

MERCOSUR/SGT Nº 5/ACTA Nº 2/01

XXI REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO Nº 5 “TRANSPORTES”

Se realizó en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, entre los días 29 y 31 de agosto de 2001, la XXI Reunión del Subgrupo de Trabajo Nº 5 “Transportes”, con la presencia de las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Participaron como observadores las delegaciones de Bolivia y Chile.

La lista de participantes (integración de las delegaciones) se agrega como Anexo I de la presente Acta.

El señor Ministro de Transporte y Obras Públicas del Uruguay, Ing. Lucio Cáceres Behrens procedió a inaugurar la reunión dando la bienvenida a las delegaciones presentes y formuló apreciaciones sobre el particular momento que el proceso de integración subregional vive en la actualidad. Reflexionó sobre la importancia de la unidad del MERCOSUR por encima de las diferencias y las distintas situaciones de cada uno de los Estados Partes. Asimismo realizó especial énfasis en temas como la informalidad en el sector, las asimetrías operativas y económicas entre las distintas banderas y sobre la seguridad en el transporte, todos ellos aspectos fundamentales en el camino hacia una verdadera competencia leal, donde se respeten los principios del Tratado de Asunción. Concluyó formulando votos por el éxito de los trabajos y las negociaciones.

Luego de la apertura de la reunión, el Presidente de la delegación de Uruguay, Ing. Conrado Serrentino, en su carácter de Presidente de la Reunión, informó sobre la actividad cumplida hasta el momento por la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo la cual, según lo convenido en la XX Reunión, comenzó sus tareas con anterioridad a las del Plenario.

Reanudado el Plenario en la sesión de la tarde, el Ing. Serrentino comunicó al mismo la aprobación del Temario realizada en la reunión de Jefes de delegación, el cual se adjunta como Anexo II a la presente, e invitó a la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo a informar sobre las conclusiones emanadas de su reunión.

A continuación el Presidente de la Reunión invitó al Sector Privado a realizar sus distintas exposiciones, destacando con la presencia de los mismos, la voluntad de aportes efectivos a la integración del Sector.

En tal sentido el Señor Carlos Ney Ramírez en representación del Consejo Empresarial del Transporte de Cargas por Carretera del MERCOSUR, Bolivia y

Chile (CONDESUR) formuló su exposición, entregando a la Presidencia Acta de la XVII Reunión del CONDESUR (Anexo V). Posteriormente y a título personal, expresó la disconformidad que existe en el sector debido a las dificultades que día a día se presentan, tanto en el transporte nacional como en el internacional, señalando la grave situación de los operadores en el momento actual.

Seguidamente hizo uso de la palabra el Señor Lázaro Lizarraga en representación del “Foro de Empresarios de Transporte Colectivo de Personas por Carretera del MERCOSUR”, entregando el Acta de la Reunión de dicho Foro (Anexo V).

En esta oportunidad procedió a formular un análisis de los aspectos más trascendentes de la actual situación del transporte internacional de pasajeros de la región, reclamando la solución inmediata de los siguientes puntos: puesta en vigencia de la Resolución GMC 117/94 y consideración del “Límite de la Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Internacional de Pasajeros” (Anexo V).

Finalizadas las exposiciones del sector privado, las delegaciones oficiales procedieron a expresar sus opiniones a los planteos formulados.

Luego de finalizada la exposición realizada por el Sector Privado, el Presidente de la Reunión efectuó algunas consideraciones respecto de las mismas expresando la necesidad de la existencia de políticas comunes en los Estados Partes para la existencia de un transporte eficaz. Asimismo debe reconocerse la existencia de avances e incrementos del transporte reflejadas en las cifras de intercambio entre los países de la región a partir de la década del 90.

A continuación la delegación de Uruguay expresó que no puede separarse la actividad del transporte de la situación económica de los respectivos países y que debería existir una perspectiva desde la cual se aprecie tanto las metas pendientes como aquellas ya alcanzadas.

A su turno la delegación de Paraguay compartió lo manifestado por la delegación de Uruguay expresando la necesidad de tener confianza en las iniciativas del bloque.

La delegación de Brasil coincidiendo con lo anteriormente expresado, indicó la necesidad de insistir en la obtención de las metas planteadas y en la búsqueda, en conjunto, de soluciones a aquellos obstáculos que se presenten.

