

MERCOSUR/SGT Nº 5/ACTA Nº 1/03

XXV REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO Nº 5 “TRANSPORTES”

Se realizó en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, entre los días 26 y 28 de Marzo de 2003, la XXV Reunión del Subgrupo de Trabajo Nº 5 “Transportes”, con la presencia de las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Participó como observador la delegación de Chile.

La lista de participantes en carácter de delegados y observadores se agrega como Anexo I de la presente Acta.

El Acto de Apertura fué realizado con la asistencia del S.E. el Señor Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones de la República del Paraguay, Ing. Antonio Adan Nill, quien al momento de proceder a la inauguración de la reunión, saludo a los presentes dándoles la bienvenida y formuló apreciaciones sobre la importancia que tiene para el sector transporte el proceso de integración. Destacó la importancia de la unidad de los países que integran el MERCOSUR por encima de las discrepancias y las distintas situaciones de cada uno de los Estados Partes, considerando la convulsionada situación que vive en la actualidad la humanidad. Enfatizó en aquellos temas tratados de manera recurrente en el sector, las asimetrías operativas y económicas entre las distintas banderas y sobre la diversos aspectos vinculados al transporte, todos ellos aspectos fundamentales para el cumplimiento del Tratado de Asunción. Concluyó expresando votos de éxitos en los trabajos a ser desarrollados.

Finalizada la intervención del Señor Ministro, hicieron uso de la palabra los Señores Jefes de Delegación de los países presentes, quienes coincidieron en extremar los esfuerzos que sean necesarios para que en la medida de lo posible, las conclusiones a las que se arriben sean fructíferas y convenientes para toda la región. Cumplimentadas las formalidades, se pasó a una reunión privada de Jefes de Delegación, donde se consideraron detalles de la Agenda.

Al momento de reiniciarse el Sesión Plenaria en horas de la tarde, el Lic. Humberto Rodas, Jefe de la Delegación de Paraguay, comunicó la aprobación del Temario realizada en la reunión de Jefes de Delegación, el cual se adjunta como Anexo II a la presente del Acta, aclarándose que la misma contempla aquellos temas insertos en el Programa de Trabajo para el 2003, igualmente motivo de consideración de la XXV Reunión del SGT Nro. 5, por expreso mandato del GMC.

Acto seguido -atendiendo la programación prevista-, y conforme es usual en las reuniones del SGT 5, la Presidencia de la Reunión invitó al Sector Privado a intervenir en el foro, al momento de resaltar la importancia de la asistencia de dicho sector al encuentro, quienes permanentemente contribuyen con sus aportes para la integración en la región.

En consecuencia, hizo uso de palabra el Señor Julio César Huespe Pin, quien se dirigió a los presentes en representación del Consejo Empresarial del Transporte de Cargas por Carretera del MERCOSUR, Bolivia y Chile (CONDESUR), así como también, en nombre del denominado Foro de Empresarios de Transporte de Pasajeros por Carretera del MERCOSUR.

Dio lectura e hizo entrega al plenario de sendas notas; una en la que resalta a manera de título "XXI Reunión del Consejo Empresarial de Transporte de Cargas por Carretera del MERCOSUR (CONDESUR) y otra dirigida expresamente a los Señores Coordinadores Nacionales del SGT Nro. 5 fechada día 26 de marzo de 2003. Ambas Notas se agregan a la presente Acta como Anexo V.

Respecto a las presentaciones del Sector Privado se efectuaron las siguientes apreciaciones:

El Jefe de la Delegación Argentina; Señor Luis Ernesto Drago expresó que las manifestaciones expuestas en los diferentes puntos de las notas presentadas son válidas en el sentido en que reflejan los legítimos reclamos del sector empresarial. Enfatizó en la importancia de que en la medida que las autoridades de transporte de los distintos países asuman una función de carácter intermedio entre los usuarios del transporte –tanto de cargas y pasajeros- y los empresarios o prestadores de las distintas modalidades de servicio de transporte, debe reconocerse el esfuerzo de los operadores en la prestación de servicios fiables y eficientes.

A continuación intervino el Jefe de la Delegación Chilena: Señor John O'Brien, señalando que, como siempre, las presentaciones del Sector Privado poseen un buen grado de sensatez y amerita la especial atención de las autoridades de transporte de los distintos países. Sin embargo, solicitó al sector privado precisiones respecto a dos puntos en particular insertos en las presentaciones; el primero, sobre qué aspectos del Principio de Reciprocidad consagrado en el ATIT se estaría vulnerando en los servicios de transporte en la región y además, una aclaración de lo que se alude en una de las notas como barreras no arancelarias o trabas burocráticas.

Llegado a este punto, hizo uso de palabra el Sr. Noboru Ofugi, Jefe de la Delegación Brasileña, quién recordó que en oportunidad de la XXIV Reunión del SGT 5 realizada en septiembre del pasado año en Foz do Iguazú, yá el sector privado había efectuado en presentaciones de similar contenido, –en gran parte- a la actual. Con respecto a los puntos que preocupan al sector privado, la Coordinación Brasileña -por entonces en Ejercicio de la Presidencia Pro Tempore-, había efectuado consultas internas que han merecido respuestas a manera de Nota Técnica emanada de los Organismos consultados que se adjunta a la presente Acta como Anexo VI. Por lo demás, solicitó que cada Delegación analice detenidamente cada punto de las presentaciones del sector privado, lo que contribuirá a dar la mejor respuesta posible en cada caso.

