

## **MERCOSUR/SGT Nº 5/ACTA Nº 2/03**

### **XXVI REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO Nº 5 “TRANSPORTES”**

Se realizó en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, entre los días 3 y 5 de setiembre de 2003, la XXVI Reunión del Subgrupo de Trabajo Nº 5 “Transportes”, con la presencia de las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Participó como observadora la Delegación de Chile.

La lista de participantes se agrega como Anexo I de la presente Acta.

El señor Ministro de Transporte y Obras Públicas del Uruguay, Ing. Lucio Cáceres Behrens dio la bienvenida a las delegaciones de los distintos países presentes, manifestando que han compartido muchas instancias tanto en dificultades como en satisfacciones y logros.

Durante su exposición destacó que la ampliación del Mercosur con otros países acercaba su conformación al esquema de integración del Cono Sur en el ámbito del cual se fueron perfeccionando normas regulatorias sobre transporte que permitieron llegar al Acuerdo Sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), actualmente en vigencia.

En su opinión dicho Acuerdo, al que calificó como “sabio”, contiene principios fundamentales en materia de transporte terrestre que deben perdurar, aunque consideró que posee otras disposiciones que deberían adaptarse a los nuevos tiempos y realidades.

Entre los nuevos desafíos que enfrenta el transporte actualmente destacó el de la seguridad, incluyendo no sólo en este concepto al de los robos a mano armada de cargas y vehículos que transitan por la región, sino también a las medidas que los países del MERCOSUR deben concretar en el corto plazo para adaptarse a los nuevos estándares internacionales de control, lo cual se constituye en un elemento de calidad para acceder a los mercados internacionales.

Planteó a las delegaciones la necesidad de reflexionar sobre la capacidad de transporte y tipo de vehículo que debería exigirse a las empresas para acceder al mercado del transporte en la región.

Finalmente, hizo hincapié en su deseo que en las jornadas de trabajo se arribara rápidamente a consensos en los temas de la Agenda con el objetivo de responder a las diversas necesidades del Sector.

Las Delegaciones presentes agradecieron la bienvenida y coincidieron en cuanto a la importancia, tratamiento y resolución de los temas mencionados.

A continuación las delegaciones aprobaron el temario que luce en el Anexo II de la presente; el cual en líneas generales contempla el denominado "Programa de Trabajo para 2003 aprobado en la XLIX Reunión del GMC realizada en Asunción los días 3 y 4 abril de 2003.

## **1. INSPECCION TECNICA VEHICULAR**

La Delegación de Argentina expresó su opinión respecto a que la Inspección Técnica Vehicular es fundamental y que es preocupante la demora en la implementación del control en otros países.

Argentina posee la estructura en todo el país poniendo a disposición sus talleres y plantas móviles utilizados por sus vehículos nacionales, para la utilización por el parque vehicular internacional que así lo requiera.

Asimismo dejó constancia que en un plazo de 30 días, comenzarán a realizarse controles en frontera a todos los vehículos que no posean el Certificado de Aptitud Técnica y a los que se le detecten fallas importantes que pongan en riesgo la seguridad en ruta, no se les permitirá el ingreso a territorio argentino.

La Delegación de Uruguay expresó que cumple en todos sus términos con la Resolución GMC N° 75/97, y a todos los vehículos que aprueban la Inspección Técnica se les entrega el correspondiente Certificado de Aptitud. Por lo tanto subrayó que a su juicio, el porte en condiciones de validez de dicho documento es el único requisito a exigir a un vehículo extranjero por la autoridad de otro Estado Parte. Agregó que la detención o rechazo de un vehículo sólo se justifica cuando éste presente notorios defectos mecánicos muy graves.

Por su parte la Delegación de Brasil, manifestó que conforme a lo convenido en oportunidad de la XXVª Reunión del Subgrupo N° 5, las inspecciones realizadas por todos los países en vehículos de carga de cualquier nacionalidad, serán válidas en los restantes Estados Parte. Recordó también que la aplicación de los controles ocurra después de diciembre de 2003.

