

MERCOSUR/SGT Nº 5/ACTA Nº 1/02

XXIII REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO Nº 5 “TRANSPORTES”

Se realizó en la ciudad de Buenos Aires, República Argentina, entre los días 24, 25 y 26 de abril de 2002, la XXIII Reunión del Subgrupo de Trabajo Nº 5 “Transportes”, con la presencia de las Delegaciones de Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina.

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 Subsecretario de Transporte Automotor, y Coordinador Nacional de la Delegación Argentina, Don Luis Ernesto Drago, en ejercicio de la Presidencia Pro Tempore, procedió a inaugurar la reunión dando la bienvenida a las Delegaciones presentes, observadores e invitados especiales.

Conforme el programa de trabajo se efectuó a las 11,00 horas una reunión de Coordinadores Nacionales en la que se hizo presente el Ministro de Transporte y Obras Públicas del Uruguay, Ing. Lucio Cáceres.

El Presidente Pro Tempore se refirió a la negociación de los acuerdos, señalando que el tema principal en la seguridad vial, está especialmente relacionado a los mapas de riesgo que cada país está elaborando y consideró de interés compartir criterios sobre las que se considerarán zonas de riesgo.

Con relación al otorgamiento de licencias profesionales de conductor señaló la existencia de distintos grados de avance en esta materia entre los países miembros, proponiéndose que cada Delegación informe al respecto. Asimismo hizo expresa alusión al tratamiento diferenciado que corresponde a las licencias para conductor de transporte de mercancías peligrosas.

La Delegación de Brasil concuerda con las observaciones presentadas por Uruguay al documento entregado en la XVIII Reunión del SGT-5 realizada en Brasilia. El mencionado documento fue analizado y aprobado por la Delegación de Brasil que realizó pequeñas modificaciones, como se puede observar en el Anexo VIII.

La Delegación de Uruguay manifiesta que correspondería incluir en el tema de seguridad a la inspección técnica vehicular que deben realizar todos los vehículos que circulen por el territorio compartiendo el tráfico nacional.

A pedido de la misma Delegación se acuerda continuar con el tratamiento de los seguros de responsabilidad civil contractual a fin de cumplir con la necesidad de corregir las deficiencias del sistema actual.

Respecto a la implementación y perfeccionamiento de los acuerdos y reglamentaciones firmadas, se señala que en el caso de la inspección técnica vehicular existe normativa y compromisos aprobados por el Subgrupo que aún no han sido internalizados por la totalidad de los países miembros, lo que genera grandes conflictos.

En otro orden de cosas se plantea la necesidad de realizar precisiones en el Acuerdo para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercaderías.

Se acuerda la presentación de un informe técnico referido a las normas para la instrumentación y aplicación de la fiscalización del transporte de productos peligrosos en el MERCOSUR, a fin de evaluar los puntos que deban considerarse.

La Delegación Argentina señala la necesidad de hacer una revisión del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), subrayando su conformidad con las demás Delegaciones en la necesidad de efectuar un balance y evaluación de su cumplimiento previo a cualquier modificación.

La Delegación de Chile pide especificar los temas que deberán ser puestos al día en el Convenio ATIT para incluir una revisión del sistema de multas y sanciones, una revisión del sistema de compensación por infraestructura y la inclusión de un mecanismo de resolución de controversias, que sin inhibir el sistema existente avance hacia prácticas más expeditas para negociar conflictos.

En un todo de acuerdo se procede a aprobar la agenda de trabajo que se adjunta como Anexo II.

1. TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS Y CARGAS

a) Inspección Técnica Vehicular

El Ministro Cáceres hizo una exposición respecto de los problemas que actualmente se constatan en los diferentes pasos de frontera con Brasil, derivados de la aplicación del Decreto N° 59/02 relativo a la inspección técnica vehicular. En una extensa exposición el Ministro de refirió a este tema que tiene su origen en 1995 y que sigue sin resolverse pese a que la Resolución N° 75/97 del GMC obliga por igual a los cuatro Estados Partes en cuanto a la necesidad de inspeccionar los vehículos conforme a las especificaciones acordadas.