A su turno, intervino el Ing. Conrado Serrentino, Jefe de la Delegación de la República Oriental del Uruguay, quien efectuó algunas reflexiones sobre algunos de los puntos mencionados en las notas del sector privado.

Hizo especial mención a la Resolución del GMC 117/94 sobre transporte de encomiendas y correspondencia en ómnibus, señalando que el tema preocupa a su Delegación, ya que siendo el mismo de larga data, no ha podido aún ser instrumentada. Insistió en la conveniencia que en la Reunión del CT 2 se asigne énfasis necesario de manera que de una vez por todas dicho comité se expida en forma clara y queden así destrabados los inconvenientes que impiden su utilización por parte de los operadores. Con respecto a la referencia hecha a los Permisos Ocasionales, acompañó la preocupación en el sentido de que no se desvirtúe lo previsto en el ATIT sobre este punto, confundiendo dichos servicios con los servicios profesionales prestados por empresas regulares formalmente habilitadas. Con respecto a la convocatoria de la Comisión del Art. 16 del ATIT puntualizó la importante experiencia que reviste para la región la existencia en un instrumento como el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre del Cono Sur, en el cual se pueden plantear todas las propuestas requeridas.

Llegado a este, momento, la Presidencia cedió la palabra al Sr. Julio César Huespe, quien a título aclaratorio –y a petición del Jefe de la Delegación Chilena-, complementó su intervención señalando que determinadas medidas tales como peaje diferenciado en determinado territorio, exigencia de cintas reflectivas en otros, precios especiales para gasoil, etc. caen dentro de lo que podría considerarse como barreras no arancelarias.

Nuevamente intervino el Señor Representante de la Delegación Argentina, quien expuso que cada país, así también la República Argentina, pretende para sí sus principios económicos y que aquellos puntos como lo precedentemente señalado devienen de decisiones internas tomadas en su país, ya explicitados anteriormente. Puntualizó que en la República Argentina, solamente 9.000 kilómetros de un total de 30.000 kilómetros están concesionados y por ésta última, siguen cobrando el valor final el Estado Argentino siendo aquella una decisión de su país solamente para empresas de su bandera constituidas en determinada forma, desde el punto de vista legal y fiscal.

Llegado a este punto, intervino la Delegación Paraguaya con respecto a un punto inserto en ambas presentaciones del sector privado; la temática referida al Acuerdo sobre Jurisdicción en Materia de Contratos de Transporte Internacional de Carga entre los Estados Partes del Mercosur, concluído en el ámbito del Comité Técnico de la Reunión de Ministros de Justicia del MERCOSUR, firmado en Julio del 2002 en Buenos Aires e identificada como la Decisión CMC 11/02. Trajo a colación, lo expresado por el GMC en oportunidad de XLVII Reunión Ordinaria del citado foro realizado en Brasilia entre los días 10 y 11 de Octubre de 2002, a consecuencia de la preocupación ya planteada en ocasión de la XXIV Reunión del SGT 5 del mes de Septiembre de 2002 en la ciudad de Foz de Iguazú, sobre el particular.

Aclaró que efectivamente, y atendiendo el reclamo del SGT 5, el GMC en su XLVII Reunión, específicamente en la parte final del Punto 3.3; Sub Grupos de Trabajo, en lo que concierne al SGT 5, había acordado solicitar a los Coordinadores Nacionales de los foros vinculados al GMC que informen a los respectivos Coordinadores Nacionales del SGT Nro. 5 siempre que fueren tratados en sus foros temas relacionados a áreas de transporte. Copia de la parte pertinente de dicho Acta, fue entregada por la Delegación Paraguaya, para información de los Señores Jefes de Delegación, junto con otros documentos de trabajo, cuyo detalle se adjunta como Anexo VII de la presente Acta. Siempre sobre el mismo punto, La Delegación Anfitriona comunicó que desconoce algún tipo de información en cuanto a trámites por parte del Ministerio de Justicia y Trabajo de Paraguay, tendientes a internalizar la norma aprobada por Dec. 11/02, vía tramitación parlamentaria, estando la DINATRAN pendiente de cualquier novedad que pueda surgir en tal sentido, circunstancias que se ha hecho saber igualmente a las áreas pertinentes de su Cancillería Nacional. Fue aclarado que lo surgido del GMC precedentemente aludido, se aplica igualmente a otras normas, tales como lo relacionado con la Res. GMC 75/97 sobre Inspección Técnica Vehicular.

En otro momento, la Delegación Anfitriona advirtió que la eventual convocatoria de la Comisión del Art. 16 del ATIT, pasa por el hecho de que actualmente la Mesa de Turno de las Reuniones de Ministros del Cono Sur la ejerce la República del Bolivia.

Llegado a ésta instancia, teniendo presente que varios de los puntos expresados por el Sector Privado serán abordados durante el desarrollo de la Agenda aprobada, se dio inicio al desarrollo del mismo, llamando la Presidencia Por Tempore del SGT 5, la atención de que el ordenamiento de dicha agenda -a los efectos prácticos de ordenar la reunión- pretende ser coherente con la secuencia de temas según apareciera en el Proyecto de Programa de Trabajo de 2003, elaborado por la Coordinación de Paraguay ante el SGT Nro. 5, en su carácter de Presidencia Pro Tempore.