Concluidas las distintas exposiciones, el Presidente de la Reunión expresó que el documento presentado por el sector de transporte de cargas por carretera en

la XX Reunión, sigue siendo una guía para continuar avanzando en la solución de los problemas del mismo.

A continuación las delegaciones procedieron a ingresar a la consideración de la Agenda de la Reunión aprobada por las delegaciones.

1. INSTRUCCIONES DEL GRUPO MERCADO COMUN

Acta 3/99 del GMC: planteo bilateral de Brasil y Uruguay

Luego de analizar y evaluar todas las actuaciones que este SGT ha realizado en cumplimiento de la instrucción recibida, las delegaciones acordaron elevar al GMC una nota dando cuenta de lo actuado, acompañándola con los elementos sustantivos de la "Consulta" presentada por Uruguay y el "parecer legal" aportado por Brasil; reiterando la posición ambas delegaciones sobre el tema, tal como fuera planteado oportunamente a nivel bilateral. (Anexo IV)

Resolución GMC Nº 5/01: Identificación y eliminación de las medidas restrictivas en el comercio de servicios

A continuación el Presidente de la Reunión invitó a la Cra. María Angélica Peña Presidenta Pro-Tempore del Grupo Servicios del MERCOSUR a que pusiera en conocimiento al Plenario, respecto al seguimiento de este tema.

La misma comunicó la instrucción emanada del GMC respecto a que se identifiquen aquellos acuerdos que levanten restricciones al acceso a los mercados y al trato nacional, a los efectos de ser inscriptos en la lista de ofertas del MERCOSUR como aspecto liberalizado en el comercio de servicios.

Las delegaciones tomaron conocimiento de la instrucción, acordando enviar la información a la Presidencia de la Reunión a efectos de armonizar y elaborar una respuesta en conjunto.

2. ASUNTOS PENDIENTES:

Informe de la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo

Entre los días 28 y 29 de agosto, el Grupo de Especialistas en Transporte Marítimo sesionó con la presencia de las delegaciones de Brasil, Paraguay y Uruguay, encontrándose ausente la delegación de Argentina. El acta con sus correspondientes anexos figuran como Anexo VI de la presente.

El SGT 5 vio con beneplácito la reanudación de las negociaciones relacionadas con el Transporte Marítimo de Cargas dada la importancia que éste reviste para la efectiva integración de la Región.

Fueron consideradas las tareas asignadas en la última Reunión del SGT N° 5 concluyéndose que las asimetrías y objetivos resultarán entre otras del análisis de los documentos emanados de las reuniones de especialistas realizadas en la ciudad de Montevideo en setiembre de 1999 y en la ciudad de Buenos Aires en marzo de 2000, en función de lo cual se adoptaron los mencionados documentos como base para las discusiones.

Dentro de los puntos analizados se destacan por su importancia y complejidad los relativos a:

- **Ámbito del Acuerdo:** Se identificaron dos posiciones que difieren en su alcance, en un caso por comprender sólo las mercaderías de intercambio comercial y en el otro por comprender a éstas y las mercaderías en tránsito.

A los efectos de acercar las dos posiciones, las delegaciones intercambiaron ideas sobre la posibilidad de encontrar alguna solución intermedia donde, por ejemplo, el ámbito del Acuerdo comprenda las cargas de intercambio comercial y las de tránsito del MERCOSUR, excluyendo en una primera instancia las cargas en tránsito que comprendan puertos de algún país que así lo decidiera y hasta el momento que estime oportuno, trayendo aparejado que los armadores de dicho país no participen de las cargas en tránsito entre los puertos de los otros países. Esta alternativa implicaría la modificación de los incisos que correspondieran.

- **Cronograma de Liberación de Cargas:**

Se reafirma la intención de elaborar un Cronograma de Liberalización de Cargas que contemple los intereses de los armadores y los usuarios.

- **Vigencia del Acuerdo:**

Las delegaciones manifestaron que la vigencia del Acuerdo podría no estar supeditada a la finalización y aprobación de los Reglamentos.

A estos efectos visualizaron la posibilidad de que el Acuerdo entre en vigencia inmediatamente después de aprobado el cuerpo principal del mismo, respetando el plazo mínimo de tres años establecido en el

artículo X para el comienzo del Cronograma de Liberación de Cargas, a contar desde la aprobación de su propia reglamentación.