Asimismo propuso que a partir de esta reunión la Inspección Técnica Vehicular de las unidades de transporte de pasajeros, se siga el mismo procedimiento, que el utilizado en los vehículos de cargas.

La Delegación de Chile expresó que la fiscalización a realizarse por Argentina, podría crear dificultades en cuanto a la unidad de criterios en la actuación de los funcionarios destacados en frontera.

La Delegación de Paraguay coincidió con lo expuesto por el resto de las delegaciones, en cuanto a la aplicación de la Resolución GMC N° 75/97, con referencia a la aceptación del certificado emitido por otro país, no debiéndose detener ningún vehículo con certificado vigente, salvo aquellos que presenten

signos visibles de comprometer la seguridad en ruta. Reiteró además, lo manifestado en la anterior reunión, en el sentido que la aludida norma se halla plenamente vigente en el país en virtud de la Resolución MOPC 1649/99, por lo que la DINATRAN ejerce un estricto control sobre las tareas realizadas por los talleres de verificación autorizados para el efecto.

Todas las delegaciones ratificaron su total acuerdo en la aplicación de la Resolución GMC N° 75/97, en reconocer la validez del Certificado de Aptitud Técnica emitido por cualquiera de los países y acordaron establecer que para las unidades de transporte internacional de pasajeros los controles punitivos del cumplimiento de dicha Resolución, comenzarán a partir del 1º de setiembre de 2004.

Quedó aclarado que la obtención del Certificado de Aptitud en otro país debe considerarse como excepcional y ser consecuente de la insuficiencia de estaciones de control en el país de origen.

## **2 . PROTOCOLO ADICIONAL AL ATIT – ANEXO IV (REVISION)**

La Delegación de Uruguay, consideró que el presente tema es de tratamiento grave y urgente atento a las inquietudes formuladas por todas las delegaciones. A tales efectos entregó a los países presentes un cuadro comparativo con el texto vigente del Anexo IV del ATIT y las propuestas de modificaciones remitidas a esta Coordinación, además de la entregada por Paraguay en la XXV Reunión pasada. (Anexo V).

Luego de la deliberación en plenario, las delegaciones acordaron aceptar el ofrecimiento de la Delegación de Argentina para realizar, en principio, los días 13 y 14 de noviembre próximo en ese país, la Reunión de la Comisión prevista en el artículo 16 del ATIT.

La Delegación Argentina aprovechando el tratamiento de este tema hizo entrega a los Presidentes de las Delegaciones de la convocatoria formal a la Comisión del Artículo 16 del ATIT a los efectos establecidos en el mismo artículo.

A esos efectos la Delegación de Chile elaborará próximamente una propuesta de compatibilización de todas las posiciones la cual deberá remitir a todos los Países del Cono Sur antes del 15 de octubre del corriente.

La Delegación de Uruguay expresó que a su criterio debe ratificarse la convocatoria mediante un texto que se ajuste a lo previsto en el ATIT.

### **3. DOCUMENTO DE IDONEIDAD (Documento de idoneidad – Art. 22 num. 4 y siguientes del ATIT)**

Las delegaciones analizaron el tema planteado por las autoridades de Argentina y Paraguay respecto a la posibilidad de incorporar un numeral adicional: “Frecuencia del servicio”, en el modelo de Documento de Idoneidad que figura como Apéndice 1 del ATIT, para el caso de transporte de pasajeros.

Al respecto, se entendió razonable que conste tal característica al momento de otorgamiento del Permiso Originario, fundamentalmente en aquellos casos en los que el Organismo de Aplicación del ATIT distribuye internamente entre varios permisarios de la misma línea, la oferta que en función de acuerdos bilaterales corresponde a su bandera.

De igual manera se coincidió en que los ajustes que se produzcan en dicho parámetro, como consecuencia de acuerdos bilaterales posteriores, no requerirán la emisión de un nuevo documento, sino la comunicación entre autoridades vía fax o por el medio idóneo convenido.