Historió asimismo las actividades cumplidas por los diferentes países de la región y las inversiones realizadas en materia de inspección técnica de vehículos y

señaló la justicia de la norma uruguaya (Decreto N° 59/02) que recoge una disposición legal de su país respecto del mismo tema.

Luego de formular comentario en relación con los procedimientos adoptados por las autoridades de control de ambos países manifestó su intención de reunirse con la Delegación de Brasil para intentar un acuerdo que contemple la situación de ambos países y la necesidad de preservar la seguridad vial en los mismos.

Luego de un cuarto intermedio en el que ambos países se reunieron para considerar el tema, informaron haber llegado a un acuerdo que puede poner fin al diferendo anotado.

La posición de Uruguay en materia de inspección técnica vehicular se agrega como Anexo IV.

El señor Coordinador de la Delegación Argentina aclara que la Revisión Técnica Vehicular es obligatoria conforme a las disposiciones del A.T.I.T., y que en breve estará en funcionamiento en territorio fronterizo una unidad móvil que realizará el control como prueba piloto. Se implementaría por un tiempo determinado y al solo efecto informativo sobre los vehículos entrantes y salientes del país, sean o no de origen nacional. Esta medida no conllevará sanciones, salvo que se verifique riesgo grave que afecte a la seguridad. Asimismo aclara que se respetará las revisiones efectuadas en los países de origen, tal cual lo acordado oportunamente.

En relación al transporte de carga internacional se discute sobre la idea de clarificar las disposiciones relacionadas a la profesión de transportista, para que no haya duda sobre la misma.

La Delegación Argentina presenta una propuesta de aclaración al Artículo 6° inc. a) de la Resolución GMC N° 58/94. Manifestando al respecto que se debe definir el concepto de "cuatro unidades tractoras" al que se hace referencia en dicho artículo. Proponiendo el proyecto que consta en el Anexo V a la presente acta, a la que se les agregaron sugerencias tales como: "Ser propietaria de una flota que contenga al menos OCHENTA (80) Toneladas de capacidad de transporte, y cuente como mínimo con CUATRO (4) conjuntos (CUATRO (4) tractores y CUATRO (4) semirremolques) integrados al transporte internacional de cargas; con propuestas que no modifiquen el concepto ya aprobado en dicha resolución.

La Delegación de Paraguay ratificó su postura en cuanto a la importancia del tema habida cuenta que el mismo apunta a la profesionalización del Sector de Empresarios de Transporte en la región y por ello entiende que la propuesta argentina merece especial atención, sugiriendo, en consecuencia, un plazo de tiempo prudencial para que las Delegaciones emitan un parecer sobre aquélla. Informó además, que existen empresas habilitadas bajo bandera paraguaya que poseen dentro de su parque automotor, unidades con ejes simple y doble, cuya configuración debería ser prevista en la normativa a ser modificada, resaltando,

sin embargo, que se debe tener especial cuidado en evitar la inclusión vehicular utilitaria de pequeño porte.

Las Delegaciones acuerdan en la necesidad de posponer por un plazo perentorio de TREINTA (30) días la presentación de la propuesta para la clarificación del tema y hasta tanto mantener plena vigencia la interpretación actual de la norma en cuestión con el fin de no perjudicar la entrega de permisos a empresas que actualmente se encuentran operando.

A continuación la Delegación Argentina, se refiere a la necesidad de internalizar el denominado CRT-C carretero, tema que además preocupa al Sector Privado.

Se hace indispensable resaltar la necesidad que las partes tramiten la *ratificación legislativa* en los respectivos países, atento que no resultará útil el mecanismo de aprobación como Acuerdo de Alcance Parcial en el marco del TRATADO DE MONTEVIDEO DE 1980 (ALADI) dado que significará una regulación del contrato de transporte y por ende modificación de las legislaciones internas.