- **Comisión de Seguimiento del Acuerdo:**

Los especialistas propusieron la creación de una Comisión integrada por los Organismos Nacionales Competentes de los Estados Partes, asignándole funciones de control con respecto a la aplicación, interpretación y cumplimiento del mismo, así como también como órgano a cargo de la solución de controversias.

Las delegaciones en la Comisión de Especialistas sugirieron se convoque a una reunión intermedia de Especialistas en Transporte Marítimo previa a la que se realizará conjuntamente con la próxima Reunión del S.G.T.5 - Transportes - para la primera quincena del mes de octubre próximo.

Ante la ausencia de delegados de la República Argentina en la Reunión de Especialistas en Transporte Marítimo, el SGT 5 acordó solicitar a la delegación Argentina que se expida en el plazo reglamentario respecto de las conclusiones adoptadas en esta materia, así como de la sugerencia respecto de la realización de la reunión intermedia.

Res. GMC 117/94: Transporte de correspondencias y encomiendas en ómnibus de pasajeros de línea regular habilitados para viajes internacionales (Acta XIX Reunión)

Respecto al estado actual de la implementación de la Res. GMC N° 117/94 “Operatoria Aduanera sobre Transporte de Correspondencia y Encomiendas en Omnibus de Pasajeros de Línea Regular Habilitados para viajes Internacionales” el delegado de la Dirección Nacional de Aduanas de Uruguay informó sobre el avance que ha tenido el tema en el CT N° 2, dando cuenta que por instrucciones emanadas de la I Reunión Extraordinaria del Comité Técnico N° 2 “Asuntos Aduaneros” realizada en la ciudad de San Bernardino – República del Paraguay entre el 6 y el 9 de febrero de 2001, se encomendó la tarea al SCT de Procedimientos Aduaneros (Acta CT N° 2 N° 4/00), cuyo resultado será objeto de análisis y elevación a los Coordinadores del mismo, en ocasión de la próxima reunión de este Comité Técnico. Con posterioridad el tema será tratado en reunión conjunta con el SGT N° 5 “Transportes”, de conformidad a la instrucción recibida del GMC.

Posteriormente, en la II Reunión Ordinaria del Comité de Directores de Aduanas, dependiente del Grupo Mercado Común, realizada en Asunción, en fecha 17 y 18 de mayo de 2001, entre los temas abordados en este ámbito, se acordó realizar el esfuerzo necesario para la concreción de la norma relativa a

la modificación de la Res. N° 117/94, a ser tratado en forma conjunta con el SGT N° 5.

En consecuencia, actualmente el tema se encuentra a estudio del SCT "Procedimientos Aduaneros" habiendo avanzado su tratamiento, estando a consideración en la próxima Reunión del CT N° 2 a realizarse del 12 al 14 de setiembre de 2001.

Fe de erratas a la RES. GMC 82/00 (Transporte de Mercancías Peligrosas)

Las delegaciones decidieron elevar al GMC la Fe de Erratas de la Resolución GMC/MERCOSUR N° 82/00 que se agrega en Anexo IV. Esto se fundamenta en la necesidad de realizar pequeños ajustes de redacción que faciliten la labor de los agentes de fiscalización del transporte por ferrocarril de mercancías peligrosas.

La delegación de Brasil hizo entrega del texto de las Portarias MT N° 342 de 11/10/00, MT N° 170 de 9/5/01 y MT N° 254 de 10/7/01; conteniendo modificaciones de la legislación brasileña sobre transporte de mercancías peligrosas, sobre la base de la edición XI de las Recomendaciones de la ONU. (Anexo IX).

El delegado de Bolivia manifestó su interés que en esta comisión se pudiera hacer un mayor énfasis, debido a que se considera que el tema de transporte de mercancías peligrosas es un tema en el cual hay que seguir trabajando, ya que incluso, en la Comunidad Andina de Naciones recién se está estudiando una norma.

Acuerdo sobre Contrato de Transporte y Responsabilidad Civil del Porteador (CRT-C y CRT-F)

Conforme a lo resuelto en reuniones anteriores las delegaciones informaron sobre el estado de situación de ambos acuerdos, en la siguiente forma.

Argentina: CRT-C en proceso de internalización

Brasil: CRT-C aprobado e internalizado.

Paraguay: CRT-C en proceso de internalización.

Uruguay: CRT-C en vías de aprobación.

En relación con el CRT-F, el documento de protocolización aún no ha sido considerado en ALADI, por lo que se encomendó a la Presidencia dirigir nota al respecto.