En ese sentido, se acordó incluir en la agenda de la reunión de la Comisión del Artículo 16 del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre que se convino en convocar para el mes de noviembre del corriente año, la incorporación en el modelo de Documento de Idoneidad que se encuentra individualizado como Apéndice 1 del citado acuerdo, un numeral 8, redactado conforme a lo siguiente:

“8. Frecuencia del servicio (sólo para el transporte de pasajeros)”, con una nota aclaratoria que establezca que “Las variaciones posteriores a la emisión del documento de idoneidad de la frecuencia de los servicios comprendidas en los acuerdos bilaterales en el marco del ATIT, no harán necesaria la emisión de un nuevo Documento de Idoneidad, sino que serán comunicada vía fax o medio idóneo convenido, entre las partes”

La delegación de Chile no está de acuerdo con la inclusión de nueva información en el Certificado de Idoneidad por cuanto generará problemas a los transportistas en los cruces de frontera. En efecto, en la eventualidad que los datos no concuerden con las frecuencias utilizadas la fiscalización será más intensa y se exigirá la presentación de documentos adicionales.

#### **4. TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS**

Se realizó un análisis del grado de avance en el cronograma de tareas acordado para la actualización del Acuerdo de Facilitación en materia de transporte de mercancías peligrosas así como de la conveniencia de seguir tomando como base de los trabajos la 11° revisión del “Libro Naranja” dado que acaba de aparecer la 13° edición en inglés.

Ya que la versión en portugués prácticamente ha concluido y que sólo resta la revisión de tres capítulos de la versión en castellano, y habida cuenta que la 11° edición se encuentra en el nuevo formato de Reglamento Modelo de la ONU, constituyendo un avance sustancial respecto a la estructura actual del Acuerdo, se acordó continuar con los trabajos con el objetivo de concluir la nueva versión del mismo antes de la próxima reunión del SGT N°5.

Es de esperar que, como ha sido hasta ahora, cada dos años (en particular en setiembre de los años impares), el Comité de Expertos de la ONU continúe actualizando el “Libro Naranja”, en el marco de una tendencia cada vez más fuerte hacia una armonización mundial en la materia.

Concluidas las tareas referidas en los dos primeros párrafos y para evitar que el Acuerdo tenga apreciables desfases respecto a las actualizaciones de la ONU, y a efectos de que las futuras revisiones sean fácilmente actualizables y utilizables se acordó el siguiente procedimiento:

- 1) Tomar la última versión disponible electrónicamente, en línea, en castellano, en las páginas web de la ONU, la cual está en formato no modificable (pdf). Dado que la ONU no cuenta aún con una versión en idioma portugués, el documento de referencia en dicho idioma, deberá hacerse por traducción como hasta ahora. Sin perjuicio de lo anterior, el documento de referencia básica será el texto correspondiente en idioma inglés.
- 2) Revisar esta edición para reconocer eventuales innovaciones respecto a la versión vigente hasta ese momento en el MERCOSUR.
- 3) Definir eventuales aclaraciones dado que el “Libro Naranja” de la ONU está redactado para todo modo de transporte.
- 4) Definir posibles actuaciones, especialmente en materia de plazos de adopción de determinadas disposiciones, que permitan limitar las eventuales repercusiones de las modificaciones, sobre transportistas, fabricantes, expedidores y organismos de aplicación.
- 5) Confeccionar una propuesta de Acuerdo a ser remitida al GMC, por la cual se establezca la actualización del Anexo II del Acuerdo, en base a la

revisión de la ONU, que deberá adoptarse como válida en la región, acompañada de una addenda que contenga las aclaraciones, modificaciones, o plazos de entrada en vigencia que se considere necesario establecer.

Posteriormente las delegaciones analizaron el estado de situación en materia de aplicación de la normativa vigente sobre embalajes de mercancías peligrosas, y en particular de vehículos y contenedores cisterna.