Desarrollo de la Agenda

1.- Programa de Trabajo para 2003. Cumplimiento del Mandato de la XLVII Reunión del GMC.

La Delegación Paraguaya trajo a colación, el mandato expreso emanado del GMC en oportunidad de XLVII Reunión Ordinaria del citado foro realizado en Brasilia entre los días 10 y 11 de Octubre de 2002, en el Punto 3 "Seguimiento de los Trabajos de la Comisión de Comercio, Sub Grupos y Foros del Mercosur". En efecto, recordó a los demás Coordinadores la instrucción precisa dirigida a los órganos dependientes para elevar sus respectivos programas de trabajo para el 2003 a tiempo para su consideración en la próxima reunión del GMC, al momento de la presente reunión prevista para los días 3 y 4 del mes de Abril en Asunción. Copia de la parte pertinente de dicha Acta, fue entregada por la Delegación Paraguaya, para información de los Señores Jefes de Delegación, junto con otros documentos de trabajo, cuyo detalle se adjunta como Anexo VII del presente Acta.

Tras intercambiar pareceres, los Señores Jefes de Delegación decidieron elevar al GMC, el documento denominado "Programa de Trabajo para el 2003" el cual luce en el Anexo IV del presente Acta, con lo que de ésta forma se dió cumplimiento al mandato señalado precedentemente, quedando la Coordinación por Paraguay, en carácter de Presidencia Pro Tempore, encargada de derivar los antecedentes conforme corresponda.

2.- Principios para el Acceso a la Profesión de Transportista (Res GMC Nro. 58/94)

Retomando el tema ya abordado en reuniones previas, orientadas todas a la modificación o aclaración del Art. 6 Inciso "a" de la Resolución GMC Nro. 58/94, que define el concepto y los requisitos para el acceso a la profesión de transportista en el MERCOSUR, pendiente para la presente reunión en razón de la existencia de diferentes prácticas y puntos de vista sobre el particular, tras intercambiar pareceres, las Delegaciones de Argentina, Brasil y Paraguay coincidieron con la siguiente redacción:

"Ser propietaria de una flota propia que tenga al menos 80 tn. (ochenta toneladas) de capacidad estática de transporte, compuesta por el conjunto de tractores y semi-remolques y/o camiones con acoplados y/o camiones"

La Delegación Uruguaya sugirió la siguiente redacción:

"Ser propietaria de una flota que tenga una capacidad transportativa total mínima de 80 tn. (ochenta toneladas), admitiéndose para ello la combinación de equipos de tipo tractor con semirremolque o de camión con acoplado. Para alcanzar aquella capacidad mínima pueden también admitirse camiones de carga útil convencional de 14 t. (catorce toneladas) conforme a la descripción del Acuerdo 1.50 (XIV) las Reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transporte de países del Cono Sur".

Habida cuenta que persisten disparidad de interpretaciones sobre el presente punto, se resolvió dejar el tema pendiente de tratamiento para la próxima reunión, comprometiéndose las delegaciones en la búsqueda de una redacción que satisfaga a las partes.

3.- Revisión de Régimen de Infracciones y Sanciones

Abierto el debate sobre el presente tema, intervino en primer término la Delegación Uruguaya, expresando su preocupación respecto a la falta de claridad con respecto a la aplicación del Anexo IV sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre del Cono Sur(ATIT), protocolizado como Acuerdo de Alcance Parcial al amparo de la ALADI. Asimismo expresó que en determinados lugares algunas unidades son detenidas en ruta, siendo obligadas a efectuar pagos de multas para continuar el viaje. Señaló que en esa forma subsisten los problemas vinculados a “infracciones” mas allá de que se revise el Anexo IV. Todo esto es independiente de las formalidades que hayan instrumentado los países para instruir sumarios administrativos derivados de las sanciones previstas en el Anexo IV citado.

A su turno, la Delegación Argentina intervino enunciando que la naturaleza del régimen sancionatorio debe ser correctivo con lo que al ser los montos del régimen de penalidades vigentes de montos exorbitantes, las actas de comprobación labradas por infracción a la normativa de transporte terminan en extensas actuaciones administrativas, no dando cumplimiento con el espíritu de la sanción. Es por ello, que es de suma importancia reconsiderar los montos de las sanciones, que se encuentran en la actualidad valorizados en Dólares Americanos lo cual resulta impropio. Asimismo enumeró tres aspectos que según entiende la Delegación Argentina deben tenerse presente: 1) Mejorar los procesos de fiscalización, 2) Corregir el sentido de la aplicación de las multas y 3) Categorizar las sanciones ajustando la cuantificación de las multas en medidas que permitan adecuar la moneda vigente y establecer como unidad de medida de las mismas, el precio de litro de gasoil, que se encuentra estrechamente vinculado con la actividad.

Intervino en esta instancia la Delegación Brasileña, informando que ha procedido a revisar los planteamientos sobre el presente tema efectuados por el sector privado en la anterior reunión, arrojando a la mesa las conclusiones de un trabajo a manera de gráfico comparativo elaborado en base a la normativa hoy vigente y la sugerencia de los operadores, el cual se agrega a la presente Acta, a manera de documento de trabajo a utilizar en las tareas que se requieran, como Anexo VIII.