El delegado de Bolivia expresó que en su país tanto el CRT-C como el CRT-F fueron ratificados a través de la Ley Nacional N° 1158 de mayo de 1990 en el ámbito del convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur.

3. COMISIÓN DE ESPECIALISTAS SOBRE ASPECTOS OPERATIVOS DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

Finalizada la reunión de Especialistas se presentó a consideración del Plenario lo actuado en la misma.

1.- Estado de situación respecto de la aplicación de lo acordado en la XII Reunión del SGT5 (vigencia de los permisos para transporte internacional de cargas)

Las delegaciones realizaron una descripción de la forma en que otorgan los permisos originarios y complementarios para transporte internacional de cargas, de la cual surgió que el Acuerdo referido aún no se ha implementado con carácter general por todos los países, existiendo diferentes situaciones.

La delegación de Argentina manifestó que otorga los permisos originarios por diez años y complementa por igual período. Agregó que actualmente los permisos se expiden cumpliendo los plazos legales y que de existir situaciones concretas que fueran notificadas, las mismas serán subsanadas con celeridad o, en caso contrario, se informará si existe algún inconveniente que imposibilite la expedición del permiso.

La delegación de Brasil manifestó que otorga los permisos originarios por plazo indefinido y los complementarios por el mismo plazo que están emitidos los originarios.

Por su parte la delegación de Paraguay manifestó que se encuentra en un etapa de transición para cumplir con lo acordado, lo que está contemplado en la legislación aprobada en su país el 21 de marzo próximo pasado. En la actualidad se otorgan los permisos originarios por siete años aunque, la tendencia es otorgarlos por tiempo indefinido en la medida que exista reciprocidad.

La delegación de Uruguay señaló que conforme a lo acordado en la XII Reunión del SGT N° 5, comenzó a otorgar los permisos originarios con plazo indefinido, emitiendo los permisos complementarios por igual período.

Asimismo, manifestó su preocupación por la no implementación -en particular por parte de las autoridades brasileñas- de lo previsto en la citada reunión con

relación a los permisos otorgados con anterioridad a la misma, en cuanto a que los permisos complementarios se considerarían incorporados al nuevo sistema, es decir, con vigencia indefinida, a menos que el país que otorgó el originario comunicara su cancelación.

Luego de un análisis de la situación las delegaciones de Brasil, Paraguay y Uruguay convinieron que para las empresas con permiso originario otorgado con anterioridad a la XII Reunión, será suficiente con que la autoridad competente del país de origen comunique a su par, vía fax o e-mail, que el mismo se considerará con vigencia indefinida y la flota actualizada, con lo que obtendría sin más –sujeto a tener vigente el representante legal-, el permiso complementario por plazo indefinido.

La delegación de Uruguay manifestó también su preocupación por la existencia de diversas empresas uruguayas que habiendo obtenido años atrás el permiso originario para el tráfico con Argentina, aún no cuentan con el permiso complementario definitivo, obteniendo de las autoridades de dicho país sucesivas renovaciones por plazos de algunos meses o un año.

La delegación Argentina reiteró lo expresado con anterioridad respecto de las situaciones concretas que les fueran notificadas.

2.- Intercambio de información sobre empresas y vehículos habilitados en los diferentes tráficos.

La delegación de Uruguay planteó la conveniencia de intercambiar, entre todos los países, información sobre empresas con permisos originarios vigentes, en particular su capacidad de carga, descripción de flota, matrícula, tipo de vehículo y número de ejes complementada con el régimen de propiedad, arrendamiento mercantil o leasing de cada vehículo así como de las empresas de los otros países que tienen permisos complementarios, según lo acordado con Brasil en la Reunión Bilateral de los Organismos de Aplicación del A.T.I.T. (Porto Alegre, setiembre 1999).

Las delegaciones coincidieron en proceder de tal manera, con la salvedad de la delegación de Brasil que manifestó su dificultad para proporcionar la información sobre régimen de propiedad de los vehículos en el corto plazo, por no procesar dicha información más allá de la instancia del otorgamiento del permiso originario. No obstante, se comprometió a trabajar en tal sentido.