Dadas las complejidades técnicas e institucionales del tema, y las repercusiones que las normas tienen sobre transportistas y expedidores se concluyó que la aplicación de las mismas debe ser: (I) gradual, (II) acordada entre los estados partes, y (III) tal que vaya atendiendo las situaciones específicas puntuales, más comunes y de conyuntura.

Por Decisión del CMC en la XIII Reunión celebrada el 15 de diciembre de 1997, se aprobó el régimen de Infracciones y Sanciones del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR.

En concordancia con la revisión del régimen de Infracciones y Sanciones del ATIT, actualmente en curso, y por los cambios de carácter macroeconómico producidos recientemente en la región, conjuntamente con el texto actualizado del Acuerdo, se resolvió trabajar sobre una revisión de la referida Decisión que contemple una reducción de las multas allí especificadas.

Al respecto, la Delegación Argentina en Reunión Plenaria expresó su preocupación por las altísimas multas a que están expuestas las empresas de transporte en los casos en que queden involucradas en accidentes, razón por la que se decidió que el SGT 5 se dirija al GMC con el propósito que se encomiende al SGT 6 – Medio Ambiente, el análisis de las asimetrías existentes en el régimen de infracciones en materia de daño ambiental, en el ámbito interno de un Estado Parte como también con respecto a los otros Estados miembros, con el objetivo de armonizar la normativa vigente en el MERCOSUR y establecer sanciones acordes con la situación macroeconómica de la región.

## **5. IMPLEMENTACION DE LA RES. GMC Nº 117/94**

Las Delegaciones reiteraron la necesidad de implementar en forma urgente la Resolución 117/94, con el firme propósito de darle celeridad al transporte de pasajeros internacional, que ve demorado su servicio en frontera ante la intervención aduanera sobre las encomiendas transportadas.

El Comité Técnico N° 2 “Asuntos Aduaneros”, al momento de su implementación, consideró que la misma no cumple con los recaudos legales que deben guardar los procedimientos aduaneros en los aspectos operativos, impidiendo su efectiva aplicación ya que vulnera cuestiones que el servicio aduanero no puede ignorar desde el punto de vista procedimental y normativo. Es por ello que con el fin de darle solución a la necesidad de hacer ejecutiva la norma, el CT N° 2, se encuentra redactando una norma sustitutiva de la Resolución 117/94, que supla aquellos recaudos legales que esta norma no contempla, la cual considera que podría estar operativa en el término de cuatro meses, aproximadamente.

En virtud de la necesidad planteada, y a efectos de que la reglamentación de la intervención aduanera en el sistema de transporte de encomiendas no atente contra la celeridad que debe caracterizar al servicio del transporte de personas, se entendió que, el Comité Técnico responsable de la redacción de la norma, debería coordinar con el SGT N° 5 los aspectos operativos que garanticen el fin para el cual se esta creando la nueva reglamentación.

No obstante lo expuesto, las delegaciones decidieron cursar nota al Grupo Mercado Común, a los efectos de dejar plasmada la posición de este Subgrupo sobre el interés por el dictado y aplicación de la norma, con la firme intención de trabajar operativamente para que esta pueda ser de utilidad al sistema de transporte de personas. Asimismo se recomendó a los Señores Coordinadores aunar esfuerzos ante los servicios aduaneros de cada país para que ese trabajo conjunto arroje los resultados deseados. Copia de la nota se agrega como Anexo IV.

## **6. TRANSPORTE MULTIMODAL**

La Delegación de Argentina se comprometió a entregar en la próxima reunión un estudio comparativo de las proposiciones de las distintas delegaciones para efectuar un aporte más concreto sobre el tema.

La Delegación de Uruguay adelantó que efectuaría algunos aportes adicionales los que hará llegar en un plazo perentorio. Brasil y Paraguay ya presentaron sus comentarios.

Se fijó un plazo de 30 (treinta) días a partir de la recepción de la propuesta uruguaya para la finalización de los trabajos mencionados.