Participación del Sector Privado

Conforme a lo que es de práctica en estas reuniones, los representantes de CONDESUR y del Foro Empresarial de Pasajeros, efectuaron sendas exposiciones respecto de la situación en que se desarrollan actualmente en cada una de las materias. Los documentos respectivos se agregan como Anexos VI y VII.

El señor Rubén Agugliaro en representación del Consejo Empresarial del Transporte de Carga por Carretera del MERCOSUR, Bolivia y Chile (CONDESUR), formuló su exposición e hizo entrega a la presidencia del Acta de la XIX Reunión que se adjunta como Anexo VI.

Seguidamente hace su exposición el señor Daniel Orciani en representación del Foro de Empresarios de Transporte de Personas por Carretera del MERCOSUR, manifestando entre otras apreciaciones las dificultades por las que atraviesa la actividad en nuestros países que requieren soluciones inmediatas y una gestión más dinámica por parte de las autoridades a fin de resolver los problemas específicos. Se adjunta como Anexo VII a la presente Acta.

A continuación el señor Presidente invita a exponer al Ing. Enrique M. Filgueira para la presentación de un trabajo de consultoría en el marco de Iniciativa de Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA).

El Ing. Enrique M. Filgueira informa sobre la presentación del trabajo "El Comercio Carretero entre los Países del Cono Sur", realizado conjuntamente con los Licenciados Ricardo Sicra y Jorge F. Sánchez. Este informe financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo identifica obstáculos físicos, legales, institucionales, administrativos y operativos que conspiran con la obtención de una mayor eficiencia y fluidez del modo carretero, particularmente, en el

intercambio de mercaderías entre los países del Cono Sur y los cursos de acción y los actores con quien interactuar para lograr la reversión de los mismos.

Finalmente agradece a los sectores oficiales y privados que han colaborado en la realización del trabajo y hace entrega de UN (1) ejemplar en soporte magnético a cada una de las delegaciones.

Puesto a consideración las versiones escritas de ambos sectores la representación de Uruguay expresa su inquietud en cuanto a lo expresado por el Foro de Empresarios del Transporte de Pasajeros en relación con la propuesta de derogación de la Resolución N° 117/94 del GMC, toda vez que esta resolución fue gestada en el ámbito del SGT N° 5 y que no se alcanza a comprender las razones de dichas propuestas.

Las Delegaciones acordaron en solicitar a la Presidencia del Pro Tempore que dirija notas al GMC solicitando se instruya al CT 2 para que éste agote los esfuerzos en su intento de poner en práctica dicha Resolución y que en su defecto elaboren un informe pormenorizado sobre las razones que motivan la propuesta de derogación. Asimismo se considera oportuno solicitar la presencia de representantes del Sector Privado a las reuniones del CT 2.

b) Transporte Fronterizo

El representante de la Cancillería Argentina expone sobre la inclusión de este tema en los trabajos del SGT N° 5 debido a una necesidad expresada por los demás países del MERCOSUR sobre la importancia de dar un tratamiento específico a la problemática de la integración fronteriza, en particular lo relativo a los diversos tráficos tanto de carga como de pasajeros en las citadas zonas y a la unificación de criterios en el tratamiento de los mismos.

La Delegación de Uruguay hace mención a la existencia de un Convenio del año 1988 suscripto entre Uruguay y Argentina para el tratamiento de tráficos fronterizos expresando asimismo su preocupación de no confundir los conceptos en materia de tráficos fronterizos e internacionales. Asimismo se refiere a la existencia de otro convenio firmado oportunamente con el Brasil.

La Delegación Argentina manifiesta su acuerdo con avanzar en la línea de acción definida oportunamente por el Consejo del Mercado Común.

La Delegación de Paraguay hace referencia a que actualmente cuentan con acuerdos firmados al respecto con las Repúblicas de Argentina y Federativa del Brasil y con esta indicación del GMC se fortalecerá lo concerniente al transporte fronterizo.

La Delegación de Bolivia informa que están trabajando en proyectos de transportes fronterizos con las Repúblicas de Argentina y de Chile en los Proyectos "Centros Fronterizos Integrados".