3.- Aplicación de normas nacionales por sobre normas MERCOSUR

Con relación al planteamiento sobre la exigencia por parte de las autoridades de contralor de Brasil del uso de tacógrafos en vehículos de carga general, cuando ello sólo es un requisito obligatorio a nivel de Mercosur para transporte de Mercancías peligrosas a granel, la delegación de dicho país ratificó que el referido equipamiento no será exigible para vehículos extranjeros salvo en ese caso. Para ello ha dado instrucciones precisas a la Policía Rodoviaria Federal. Asimismo se comprometió a analizar los casos que se le hicieran llegar sobre sanciones que se hubieran aplicado por ese concepto.

La delegación de Brasil señaló la necesidad del SGT N° 5 de analizar las normas aprobadas en el MERCOSUR, para esclarecer si son válidas las reglas de origen o las del país transitado, pues las interpretaciones han variado mucho.

La delegación Argentina expresó que las autoridades de tránsito de su país actúan en cumplimiento de la normativa vigente (ATIT, normas MERCOSUR, normas nacionales) en el entendido que las mismas no estén en contradicción.

Por otra parte, se planteó la preocupación en cuanto al requerimiento, por parte de autoridades y cargadores de Argentina, de diversos elementos no incluidos en la normativa de tránsito común como bandas retroreflectivas perimetrales. La delegación de Uruguay planteó, asimismo, los inconvenientes generados en ese país por la exigencia de registración de empresas de transporte internacional en el SEDRONAR.

Con relación a este último punto, la delegación argentina manifestó que se trata de un requisito que alcanza también a las empresas nacionales y que esta exigencia está prevista en la legislación vigente en su país. Además señaló que el Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera no excluye la aplicación de otras reglamentaciones específicas como el caso que nos ocupa.

La delegación de Uruguay informó que en el mes de septiembre próximo está prevista la realización en su país de una reunión de los Coordinadores de las Reuniones Especializadas en Drogas (RED) del MERCOSUR, a efectos de analizar, entre otros temas, la armonización de los requisitos que se exigen en los diferentes países a los transportistas, de precursores y otras sustancias químicas.

4.- Asimetrías respecto a procedimientos de contralor

La delegación de Uruguay planteó la asimetría que estaría generando en las actuaciones de contralor por parte de los organismos de fiscalización de Argentina, al producirse, frente a una presunción de infracción, el detenimiento de vehículos, el cobro de una tasa y la custodia, así como la necesidad de actuación de un abogado para la presentación de descargos. Las autoridades argentinas manifestaron que la retención de vehículos sólo se efectúa en caso de presunción cierta de infracción, no obstante lo cual se comprometieron a analizar la situación sobre la base de casos concretos que se le hicieran llegar. En este estado, la delegación de Uruguay manifestó que éste fue el procedimiento utilizado en tales casos.

La delegación Argentina aseguró que no es necesaria la actuación de un abogado para la presentación de descargos, sino que puede actuar el representante legal.

5.- Discrepancias surgidas en la aplicación de acuerdos a nivel multilateral

La delegación de Uruguay hizo mención al diferendo surgido con las autoridades brasileñas respecto a la interpretación del Acuerdo Tripartito suscripto en 1988 entre Argentina, Brasil y Uruguay sobre la participación en los tránsitos; en particular a la actitud asumida por Brasil en cuanto a no renovar los permisos complementarios a las empresas uruguayas al no haber complementado Uruguay el permiso a una empresa brasileña para operar entre Uruguay y Argentina en tránsito por Brasil.

La delegación de Uruguay reiteró su criterio en cuanto a que no existiendo dicho tráfico, por cuanto el tráfico bilateral Uruguay – Argentina se ha realizado siempre por frontera común, no tiene sentido hablar de participación en el mismo.

La delegación argentina, manifestó su tradicional posición respecto a la participación en los tráfcos y coincidió en el criterio expresado en este caso por la delegación uruguaya respecto al derecho del país transitado a participar en los tráfcos existentes.

La delegación de Brasil expresó su inclinación por la interpretación amplia en diferentes temas como el presente, no obstante lo cual se comprometió a hacer llegar a las autoridades uruguayas su posición sobre el tema , analizando el planteo de ese país de no alterar la situación de empresas que ya tenían permiso y eventualmente dilatar el otorgamiento de nuevas autorizaciones

hasta que se logre una definición al respecto. Aclaró asimismo que Argentina complementó el permiso para la empresa brasileña.

