio de servicios entre los Estados Partes del MERCOSUR, con miras a la expansión del comercio en condiciones de transparencia, equilibrio y liberalización progresiva;

Teniendo en cuenta el Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (AGCS) de la Organización Mundial de Comercio (OMC), en particular su Artículo V, y los compromisos asumidos por los Estados Partes en el AGCS;

Conviene en lo siguiente:

PARTE I

OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo I

Objeto

- 1. Este Protocolo tiene por objeto promover el libre comercio de servicios en el MERCOSUR.

5. COMERCIO DE SERVICIOS □ DEFINICION Y RESPONSABILIDADES

104

En el marco del ámbito de aplicación, se define el comercio de servicios, entre otros, como la prestación de un servicio:

Del territorio de un Estado Parte al territorio de otro Estado Parte

En base a estas definiciones el Mercosur tiene que fijar una política naviera regional y caer los convenios bilaterales de transporte.

El Protocolo de Montevideo sobre Servicios entró en vigencia el 7 de Diciembre de 2005 al ser ratificados por los respectivos parlamentos.

Argentina lo ratificó por ley 25.623, instrumento de ratificación depositado el 8 de octubre de 2002.

Uruguay lo aprobó bajo la Ley 17.855 depositando el instrumento el 2 de agosto de 2005.

Brasil por Decreto Legislativo 926 del 15 de setiembre de 2005. Instrumento de ratificación depositado el 7 de noviembre de 2005.

De acuerdo a la letra del Protocolo el mismo tendrá duración indefinida y entró en vigor treinta días después de la fecha del depósito del tercer instrumento de ratificación.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page. There are three distinct marks: a stylized signature at the top, a set of initials in the middle, and a large, simple signature at the bottom.

ANEXO III



**PROPUESTA PARA EL SUBGRUPO DE
TRABAJO N° 5 "TRANSPORTES"**

Establecer un Sistema de Información del Transporte Marítimo, donde los Estados Parte proporcionen información a tiempo real de los movimientos de cargas y tonELAJE, con el objeto de promover una mayor integración comercial en el MERCOSUR.

IMPORTANCIA ESTRATÉGICA



Articular lazos de cooperación entre los países que integran el bloque mediante la promoción y facilitación de información del transporte marítimo de cargas entre los Estados Parte.

A

[Handwritten signature]

FORMATO DEL SISTEMA



El formato del sistema de información se proyecta bajo el siguiente esquema:

- **ARMADORES:** en la presente sección, los armadores de los Estados Parte (con naves que posean bandera de Estado Parte del MERCOSUR) podrán ofrecer el tonelaje, ubicación de sus naves y/o características especiales.
- **OFERTA DE CARGA:** en la presente sección, los cargadores de los Estados miembros (Empresas públicas o privadas) podrán ofertar carga disponible. Esto con el propósito de promover un intercambio comercial en el MERCOSUR con mayor fluidez.

(Handwritten signatures and initials)

REQUERIMIENTOS BÁSICOS DEL SISTEMA



Con el fin de garantizar el correcto funcionamiento del Sistema de Información del Transporte Marítimo del MERCOSUR es necesario señalar los siguientes requerimientos:

- Participación de las empresas regionales que realizan transporte de carga entre los países del MERCOSUR.
- Exportación e importación de los países miembros en toneladas con los principales productos transportados.
- Información básica de los principales puertos operativos en el ámbito del MERCOSUR y el movimiento de carga en los mismos.

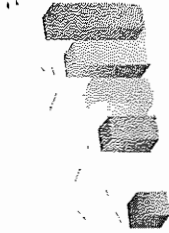
BENEFICIOS DEL SISTEMA



Información a tiempo real de la mano de los principales cargadores y armadores de la región. Oferta y demanda en el MERCOSUR.



Inclusión del sector privado de la región con intención de impulsar el desarrollo económico.



Posibilidad de evaluar su expansión mediante la incorporación de nuevos campos y facilidades en el sistema.



Brinda una atención primordial a los armadores y cargadores de la región. Este aspecto es fundamental debido a la considerable competencia que existe a nivel del transporte marítimo internacional.

[Handwritten signature]

MERCOSUR / GMC/ SGT N° 5/ PROY. RES. N° X/ 13

COMISIÓN DE EXPERTOS DE TRANSPORTE AÉREO

VISTO: La Declaración de Principios del MERCOSUR Social aprobada por la Reunión XIII de Ministros y Autoridades de Desarrollo Social de MERCOSUR.

CONSIDERANDO:

Que somos parte de una realidad histórica en la búsqueda del bienestar social y desarrollo de nuestros pueblos, lo cual constituye una oportunidad ineludible para profundizar los procesos de integración.

Que estamos conscientes de los fines y objetivos declarados en el Convenio de sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 07 de diciembre de 1944, respecto a satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo sobre un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico.

Que reiteramos el Derecho que tienen todos los Estados al ejercicio de su soberanía y, basados en los principios políticos de unión, solidaridad, cooperación, complementariedad, desarrollo socio-económico, contenidos en los objetivos de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) y Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América (ALBA).

La voluntad de nuestros pueblos orientada a la disminución de las grandes brechas de la exclusión y desigualdad social y económica, con esquemas de cooperación no tradicional, en los cuales se fortalezcan las potencialidades aeronáuticas de los Estados Parte;

El deseo de asegurar la mayor suma de estabilidad política y sostenibilidad del desarrollo económico, para la conformación de una zona de paz en nuestra América.



111

La conveniencia de promover el tratamiento coordinado de la seguridad en el transporte aéreo y reafirmando su honda preocupación con respecto a actos o amenazas contra las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de las personas o de la propiedad, y sus acciones desproporcionadas o discriminatorias que afecten adversamente las operaciones del transporte aéreo y socavan la confianza entre las Naciones.

EL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTES"

DECIDE

Artículo 1°. Crear la Comisión de Expertos de Transporte Aéreo del MERCOSUR (CETA), órgano auxiliar del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transportes".

Artículo 2°. La CETA estará integrada por un Coordinador Titular y un alterno, designados por cada Estado Parte.

Artículo 3°. La CETA será el único órgano competente, para tratar todo lo referente con los compromisos que aseguren un servicio público de transporte aéreo seguro, accesible y de inclusión que favorezcan la interconexión de los Estados Parte.

Artículo 4°. La CETA asegurará que los temas relacionados al Transporte Aéreo del MERCOSUR sean elaborados y ejecutados en conformidad con las políticas del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transportes".

Artículo 5°. La CETA tendrá las siguientes atribuciones y responsabilidades:

- a) Asesorar y coordinar en materia de transporte aéreo y temas conexos.
- b) Evaluar y negociar las propuestas sobre Proyectos de normas para ser elevados al Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transportes".
- c) Mantener contacto permanente con el Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transportes" y proporcionar Informes de Avance, cuando éste así lo requiera.

- d) Realizar un constante seguimiento de las estrategias, prácticas y procedimientos adoptados en sus Reuniones.

Artículo 6°. Esta Resolución no necesita ser incorporada al ordenamiento jurídico de los Estados Parte, por reglamentar aspectos de organización o funcionamiento del MERCOSUR.

A handwritten signature in black ink, consisting of several stylized, overlapping strokes.