La Delegación de Brasil informa que ese país tiene acuerdos firmados con Argentina y Paraguay. Estos acuerdos definen las condiciones y la extensión de ese tipo de transporte. Resalta la importancia de esas definiciones para que no haya dudas entre “transporte local - fronterizo” y el de “larga distancia” que caracteriza el transporte internacional.

Se conviene incluir el tema para su tratamiento en la próxima reunión.

2. TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

Con el objeto de realizar una evaluación ajustada del estado en que se encuentra la aplicación del Acuerdo Sectorial de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR, la Delegación Argentina propone que es conveniente recordar en principio que al momento de elevar la Comisión AD-HOC de Transporte de Mercancías Peligrosas del MERCOSUR el proyecto de Acuerdo Sectorial al Consejo del Mercado Común –CMC-, informó entre otras cosas lo siguiente:

“El marco conceptual general adoptado para la realización del trabajo fue el definido por el Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas de las Naciones Unidas (publicación ST/SG/AC.10/1/Rev.7 – año 1991). Asimismo se tuvieron en cuenta los siguientes Convenios internacionales en sus versiones más modernas: Acuerdo Europeo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) y Reglamento Internacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID).”

Asimismo estableció que:

“El Acuerdo Sectorial se compone de TRES (3) partes:

- a) El Acuerdo propiamente dicho;
- b) el Anexo I (Normas Funcionales); y
- c) el Anexo II (Normas Técnicas).”

El referido Acuerdo Sectorial resultó aprobado mediante la Decisión N° 2 de fecha 5 de agosto de 1994.

Con posterioridad, a través de la Decisión N° 8 de fecha 15 de diciembre de 1997 se incorpora como Anexo III a dicho Acuerdo Sectorial, el “Régimen de Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR”.

A continuación surgieron otras normas que complementaron parte del espectro enunciado en los articulados del Acuerdo propiamente dicho y sus Anexos, y estas fueron:

- MERCOSUR/GMC/RES N° 75/97 – “Inspección Técnica Vehicular”.
- MERCOSUR/GMC/RES N° 6/98 – “Procedimiento uniforme de control de transporte de mercancías peligrosas y

- cronograma para el cumplimiento de las exigencias del acuerdo sobre transporte de mercancías peligrosas en el MERCOSUR”.
- MERCOSUR/GMC/RES N° 2/99 – “Modifica cumplimiento de cronograma aprobado por Artículo 2° de la MERCOSUR/GMC/ RES N° 6/98”.
 - MERCOSUR/GMC/RES N° 10/00 – “Instrucciones para la fiscalización del transporte por carretera de mercancías peligrosas en el MERCOSUR”.
 - MERCOSUL/SGT-5/ATA N° 3/00 – “XVIII Reunión del SGT-5, aprueba el formulario y las instrucciones para el cumplimiento de la Declaración de Carga del Artículo 56 del Acuerdo”.
 - MERCOSUR/GMC/RES N° 82/00 – “Instrucciones para la fiscalización del transporte ferroviario de mercancías peligrosas en el MERCOSUR”.

En tal sentido, opina que a la fecha se debe tener una efectiva vigencia (cumplimiento real) de todas estas normas y compromisos asumidos hasta el presente.

En particular entiende, que la Declaración de Carga de Mercancías Peligrosas es un documento que debe acompañar a la carga desde su origen hasta el destino final de su traslado, y en conformidad a lo establecido en el Artículo 56 del Acuerdo, es el expedidor quien debe emitir la declaración que indica el carácter de peligrosidad de ésta.

También opina que otro tema fundamental, es la actualización de todos aquellos capítulos y artículos que dependen de las revisiones del libro de Recomendaciones del Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas de las Naciones Unidas, siendo que si comparamos con el estado actual, la Revisión 12 – año 2001, nuestro Acuerdo Sectorial se halla atrasado en CINCO (5) revisiones que representan DIEZ (10) años respecto de la incorporación inicial, generando importantes conflictos para la declaración de la carga de las mercancías y la interpretación de sus riesgos, debido a las modificaciones de criterios y conceptos que se han introducido a través de todos estos años.