Otros:

A) Peajes en la República Argentina

Las delegaciones de Brasil, Paraguay y Uruguay hicieron referencia a la discriminación que se estaría produciendo por cuanto en la República Argentina se ha implementado un valor diferencial en tarifas de peaje para empresas argentinas y extranjeras. La delegación argentina planteó que ello se enmarca en un Convenio de competitividad, celebrado entre su gobierno y el sector transportista, pero que ello no significa una discriminación sino una medida destinada a promocionar el transporte argentino. Asimismo se hizo mención al "vale pedagógico" que se aplica en Brasil.

La delegaciones de Brasil, Paraguay y Uruguay manifestaron su percepción de que ello no estaría en consonancia con lo previsto en el Art. 5º del A.T.I.T.

El delegado de Bolivia expresó que en su país no se realiza discriminación en el valor del pago del peaje.

B) Seguro de Responsabilidad civil por Daños a la Carga Transportada

La delegación de Paraguay hizo referencia a la exigencia por parte de las autoridades de Uruguay de que el transportista cuente con el Seguro de Responsabilidad Civil por Daños a la Carga Transportada, lo que a su juicio sería una duplicación respecto al seguro contratado por el importador.

La delegación de Uruguay expresó que dicha exigencia no es otra que la prevista en el Art. 13 del A.T.I.T, instrumentada mediante el Acuerdo 1.67 (XVI) de las Reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur.

4. OTRAS TAREAS DEL PLAN DE TRABAJO 2001-2002:

4.1 Seguridad en el Transporte

La delegación de Paraguay distribuyó a las delegaciones un documento en el que se describen los antecedentes disponibles en la materia y se propone la creación de una Comisión de Seguridad Vial para aprobar este tema (Anexo VII).

Se resolvió que las delegaciones preparen, para ser considerada en la próxima reunión, una propuesta que desarrolle el tema de la Seguridad en el Transporte, basada en los siguientes objetivos:

- a. Análisis y armonización de políticas y estrategias comunes orientadas a incrementar la seguridad en el sistema regional de transporte en su acepción más amplia;
- b. Análisis de la normativa vigente, teniendo en vista su perfeccionamiento y la eliminación de las prácticas que dificulten una correcta aplicación;
- c. Mejora del funcionamiento del sistema actual con vistas a: controlar y analizar las causas de accidentes; evaluar costos y beneficios de respuestas alternativas; evaluar normas técnicas para medios de transporte; introducir mejoras en la infraestructura y capacitación de recursos humanos para atender los fines perseguidos.

A su vez se comprometen a intercambiar dentro de los próximos treinta días, los antecedentes que consideren de interés para la elaboración de la propuesta, la cual deberá ser cursada a las delegaciones de los Estados Partes, antes de la próxima Reunión del SGT N° 5.

En particular la delegación de Argentina se compromete a elaborar un mapa de riesgo de MERCOSUR sobre la base de la información suministrada por las restantes delegaciones.

4.2 Requisitos para el otorgamiento de licencias profesionales de conductores

La delegada del Ministerio de Salud Pública de Uruguay describió las sugerencias de modificaciones que se entiende deberían formularse al documento presentado por el DENATRAN y el Ministerio de Salud de Brasil, en la XVIII Reunión del SGT N° 5.

Las citadas observaciones, que apenas se refieren a 5 ítems del documento propuesto por Brasil, se agregan en el Anexo VIII.

La delegación de Brasil se comprometió a poner en conocimiento de las autoridades de su país el contenido de las mismas.

Todas las delegaciones acordaron hacer los máximos esfuerzos para que en la próxima reunión se pueda disponer de un documento final que permita realizar y elevar el proyecto de Resolución al GMC para su aprobación.

4.3. Límite de la responsabilidad civil contractual en el transporte internacional de pasajeros

La Comisión de Especialistas encargada del tratamiento del punto: Límite de la responsabilidad civil contractual en el transporte internacional de pasajeros (tarea A-3) trabajó con la participación de representantes del Sector Privado. Se procedió a iniciar el tratamiento del tema formulando una exposición de los aspectos sustanciales y formales de la conveniencia de tener un acuerdo regional respecto de la limitación de la responsabilidad del transporte de pasajeros en el MERCOSUR.