La Delegación Chilena, con respecto al punto, manifestó que coincide en líneas generales con lo planteado por las demás delegaciones, entendiendo igualmente que los montos de las sanciones se hallan desfasados con la realidad que vive la región, graficando como ejemplo que en su país, el *Ingreso per Cápita* al año es de U\$S 5.000 y que las multas internas no tienen ninguna relación con los montos expropiatorios del Protocolo Adicional.

Por su parte, la Delegación Paraguaya expresó que si bien es cierto, lo que se trata al aplicar las sanciones es que las empresas poco serias se avengan al cumplimiento de determinadas normas; el servicio en general sea debidamente reencauzado según los objetivos en cuanto a seguridad y eficiencia enunciados en la ATIT.

Informó el Presidente de la Delegación Paraguaya, que algunas empresas de su bandera han sido sometidos a abusos y trámites engorrosos innecesarios y que por todo ello resulta oportuno revisar el régimen de infracciones y sanciones actualmente vigente, agregando que en el caso paraguayo, en determinados casos, debido a falta de claridad con respecto a algunos procedimientos pueden derivarse en casos judiciales, que podrían afectar no solo a la Institución responsable de la aplicación de la norma, sino también a su titular. Puntualizó, además, que en la carpeta entregada a los Jefes de Delegación, consta una propuesta elaborada por el Paraguay sobre este tema.

Concluyendo el punto, quedó acordado como acción a seguir, que cada país elaborará una propuesta, la que deberá ser remitida a la Presidencia Pro Tempore en un plazo máximo de sesenta (60) días. Dichas propuestas comprenderán las modificaciones que se pretende realizar al Anexo IV, como así también los procedimientos de contralor durante las operaciones de transporte.

4.- Perfeccionamiento del Documento de Idoneidad

La Delegación Paraguaya, presentó (Anexo IX) un formato del documento de Idoneidad utilizado actualmente, aclarando que en la práctica operativa se procede a agregar como información al momento del llenado, datos respecto a la frecuencia de determinado servicio de transporte de pasajeros, así como también al tipo o categoría del mismo.

Sobre el tema, la Delegación Brasileña manifestó que tal procedimiento exigirá a cada modificación respecto a estos servicios, un nuevo documento de idoneidad deberá ser elaborado para mantener actualizado los datos de las empresas afectadas. Acotó que si el agregado de información contribuyese a mejorar y agilizar el registro de las empresas, uniformizar el documento resultaría válido por cuanto que no se verían entorpecidas las tramitaciones de práctica actualmente efectuadas.

Las Delegaciones coincidieron en que una eventual modificación formal del documento de idoneidad previsto en el ATIT, ameritaría la realización de una reunión a nivel de Comisión del Art. 16 del citado instrumento, por lo que en consecuencia debe propiciarse la misma en un plazo que debe ser estudiado por cada Delegación, para ser posteriormente consensuada.

Se recomendó a los países extremar las medidas para ajustar los permisos originarios(Documento de idoneidad) a la normativa vigente.

5.- Límite de Responsabilidad Civil Contractual del Transportador de Pasajeros

Las Delegaciones presentes, tras ser informados suficientemente respecto a las conclusiones arribadas por la Comisión de Especialistas sobre Límite de

Responsabilidad Civil Contractual del Transportador, aprobaron por unanimidad el documento emanado de dicha Comisión, el cual se adjunta a la presente Acta como Anexo X.

6.- Transp. Multimodal. Cruce de Información p/. Ajustes en la norma

En ocasión del tratamiento del tema Transporte Multimodal, la Delegación de Paraguay, expuso sobre las ventajas y la importancia de continuar con las propuestas de modificación y actualización del Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de mercancías en el sentido de que, en tanto y en cuanto el mismo sea un marco normativo que contemple innovaciones en materia de nuevas formas de gestión que puedan alinear los actuales sistemas con las practicas internacionales en el tratamiento de la documentación contractual, promoviendo y propiciando y el acompañamiento en el uso de medios electrónicos. El mismo se justificará como herramienta referencial para quienes se acojan a sus beneficios y ventajas y no quedar como simple retórica para su instrumentación.

Igualmente explicó que para ese objeto fue preparado el documento que fuera oportunamente remitido a la distintas delegaciones a fin de que en el mismo se puedan realizar las propuestas de modificación y actualización, que de acuerdo a lo verificado en algunos casos son de forma y en otras, de fondo. Recordó así mismo que este tema fue tratado en ocasión del 7mo. Periodo de sesiones de la Comisión de la Empresa, la Facilitación de la actividad Empresarial y el desarrollo de la Junta de Comercio y Desarrollo en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo realizado el mes pasado. En la ocasión, en el ítem de transporte multimodal, se informó que en el seno de esta Comisión se realiza actualmente un estudio sobre la viabilidad de si

sería deseable, aceptable y práctico contar con un instrumento internacional que regule la responsabilidad derivada del transporte en esta modalidad que se dará a conocer a comienzos de este año.

La Delegación de Brasil, confirmando haber recibido el documento provisional remitido por la Delegación Paraguaya, remitió un documento a la Presidencia Pro Tempore sobre algunas sugerencias y recomendaciones en torno a las propuestas de modificación y actualización en el marco de este Acuerdo de Transporte. Dicho documento consta como Anexo XII

La Delegación Argentina propicia al respecto la necesidad imprescindible de contar con el aporte representativo de los Organismos específicos de otros modos de transporte intervinientes tales como el ferroviario, el acuático y eventualmente el aéreo.