Como la ausencia de especialistas en la mayor parte de las Delegaciones no permitió formar un grupo para tratar estos temas, como mínimo se pudo intercambiar algunas opiniones con el representante de la Delegación de Paraguay, quien también entendió que es necesario formalizar el formulario de Declaración de Carga e imprimir a las actualizaciones del libro de Recomendaciones del Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas de las Naciones Unidas, un procedimiento más dinámico, que no sufra un retraso de tantos años. Por tal motivo y con el propósito de estar acorde con las normas que establecen otros organismos internacionales de transporte, como la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Organización para la Aviación Civil Internacional (OACI), que con gran prontitud ponen en vigencia sus normas,

resultaría necesario que en el transporte terrestre se logre también en breve plazo, aprobando la revisión de Naciones Unidas a aplicar en el MERCOSUR, y que luego cada país se ocupe de internalizarla incorporándola en cada uno de sus puntos.

Con relación a la propuesta, el jefe de la Delegación de Uruguay expresa que no puede tomar una decisión de inmediato dado que lo tiene que consultar con los especialistas de su país, agregando además que deben considerarse los temas que van a tratarse en la reunión de Brasilia convocada por el Forum de las Américas/ITHO, para conocer en que medida éstos influyen en el reglamento aprobado en el ámbito del MERCOSUR.

En este sentido la Delegación Argentina aclara que las normas establecidas en el grupo de los países que conforman el NAFTA (Canadá, E.E.U.U. y México) no coincide exactamente con lo acordado en el MERCOSUR, señalando que las diferencias existentes no son cuestionadas sino que se advierte que no se encuentran contempladas en el marco conceptual que se aprobó en el MERCOSUR, y que a nuestro criterio debe continuar adoptándose las Recomendaciones de Naciones Unidas con las complementaciones de las versiones más actualizadas del Acuerdo Europeo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) y/o el Reglamento Internacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID), en lo relativo al número de riesgo.

La Delegación de Paraguay acompañó la preocupación expresada por la Delegación Argentina respecto a la falta de sincronía del MERCOSUR para con las recomendaciones emanadas de las Naciones Unidas sobre MERCANCIAS PELIGROSAS, entendiendo que debería imprimirse un acompañamiento más dinámico por parte del SGT N° 5 a la evolución registrada en dicho Organismo Internacional en cuanto a la referida materia.

Recordó igualmente la existencia de la Resolución GMC 1/94 sobre tratamiento de vehículos conteniendo Cargas Peligrosas en los cruces de fronteras, lo que sugirió sea incluido en el recuento inicial efectuado por la Delegación Anfitriona, debiendo tenerse presente aquella en todo momento.

Mas adelante informó que la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), ha elaborado un documento denominado Manual de Emergencias para el Transporte de Cargas Peligrosas y Derivados de Petróleo, en soporte magnético (CD), que distribuyó entre las Delegaciones.

El Coordinador brasileño del SGT N° 5 dijo que completando un poco lo dicho antes habrá una reunión en Brasilia los días 13 y 14 de mayo del Forum de las Américas/ITHO, donde Canadá presentará la propuesta del reglamento para que el mismo se extienda al MERCOSUR. Brasil va a defender la posición de que la base sea el reglamento de la ONU y en la medida que los países vayan efectuando estudios sean incorporados al reglamento.

También informó, estar en proceso de revisión, en Brasil, el reglamento con base en la versión N° 11 de Naciones Unidas. A tal efecto se está efectuando una consulta pública a través de internet para recabar la opinión de las empresas para la modificación del reglamento, esta concluirá en el mes de mayo.

Frente a la propuesta de un formulario específico del producto que acompañe a éste, se mantiene la posición ya acordada en reuniones anteriores del SGT-5, pues considera que el sector ya tiene muchos documentos y tal vez se podría utilizar alguno de los existentes para “declaración de la mercancía”. Igualmente se mantiene la posición de continuar con los estudios de revisión del reglamento.