La Delegación de Paraguay, ratificando las expresiones formuladas en la anterior reunión sobre la presente materia, recordó que en dicha ocasión, había hecho entrega de una profusa documentación a los Señores Jefes de Delegación, en la

que se efectuaban comentarios y apreciaciones sobre el particular. Sin perjuicio de ello, hizo entrega a la Delegación Argentina de copias de las mismas.

## **7. TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR CARRETERA: LIMITE DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL DEL TRANSPORTISTA**

A efectos de tratar este tema se constituyó una Comisión de Especialistas.

En la misma, la Delegación de Uruguay expresó que el único documento que se tenía era el enviado por esa Delegación a los demás países, en atención a que no se había recibido ningún otro aporte.

Asimismo se formuló una relación de la situación actual, donde se expuso la absoluta falta de homogeneidad que existía en el transporte terrestre de personas, respecto de los otros modos como el aéreo y el marítimo.

En efecto en esos modos, el transporte de pasajeros cuenta con claros límites a la responsabilidad de los transportistas. Si un pasajero entiende que los montos de cobertura no son los adecuados, se contrata un seguro o póliza complementaria por el monto que se estima pertinente.

Por otra parte debe tenerse en cuenta que el principio que actualmente impera, de responsabilidad objetiva y con garantía, es mediante la socialización de los riesgos por la cobertura por una póliza obligatoria que todo transportista debe contratar. De esta manera se obtienen reglas claras, seguras y equitativas, donde todas las partes involucradas cuentan con respaldo previo.

La Delegación de Brasil expresó que desearía que el proyecto que había enviado Uruguay se tuviera como documento base de trabajo, y que en un plazo a determinar todos los países enviaran sus observaciones o proyectos alternativos.

La Delegación de Chile explicó que compartía el criterio de Brasil. Más aun, en su país, existen pólizas obligatorias donde se cubren los daños a los pasajeros o a los terceros. Por supuesto que si el damnificado entendiera que el monto es insuficiente, podrá reclamar por el "complemento" que entienda pertinente.

A su vez la Delegación de Paraguay se pronunció a favor de la existencia de límites a la responsabilidad, aunque entendió que tal vez se necesitaran más acciones para sensibilizar a las partes involucradas de esta necesidad del sector transporte.



Agregó que volverá a remitir en los próximos días vía correo electrónico las documentaciones que algunas delegaciones ya confirmaron haber recibido, recordando que en ocasión de la XXII Reunión SGT N° 5 realizada en Montevideo entre los días 7 y 9 de noviembre del 2001 (Anexo VI del Acta pertinente), había presentado un informe sobre la presente materia.

En definitiva, todas las delegaciones acordaron seguir trabajando en el tema, tomando como base para las discusiones el documento presentado por Uruguay, los antecedentes que habrá de enviar Chile y todos los demás comentarios que las distintas delegaciones entiendan pertinente remitir. Se acordó como plazo límite el 31 de octubre de 2003, para enviar las observaciones a Uruguay, quien las distribuirá a los demás países.

## **8. REQUISITOS PARA OTORGAR LICENCIAS PROFESIONALES DE CONDUCCION**

Las Delegaciones presentes manifestaron su total concordancia con el texto consensuado durante la celebración de la XXV Reunión del SGT N° 5 en Asunción y cuyo texto fuera entregado a los jefes de delegación en esa reunión.

Asimismo y a los efectos de dar cumplimiento con la DEC. N° 20/02 del Mercosur, se procedió a realizar una ronda de consultas a las distintas delegaciones.

Argentina expresó que no tiene ningún inconveniente en implementar el proyecto acordado, desde que el mismo ya se encuentra vigente en su país.

Brasil manifestó que desde el punto de vista reglamentario el Departamento Nacional de Tránsito – DENATRAN - es a nivel interno, la responsable de aplicar este proyecto. Y fue debidamente consultada en oportunidad de aprobarse la norma elevada al GMC.