Finalizando el debate sobre este punto, las delegaciones acordaron remitir a la Presidencia Pro Tempore, sus observaciones con anterioridad a la próxima reunión.

7.- Transporte de Mercancías Peligrosas. Actualización

Dando Continuidad a los trabajos de actualización del Anexo II del Acuerdo respectivo, normas técnicas del Acuerdo para la facilitación del Transporte de Productos peligrosos, registramos:

- La Delegación de Paraguay remitió previamente la Parte 6 en Español;
- La Delegación del Brasil entregó durante la Reunión la versión en portugués de las partes 1,2,3 y Capítulos 6.1, 6.2 y 6.3 de la Parte 6;
- No fue posible realizar una reunión de especialistas en productos peligrosos, debido a la ausencia de los representantes de Rca. Argentina y de la Rca. Oriental del Uruguay.
- La Delegación Brasileira recordó el compromiso de la delegación Argentina de proponer Estudio Técnico identificando posibles modificaciones entre la 11ª y la 12ª - Edición ONU. En este contexto, informan que mediante las sugerencias recibidas durante la consulta pública realizada en el Brasil, para la actualización del reglamento en el país, iniciaran estudios para la actualización del listado de productos peligrosos y consecuentemente la Parte 4, que trata de instrucciones

para embalajes y el capítulo 3.3, sobre provisiones especiales, con base en la 12ª Edición ONU.

- Se remitirán esos documentos ya modificados conforme a la 12ª - Edición, para el análisis de las demás delegaciones.
- Considerando que la base de discusiones se inició en la 11ª - Edición ONU, y que ésta deberá incorporar las decisiones ya acordadas en el Anexo II – hoy vigente, así como algunas de la 12ª - Edición – ONU. La Delegación del Brasil propone que las delegaciones sigan remitiendo los textos de las dos versiones conteniendo las alteraciones por cada delegación bien identificadas o señaladas, previamente a la próxima reunión, con el propósito de facilitar los trabajos de grupos de especialistas.
- La Delegación Uruguaya expresó que el trabajo que le fuera encomendado como consecuencia de la XXIV Reunión de este Sub Grupo, estará concluido antes del 31 de mayo próximo.
- Todas las delegaciones concordaron en realizar eventuales reuniones previas a las del SGT-5, también intercambiar por correo electrónico entre los coordinadores de este grupo de trabajo, para el seguimiento de las tareas respetando el cronograma aprobado en la XXIV Reunión realizada en Foz de Yguazú.
- La Delegación Brasileña propuso realizar reuniones intermedias del Grupo de Trabajo de Especialistas de Mercancías Peligrosas en Brasil, teniendo presente la continuidad de los trabajos de actualización de esas normas.
- En la oportunidad, la Delegación Brasileira entregó a las demás delegaciones copia de la legislación específica en cuanto al transporte de productos con aplicación en la producción de entorpecentes (Portaria MJ Nro. 169 del 21/02/2003).

8.- Proyecto sobre Requisitos para el Otorgamiento de las Licencias Profesionales de Conducción. Procedimientos en atención a la Dec. CMC 20/02

Dado los tecnicismos que se derivan de la Dec. CMC 20/02, cuya copia fue entregada a los Señores Jefes de Delegación y tras informarse al respecto con una clara exposición de un representante de la Cancillería Nacional de la República del Paraguay, quien propuso que debido a que el tema fue acordado en setiembre del 2002, antes de la promulgación de la Decisión citada, se

podría presentar directamente dicho Proyecto al GMC, indicando en el mismo cuales son los órganos internos de los Estados Partes con competencia en la materia regulada, los procedimientos y los plazos necesarios para asegurar su incorporación, resaltando al mismo tiempo lo establecido en el Art. 5 del citado instrumento de que en caso excepcionales y habiendo consenso, el Proyecto de normas podría aprobarse en la misma reunión del órgano decisorio en la que se presentó. Aún así, los Señores Delegados coincidieron en postergar para una próxima reunión, adecuando el Proyecto de norma conforme a lo expuesto

por el representante de la Cancillería Paraguaya y así, en una etapa posterior, elevar al GMC el Proyecto de Resolución sobre Requisitos para el Otorgamiento de Licencias Profesionales de Conducción, por lo que el tema queda pendiente de tratamiento, comprometiéndose las distintas Delegaciones en insistir con respecto a consultas internas a quienes corresponda para avanzar de una manera más conveniente sobre el presente punto, ha sido tema recurrente en las últimas reuniones del SGT 5.

Al respecto, la Delegación Argentina puso en conocimiento a los miembros de Sub Grupo que tiene en vigor un sistema de cursos de perfeccionamiento para los conductores de vehículos de autotransporte público colectivo de personas de carácter urbano, así como cursos para los conductores de vehículos de transporte de cargas peligrosas y, por otra parte, durante el corriente año, se pondrán en marcha cursos similares de perfeccionamiento para los conductores de vehículos de autotransporte público colectivo de personas de carácter interurbano e internacional y para los conductores de vehículos autorizados bajo el régimen de oferta libre.