La Delegación de Argentina sostiene que en realidad la documentación que ampara la circulación de las mercaderías son DOS (2): el CRT y el MIC-DTA, siendo que este último es un documento puramente aduanero, lo que justifica que la declaración de la carga formulada por el expedidor se realice en un documento específico, entre otras cosas para facilitar la fiscalización y la observancia de las normas. Dando así un mayor grado de certeza al operador de transporte.

A fin de cerrar el tema, el señor Presidente ratifica la presentación argentina sobre la declaración de carga y la actualización según la última revisión de la Recomendaciones de Naciones Unidas.

3. INFRAESTRUCTURA

A continuación se detallan los trabajos realizados en la Comisión de Infraestructura referidos al “Programa de Desarrollo de la Red Vial Básica del MERCOSUR”, en función de los cambios que se generaron en la conformación de las Delegaciones.

Asimismo se detalló la participación de la República Argentina en la iniciativa IIRSA, respecto a la presentación de proyectos de infraestructura vial y solicitudes de financiamiento y asistencia técnica para los distintos ejes identificados.

El delegado de Bolivia realizó una exposición sobre algunos de los proyectos de Infraestructura Vial y Fluvial en su país, que contribuirán a mejorar la integración principalmente en el Cono Sur.

Las Delegaciones de Bolivia, Paraguay y Uruguay ofrecen suministrar información sobre los avances que han logrado en distintas obras y proyectos de integración.

Programa de Desarrollo de la Red Básica de Infraestructura Vial del MERCOSUR

La Delegación Argentina, en consideración a los cambios producidos en algunas Delegaciones y las modificaciones ocurridas en otras, respecto a la organización administrativa de sus áreas nacionales de transporte, realizó una breve exposición tendiente a reseñar los trabajos que se han realizado en la materia en el ámbito del SGT N° 5, específicamente en la Comisión de Infraestructura.

En este sentido se mencionó la implementación del Programa de Desarrollo de la Red Básica de Infraestructura Vial del MERCOSUR, aprobado por Resolución GMC N° 59/97, cuyo desarrollo contemplaba TRES (3) etapas, concluyéndose la primer etapa con la entrega de un documento en la última reunión del Subgrupo en noviembre de 2000.

Este documento contiene una descripción e inventario de la red relevante en cada país, un diagnóstico del estado de la misma y los mapas correspondientes.

Adicionalmente esta Comisión consideró conveniente contar con un instrumento que permitiera analizar la información relevada de manera más ágil, por lo cual propuso al Subgrupo el armado de un Sistema de Información Geo-referenciado a nivel del MERCOSUR y la solicitud de Cooperación Internacional para su desarrollo. Con posterioridad esta solicitud fue aprobada por el GMC, estando pendientes las gestiones para su obtención.

Al mismo tiempo la Delegación Argentina remarcó, que dadas las características de planeamiento del desarrollo de la infraestructura que se le dio a los trabajos a nivel de la Comisión de Infraestructura, estos han sido valiosos para dar un marco regional a las negociaciones que se realizan a nivel bilateral en los foros sobre infraestructura, que se encuentran constituidos con los países limítrofes, como asimismo en la participación en foros multilaterales como lo es la Iniciativa de Infraestructura Regional de Sud América (IIRSA).

Por estas razones, y dada la categoría de seguimiento que se le ha dado a este tema en el Plan de Acción del Subgrupo, es que la Delegación Argentina considera conveniente la reanudación de los trabajos de la Comisión con la participación plena de las restantes Delegaciones.

Iniciativa de Infraestructura Regional de Sud América (IIRSA).

La Delegación Argentina informó sobre los proyectos presentados y las solicitudes realizadas en materia de financiamiento para ejecución de los mismos, como también de asistencia técnica para la realización de estudios, tanto para el Eje MERCOSUR-Chile como para el Eje Brasil-Paraguay-Bolivia-Chile que tiene puntos de contacto con Argentina.