La delegación de Paraguay presentó una Ponencia donde se propuso como forma de perfeccionar los Acuerdos y Reglamentaciones vigentes sobre aspectos de seguros en el ámbito del MERCOSUR; con relación a la posibilidad que las empresas aseguradoras del MERCOSUR se encuentren habilitadas para ofrecer a los pasajeros pólizas en las Terminales Terrestres, de la misma forma que existen para los modos aéreo y marítimo. Las delegaciones concordaron con la propuesta de Paraguay en el entendido que si bien no se refiere a la tarea encomendada al SGT N° 5, será una medida que brindará mayores coberturas y protección a los usuarios.

El sector privado de Brasil, expresó que a efectos de poder obtener un Acuerdo que sea luego internalizado en forma efectiva por cada uno de los Estados Partes, la propuesta que se realice podría contar con el aval técnico de una Comisión de Juristas, integrada por representantes de cada uno de los países, que evaluarán la factibilidad de su aprobación, con especial detenimiento en los Convenios y Leyes existentes al presente.

La delegación de Uruguay expresó que, compartiendo las sugerencias formuladas por las demás delegaciones, es necesario obtener una definición sobre la limitación de la responsabilidad del transporte de pasajeros en el MERCOSUR. Se entiende que debe existir un límite adecuado para indemnizar a los pasajeros ante la eventualidad de siniestros. Promueve que exista una recomendación para homologar una norma común para la limitación de la responsabilidad con igual monto para todos los países.

El sector privado de Argentina, expresó que compartía todas las propuestas presentadas, en especial con la existencia de una norma común sobre la limitación de la responsabilidad.

El sector privado presente concordó que cuando se aborda el tema de la limitación de la responsabilidad, se está ingresando a opciones que cada país ha implementado para proteger a sus usuarios. Por tal motivo al abordar este tema, se puede adoptar como criterio una postura economista. O también se

puede adoptar una postura que podríamos conceptualizar como publicista. Se entiende que actualmente ésta es la postura más adecuada, ya que los Estados no pueden dejar de prestar el servicio y también deben socializar el riesgo por parte de toda la sociedad. Desde este fundamento ético-jurídico, es que se produce el abandono del viejo concepto de la indemnización por "culpa" y se sustituye por la moderna concepción de la indemnización por la existencia de un "riesgo".

Escuchadas las exposiciones, el Plenario con la finalidad de cumplir con la tarea encomendada en el Plan de Trabajo aprobado por el GMC, resolvió estudiar la limitación de la responsabilidad civil contractual en el transporte internacional de pasajeros, con la armonización de un tope indemnizatorio que responda a criterios razonables derivados de las soluciones judiciales experimentadas en los distintos países del MERCOSUR, utilizándose una medida de valor que evite las contingencias económicas que sufran las economías de cada país y asegure un verdadero resarcimiento a la víctima del daño.

La delegación Argentina expresó que en su país existen actualmente proyectos sobre este tema en el ámbito legislativo. Una vez que este trámite esté superado la delegación formulará opinión definitiva sobre el tema.

A tales efectos, y para completar el documento a ser elevado al GMC, se solicita que las delegaciones se sirvan remitir a la Presidencia Pro Témpore antes del 30 de setiembre, los distintos antecedentes de carácter legal, doctrinario y jurisprudencial, existentes en cada uno de sus países, con la finalidad de que luego de ser retransmitidos por la PPT, todas las delegaciones, sus asesores y especialistas puedan participar en la XXII Reunión del SGT N°5 debidamente informados con la finalidad de poder agregar un monto o medida de valor, real y posible, para todos los Estados Partes.

Finalmente las delegaciones expresaron su intención de realizar la próxima reunión del SGT N° 5 en la ciudad de Montevideo los días 7 a 9 de noviembre del corriente.

Finalizada la Reunión, todas las delegaciones participantes manifestaron su satisfacción por el avance logrado en la misma.

Culminada la consideración del Temario, se procedió a suscribir un ejemplar original, el día 31 de agosto de 2001.

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

Anexo I – Lista de Participantes

Anexo II – Agenda

Anexo III – Resumen del Acta

Anexo IV – Normas y Documentos

Anexo V – Exposiciones del Sector Privado

Anexo VI – Acta de la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo

Anexo VII – Documentos presentados por la Delegación de Paraguay

Anexo VIII – Documento del Ministerio de Salud Pública de Uruguay

Anexo IX – Documentos presentados por la Delegación de Brasil

Por la Delegación de Argentina

Por la Delegación de Brasil

Por la Delegación de Paraguay

Por la Delegación de Uruguay