A efectos de procurar criterios unificados en el área, la Delegación Argentina pone a disposición de las restantes Delegaciones, los programas en aplicación con el objeto de encuadrar el sistema dentro de las prescripciones de la Decisión CMC Nro. 20/02.

9.- Resolución GMC Nro. 117/94 sobre Transporte de Encomiendas y Correspondencia en Ómnibus de Líneas Regulares.

La Delegación Brasileira informó que participó de las reuniones del CT 2 y que el tema está en la Agenda de la reunión que se realiza coincidentemente a ésta en Asunción. Las informaciones que se tiene sobre el desarrollo de los trabajos es que la normativa para el transporte de encomiendas por ómnibus de líneas regulares será aprobado con ajustes en los procedimientos operacionales aduaneros.

Posteriormente aclaró que de hecho, el CT 2 aprobó la Resolución cuyos anexos están siendo elaborados en detalle para la aprobación final en la próxima reunión del CT 2.

10.- Inspección Técnica Vehicular.

La Coordinación en ejercicio de la Presidencia Pro Tempore, puntualizó haber insertado el tema en el Proyecto de Programa para el 2003 en la Categoría "C" con plazo de tratamiento permanente, dado la importancia del tema con respecto a la seguridad del transporte en la región.

La Delegación de Uruguay, señaló su complacencia por un acuerdo recientemente firmado con la Republica del Brasil a nivel de autoridades de transporte, que permite el reconocimiento mutuo de certificados de inspección técnica vehicular efectuada en cualquiera de las plantas de inspección de ambos países, lo que significa un paso importante para la integración.

La Delegación Brasileña propuso, basado en el Acuerdo firmado con Uruguay, que fuese igualmente aceptadas por todos los países las inspecciones técnicas realizadas en vehículos de cualquier nacionalidad indistintamente en cualquier Estado Parte.

La Delegación Brasileña propuso, además, a la Argentina y al Paraguay que a lo largo del año 2003 sean realizados solamente fiscalización educativa, y que antes del inicio de una efectiva fiscalización sean realizadas reuniones para el establecimiento de la estrategia operacional.

Estas propuestas de la Delegación Brasileira fueron aceptadas por las demás delegaciones.

La Delegación Argentina, informó que el tema de ITV reviste singular importancia en su país y que existen diversos talleres de inspección en su territorio, en donde se efectúan las inspecciones en base a la Res. GMC 75/97.

La Delegación de Paraguay, informó que la aludida Resolución se halla plenamente vigente en su país, concluyendo lo atinado que resulta la aprobación del tema como de tratamiento permanente, lo que permitirá en las sucesivas reuniones acompañar la evolución que vaya teniendo el mismo, especialmente con respecto a la seguridad del transporte en la región, uno de los objetivos asignados al SGT 5.

La Delegación Argentina expresó que le asigna primordial importancia por sus implicancias fundamentales con la seguridad del transporte de personas y bienes, a la inspección técnica vehicular (ITV) a cuyos efectos posee un sistema de habilitación a través de un centenar de establecimientos especializados en la República Argentina, los cuales deben cumplimentar una serie de requisitos para su habilitación.

En tal sentido, la Delegación Argentina comparte el criterio de la Delegación Brasileña y propicia el intercambio de información acerca de los parámetros exigido en cada país con el objeto de procurar criterios homogéneos.

11- Consecuencias para las Unidades afectadas al Transporte de Cargas Peligrosas en cuantos a Inspecciones Técnicas

El presente tema fue incluido en la agenda a petición de la Delegación Argentina. Luego de un amplio debate en el que todas las Delegaciones expresaron sus puntos de vista respecto a la eventualidad de efectuar controles que permitan una mayor seguridad en la utilización de vehículos cisternas, instrumentando normas complementarias pero afines a la Res. GMC 75/95 y al Reglamento de Cargas Peligrosas. Los Señores Jefes de Delegación, acordaron en mantener y/o establecer una fluida vinculación, funcional y orgánica con los organismos competentes que en cada país tienen asignada la responsabilidad específica de habilitar los sistemas de equipamientos para el transporte de cargas peligrosas. Se aclara que de igual modo que el punto anterior, el presente tema tendrá carácter de tratamiento permanente.

12.- Infraestructura

Seguidamente, se procedió al desarrollo del tema referente a infraestructura. La Delegación de Paraguay manifestó que dada la relación existente entre la infraestructura y los servicios de transporte por su carácter biunívoco -además de tomar conocimiento de los emprendimientos que se vienen realizando en las entidades responsables de ese sector-, se estimó pertinente incluir el tema en el Programa de Trabajo para el 2003.

La Delegación de la República Argentina, en uso de palabra, recalcó la importancia de seguir tocando el tema en el ámbito del SGT 5, enfatizando que es este el seno de donde deben surgir las recomendaciones entorno a emprendimientos que deben ser tenidos en cuenta e inclusive priorizados.

Asímismo, dijo, que las infraestructuras no solo son aquellas disponibles como carreteras, sino también y fundamentalmente están las implantaciones físicas de los pasos de frontera; al respecto propuso como sugerencia que esas infraestructuras, deben replantearse no como elementos separadores o de discontinuidad, sino como factores de integración, facilitando procesos de fiscalización y control únicos. Sugirió igualmente, se promueva la creación de un fondo para la construcción de los centros de frontera integrados con todos los elementos necesarios en materia de confort, a través de contribuciones de los usuarios.