Entre los pedidos de asistencia técnica más relevantes mencionó el proyecto para optimizar las instalaciones de control fronterizo en el paso de Cristo Redentor, entre Argentina y Chile, y el de optimización de un cruce fijo en el nodo Clorinda-Area Metropolitana de Asunción con Paraguay.

En materia de solicitud de financiamiento se mencionó la presentación de varios proyectos en la red interna que permitirán mejorar la conectividad en los ejes de desarrollo.

La Delegación de Paraguay hizo lo propio informando de la reciente Reunión en el marco de la IIRSA, que se ha realizado en Asunción con los Gerentes de los Ejes MERCOSUR-Chile y Brasil-Paraguay-Bolivia-Chile y Perú, oportunidad en que fueron presentados los proyectos más importantes del país y en particular en materia de Infraestructura física, con los cuales el país fortalecerá enormemente su integración regional

Se decide mantener el seguimiento de los temas de infraestructura proponiendo la reunión del comité de expertos en la próxima reunión.

4. TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADERIAS

La Delegación Argentina expreso que:

Entre los países del MERCOSUR se aprobó por medio de la Decisión N° 15 del 15 de diciembre de 1994 del Consejo del Mercado Común el "Acuerdo sobre Transporte Multimodal en el Ambito del MERCOSUR" como resultado de los trabajos realizados y negociados en ocho reuniones de la Comisión Ad-Hoc de Transporte Multimodal integrante de los subgrupos 5 – Transporte terrestre - y 6 – Transporte marítimo. En virtud de la decisión adoptada por los plenipotenciarios de los Estados Parte en Montevideo el 30 de diciembre de 1994 dicho acuerdo pasó a titularse "Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercaderías" y fue inscripto al amparo de lo dispuesto por el Artículo 14 del Tratado de Montevideo de 1980.

Dicho acuerdo siguió los procesos de ratificación que cada país consideró adecuado según su normativa interna ya que el Tratado de Montevideo de 1980, nada expresaba al respecto.

Con la finalidad de perfeccionar el contenido del "Acuerdo" y a fin de dar continuidad a los avances logrados consolidando los existentes es que se propone considerar su modificación y actualización.

Al respecto se hicieron las siguientes consideraciones: en primer lugar es necesario que concuerden debidamente los textos referidos a "Ambito de Aplicación" ya que no existiría cumplimiento obligatorio del "Acuerdo" lo que lo hace facultativo y por lo tanto sujeto a la voluntad de las partes transformándolo en un simple punto de referencia perdiendo por lo tanto la efectividad buscada.

Se hizo también referencia a que se deberá reemplazar "destinatario" por "consignatario" al tratar la entrega de mercaderías transportadas, conforme con las definiciones contenidas en el Artículo 1º, y al error en cuanto al limite de responsabilidad incluido en el Anexo I ya que se indica que es de 400 Pesos Argentinos por kilogramo cuando debería serlo por bulto.

Además de lo expuesto expresamente se consideró necesaria la modificación y actualización de las materias y articulado mencionados en la "Propuesta para

modificar y actualizar el Acuerdo para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercaderías" que como Anexo IX se agrega al presente.

A propuesta de la Delegación de Brasil que consideró escaso el plazo de 45 días se acordó que las modificaciones propuestas serán consideradas en la próxima reunión del SGT NC 5 a fin de acordar su inclusión en un Protocolo Adicional al Acuerdo.

TRANSPORTE MARITIMO

La Delegación Argentina expresa que oportunamente el representante de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables manifestó la decisión de Argentina de continuar con el tratamiento del proyecto de Acuerdo de Transporte Marítimo, modificando de este modo la posición expresada en el año 2001. Sugiere la posibilidad que en la próxima Reunión del SGT NC 5 se pueda constituir la Comisión de Expertos a los efectos de continuar con su tratamiento.

Seguros de Responsabilidad Civil

La Delegación de Uruguay hace referencia a que debería continuarse con el tratamiento del tema de limitación a la responsabilidad civil contractual en el transporte automotor de personas.