La Delegación de la República Oriental del Uruguay, compartió los conceptos referidos a la necesidad de abordar los temas de infraestructura en frontera, expresando al mismo tiempo que la recomendación de Argentina con relación a la creación de un fondo para mejorar dicha infraestructura, es riesgosa en atención a los costos que se adicionarán a transportadores y usuarios en general.

De igual manera, la Delegación de la República del Paraguay comparte la idea de promover los centros de integración en coordinación con los diferentes estamentos involucrados, pero no así la de asignar costos adicionales para la creación del mencionado fondo.

La Delegación de la República Federativa del Brasil, dijo al respecto que la iniciativa es de considerar, pero de aplicabilidad dificultosa por los tipos de legislación existente en torno al financiamiento de obras públicas, como por los factores intervinientes para su realización en términos de plazos.

Así mismo, la Delegación brasileña reseñó sobre los avances realizados en materia de centros fronterizos efectivamente implantados.

A su turno, sobre el punto, la Delegación Argentina hizo hincapié que se deben seguir insistiendo en promover los centros fronterizos integrados porque con los mismos se han logrado la fluidez del tráfico, facilitando al comercio, dando como testimonio el desarrollo de las comunidades en esos lugares incluso.

Continuó diciendo la Delegación de la República Federativa del Brasil que sería de importancia tener conocimiento de un inventario de cómo están funcionando hoy los centros de frontera e igualmente un análisis de los avances realizados en su aplicación de procedimientos para la facilitación en los centros.

La Delegación Uruguaya, mencionó que con referencia al inventario de la infraestructura de los centros fronterizos con la descripción de sus equipamientos y de los avances logrados en la aplicación de los mecanismos

para la facilitación de los trámites de frontera, por una Decisión del CMC se creó una comisión de facilitación de tramites en frontera que ya realizó esos trabajos, sin que aún se tenga conocimiento de la respectiva implementación. Recordó así mismo que dicha Decisión se adoptó luego que este Sub Grupo propusiera en la XII Reunión la Creación de un Grupo Especial que entendiera en la facilitación del funcionamiento de pasos fronterizos.

La delegación de Chile explicó que, en lo referente a la infraestructura, su país a logrado invertir cerca de seis mil millones de dólares en siete años, a través del sistema de concesiones a privados con costos marginales para el Estado. En lo que respecta a los centros fronterizos, estas materias son vistas por los Comités de Frontera en los que participan las autoridades sectoriales de los países vecinos en forma bilateral.

La Delegación de Paraguay hizo un resumen de todo lo comentado, consultando al mismo tiempo si el mismo fue agotado, recibiendo la aprobación del plenario.

13. Asuntos varios

13.1. Proyecto de Reglamentación para la realización de tramites aduaneros y migratorios en Origen para el Transporte de Pasajeros.

La delegación Argentina informó que está abocada en la realización de un reglamento para la agilización de los tramites Aduaneros y migratorios en origen para el transporte Internacional de Pasajeros en el sentido de que los tramites relacionados con aduanas y migraciones se implementen en las terminales de origen del servicio para que los controles y la seguridad sean más efectivas. Para ese efecto estarían reformulando la funcionalidad de las terminales de ómnibus de salida para que éstas sean semejantes en su funcionalidad a las del transporte Aéreo. Agrego el documento aludido en el presente punto, junto con otros en el Anexo XI. Los documentos entregados por la Argentina son los siguientes: Sistema de Seguridad. Terminales de Transporte Terrestre, Copia del Decreto 1035/02, Copia de la Res. 411/02 y Nota fechada en Buenos Aires el día 20 de Marzo del año en curso, referida a límites de responsabilidad.

La delegación Uruguay coincidió plenamente y compartió la ponencia Argentina expresando que la efectividad se daría en el origen del servicio no así en las terminales intermedias solicitando que el reglamento prevea los controles en las mismas.

La delegación brasilera manifestó estar de acuerdo con lo planteado por la delegación Argentina y solicito que presente la propuesta a través de un proyecto para la próxima reunión y que la misma debería de ser efectiva en lo relacionado a la libre circulación de las personas indicando que no se tendrían los elementos suficientes para los controles que se proponen muy especialmente en las franjas de fronteras.

Sobre el tema la delegación Paraguaya concordó con las demás delegaciones en el sentido de que sería mas efectiva la seguridad y el control del trafico de armas y drogas por lo que apoya muy especialmente lo planteado por la delegación del Brasil en cuanto a la presentación de una propuesta para la próxima reunión .

13.2. Seguridad en Materia de Pasajeros y Bultos.

La delegación de Argentina manifestó la necesidad de implementar controles del registro de pasajeros y bultos de manos, cargas y del vehículo propiamente dicho, presentando la Resolución N° 411/ 2002 “ REGLAMENTO DE LAS CONDICIONES TÉCNICO-OPERATIVAS Y ECONOMICOS-FINANCIERAS REQUERIDAS PARA LA CONTINUIDAD DE LA VIGENCIA DE LOS PERMISOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA” que tiene relación sobre seguridad en materia de pasajeros y bultos solicitando se anexe al acta de la presente reunión . Con esto se efectivizaría los controles de los servicios piratas a los cuales casi es imposible fiscalizarlos. Indicando así mismo que actualmente tienen en vigencia un sistema de control satelital cuya implementación redujo al 0% el robo de combustible (Ver Anexo XI).

Al respecto la Delegación Brasileña manifestó que el combate a esos delitos depende de la acción integrada del gobierno y tiene en el parlamento un proyecto de ley que hace referencia al tema, respecto al cual informó las acciones desarrolladas por el Gobierno Brasileño para minimizar el problema y solicitó que cada país presente un informe con referencia al mismo.

La Presidencia Pro Tempore a cargo de Paraguay manifestó apoyar la propuesta presentada por la delegación de Argentina, solicitando al mismo tiempo, que la Resolución presentada por la misma se anexe al acta de modo a que dicho instrumento sirva como antecedente para la elaboración de un reglamento similar en el Paraguay. Agregó su preocupación e informó que en el Paraguay el Ministerio del Interior, encargado de la seguridad nacional, lleva adelante una comisión interinstitucional para combatir a los denominados “piratas del asfalto” y brindar seguridad a las empresas de transporte así como también a los usuarios del mismo.

La Delegación Chilena solicitó que se oficialice la adopción de la libreta profesional del conductor o libreta del tripulante, como lo indica la ATIT, que es un instrumento eficiente para ingresar al país como trabajador, evitando asimismo el tráfico de drogas y otros ilícitos.

13.3. Informe de la Delegación Argentina sobre Programa de Control Primario en Ruta a Conductores.

Con respecto al tema la delegación Argentina informo que el transporte de cargas en su país esta desregulado y que el 94% de la movilización de bienes primarios se realizan a través del transporte terrestre indicando, la implementación de un Registro Único de Transporte Automotor en el cual deberán inscribirse las empresas prestatarias y las unidades destinadas al transporte de cargas, a través de la cual se obtendrían informaciones de tipos de unidades y cantidad, antigüedad, capacidad transportativa, por tipo de productos y flujo de la carga.

La delegación uruguaya manifestó que habilito por los Artículos 270 a 273 de la Ley 17.296 y su Decreto Reglamentario Nro. 349/001, el Registro de Empresas Profesionales de Carga con el objeto de controlar la formalidad aplicada a las operaciones de dicho servicio. La norma reglamentó asimismo la creación y funcionamiento de un “Órgano de Control” integrado por representantes del Sector Público y del Sector Privado. En relación con el equipamiento disponible recordó que el mismo se detalla en los ejemplares del “Anuario Estadístico” que se han distribuido oportunamente a los diferentes países.

La delegación brasilera informó que el Brasil está iniciando la implementación de Registro de los Transportadores Carreteros de Carga, con el objeto de conocer la oferta, distribución espacial, etc.

La delegación paraguaya recordó a las demás delegaciones que el CD “Anuario Estadístico de Transporte” realizado por la Dirección de Planificación Integral de Transporte, entregado en el transcurso de la presente reunión contiene información sobre flujo de cargas y pasajeros y de las unidades destinadas al transporte de los mismos, indicando la preocupación de los técnicos dependientes de esta dirección en que las estadísticas referentes a transporte de cargas y de pasajeros sean registrados permanentemente porque los mismos son de utilidad para el mejoramiento del transporte en la región.

La Presidencia Pro Tempore realizó las consultas pertinentes con las demás delegaciones en lo que hace relación a la convocatoria de la comisión de evaluación del convenio prevista en el artículo 16 de la ATIT a fin de redactar un proyecto de modificación de los temas referidos en el Acuerdo.

La delegación Argentina apoyó plenamente la convocatoria para la revisión del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre a fin de redactar un proyecto de modificación de la misma.

La delegación Uruguaya propuso que antes de realizar la convocatoria se redactara previamente el Proyecto de Modificación por los Estados Partes del MERCOSUR más Bolivia y Chile, para elevar a consideración luego de Perú y así posteriormente convocar a una reunión de la Comisión prevista en el Art. 16 de la ATIT, la cual evaluará dicho Proyecto.

La delegación brasileña apoya la propuesta de la delegación uruguaya, resaltando así mismo que previamente se deberían de analizar, para dar una solución definitiva, el Régimen de Infracciones y de Sanciones previstas en el Acuerdo.

La delegación Argentina apoyó la propuesta realizada por la delegación brasileña.

En ese sentido la delegación chilena manifestó su acuerdo a que previamente se debería analizar el Régimen de Infracciones y Sanciones y Solución de Controversias proponiendo que se fijen fechas para el tratamiento de estos temas.

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 28 de Marzo de 2003.

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 – Documentos elevados a la Consideración del GMC
- Anexo V – Exposiciones del Sector Privado
- Anexo VI – Respuesta al Sector Privado por parte de la Delegación de Brasil
- Anexo VII – Detalle de documentos entregados por la Delegación de Paraguay
- Anexo VIII – Estudio Comparado s/ Régimen de Infracciones y Sanciones (Br)
- Anexo IX – Información de Paraguay s/ Formato Actual de Dcto. de Idoneidad.
- Anexo X- Informe - Comisión de Especialistas sobre Límite de RC Contractual
- Anexo XI- Documentos entregados por la Delegación Argentina.
- Anexo XII- Documento entregado por Brasil s/ Transporte Multimodal.

Por la Delegación de Argentina

Por la Delegación de Brasil

Por la Delegación de Paraguay

Por la Delegación de Uruguay