Por otra parte la Delegación de Brasil expone que en los seguros que cubren las responsabilidades contractuales y extra contractuales se encuentran limitaciones en los casos en que se produce la extensión de cobertura hacia los otros países. Este problema requiere un análisis técnico previo para determinar hasta que punto esos toques pueden aumentarse en el caso del transporte de Mercaderías Peligrosas.

La Delegación Argentina manifiesta que el tema se debe enmarcar de la siguiente manera:

Antes de la vigencia del ATIT regía el principio de que el seguro debía contratarse en la compañía del país en que se localizaba el riesgo. A partir del ATIT se establece el principio de la contratación del seguro de responsabilidad civil para terceros no transportados que debería efectuarse en la compañía de la bandera de la empresa de transporte. Esto suponía necesariamente una extensión de responsabilidad para los otros países cubierto por otras compañías de seguros entre las cuales existiría también un acuerdo previo. Este sistema fijó límites de cobertura de riesgo muy bajos a la luz de las responsabilidades que se hicieron efectivas en los últimos tiempos, esto en materia de responsabilidad civil en el caso de vehículos que transportan cargas "normales" dejando señalado asimismo el vacío que se produce en materia de circulación de materiales peligrosos por la agravación del riesgo que ello significa y que en consecuencia en caso de siniestro las obligaciones indemnizatorias serían sustancialmente mayores.

Se acordó entonces la necesidad de aumentar los topes de cobertura sin perjuicio de considerar en las próximas reuniones este problema con informes técnicos.

El jefe de la Delegación de Argentina, da por instalado el tema para las próximas reuniones del Subgrupo esperando la participación de expertos en este tema específico.

VARIOS

Las Delegaciones de Uruguay y Bolivia expresan su inquietud por la falta de información sobre una reunión realizada en Buenos Aires por el Comité Técnico de la Reunión de Ministros de Justicia del MERCOSUR, relacionada con el establecimiento de un régimen de jurisdicción en el transporte terrestre, dado que por tratarse de temas estrictamente relacionados con el transporte necesariamente debe contar con la participación de delegados del sector de cada país.

Asimismo la Delegación de Paraguay señala que ha tomado conocimiento del tema a través de una consulta del MJT sin que las autoridades de transporte hayan recibido ninguna invitación formal para el evento.

Se decide que la Presidencia Pro-Tempore se dirija al GMC a los efectos de solicitarle que en futuras reuniones de Subgrupos o Comisiones Técnicas que traten el tema transporte se invite a representantes del SGT NC 5.

Finalmente la Delegación Chilena sostiene que los objetivos del SGT NC 5 sólo serán plenamente logrados en la medida que se eliminen las prácticas de corrupción que distorsionan la estructura misma del transporte internacional. Es la voluntad manifiesta de las Delegaciones que concurren a este foro arbitrar las medidas que estén a su alcance para poner en evidencia y sancionar las manifestaciones de corrupción que puedan ocurrir en cada uno de nuestros países y avanzar hacia un sistema de transporte libre de este flagelo, sano en su implementación y transparente en sus prácticas.

Las Delegaciones de Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay expresaron su beneplácito por las atenciones recibidas y por la eficiente labor cumplida por la conducción nacional Argentina y en particular por el señor Subsecretario Sr. Luis Drago al cual se homenajeo con un caluroso aplauso que puso punto final a las deliberaciones

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 – Inspección Técnica Vehicular, posición de Uruguay
- Anexo V - Proyecto de Resolución aclaratorio del MERCOSUR/GMC/RES. 58/94
- Anexo VI – CONDESUR
- Anexo VII – El Foro de Empresarios de Transporte de Personas por Carretera del MERCOSUR.
- Anexo VIII – Requisitos para otorgamiento de licencia profesional de conductor.
- Anexo IX - Documento Argentino sobre Transporte Multimodal.

Por la Delegación de Argentina
LUIS ERNESTO DRAGO

Por la Delegación de Brasil
NOBORU OFUGI

Por la Delegación de Paraguay
HUMBERTO V. RODAS ORUE

Por la Delegación de Uruguay
CONRADO SERRENTINO