La Delegación de Paraguay informó que no posee objeciones a la internalización del proyecto en análisis, por cuanto a nivel interno la DINATRAN es responsable de la aplicación del referido proyecto.

Uruguay expresó que se encuentra en situación de internalizar la norma dentro del plazo de 180 días calendario, una vez que sea aprobada por el GMC (Anexo VI).

Cumpliendo las formalidades establecidas la Delegación de Uruguay elevará la comunicación pertinente al GMC.

Finalmente expresaron su aspiración a que todos los conductores profesionales posean este examen, el cual se considera de vital importancia para la seguridad en el transporte internacional.

## **9. PRESENTACION DEL SECTOR PRIVADO**

El Consejo Empresarial del Transporte de Cargas del Mercosur (CONDESUR) y el Foro de Empresarios de Transporte de Pasajeros del Mercosur, efectuaron sendas exposiciones referidas a los problemas que afectan a dichas modalidades del transporte, las cuales se incorporan al Acta en Anexo VII.

El Señor Augusto Victorica destacó, entre otros, la impostergable necesidad de que se efectivice de inmediato la Resolución GMC N° 117/94 (Transporte de Encomiendas y Correspondencia en Omnibus) y de obtener una definición en cuanto al tema limitación de la Responsabilidad Civil Contractual en el transporte internacional de pasajeros.

Por su parte el Señor Carlos Ney Ramírez enfatizó la importancia de que los Estados Partes se aboquen a solucionar los problemas originados por el robo de cargas en los diferentes corredores internacionales y aquellos derivados de las multas aplicadas por polución ambiental en caso de accidente o siniestros en ruta.

Al efectuarse una ronda de comentarios sobre dichas exposiciones las Delegaciones manifestaron lo siguiente:

La delegación de Chile concordó plenamente con los conceptos del señor Ramírez en relación con la gravedad de los problemas de seguridad en las rutas que están minando las bases mismas del negocio y del servicio del transporte. Chile propone establecer este tema como uno de tratamiento permanente realizando seguimientos regulares para derrotar el impacto de esta lacra. Chile felicitó asimismo las medidas adoptadas por el Gobierno del Presidente Kirchner para poner coto a la inseguridad y a la corrupción, sirviendo de este modo de modelo a los demás países de la región.

La Delegación de Uruguay manifiesta su preocupación por los temas planteados y por las expresiones de los voceros respectivos. Al respecto, si bien concuerda con la importancia de aquellos y les asigna la prioridad correspondiente, entiende que el Sector Público de este país ha recogido siempre las inquietudes del Sector.

Por otra parte, cierto es que en el ámbito del Mercosur existen problemas sin solucionar pero no es menos cierto que los esfuerzos del Subgrupo como tal no siempre conllevan resultados visibles, a pesar de lo cual, los gobiernos respectivos recogen los planteos para fortalecer la competitividad de los operadores.

Asimismo es imperioso destacar que aquí, en el SGT N° 5, el Sector Privado expresa con libertad sus opiniones, la mayoría de las cuales son tenidas en cuenta como orientadoras de la gestión de los delegados oficiales, prueba de lo cual la está dando el resultado de esta reunión.

En relación con los temas particularmente expuestos por el vocero del transporte de cargas, corresponde señalar que no todos están incorporados en la presentación escrita.

La Delegación de Brasil concuerda con la exposición del Sector Privado y confirma que el problema está inserto en un contexto social más amplio. Trasciende el área específica de transporte exigiendo acciones integradas de diferentes áreas del gobierno.

En Brasil varias acciones vienen siendo desarrolladas para cohibir este tipo de delitos, se puede citar por ejemplo la instalación de un sistema integrado de seguridad pública involucrando los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial y a la Institución del Sistema Brasileño de Inteligencia; la autorización para el aumento de efectivos de la Policía Rodoviaria Federal a través de nuevas contrataciones, además de acciones específicas en los niveles federal, provincial y municipal.

La Delegación de Argentina recibe con preocupación lo manifestado por el sector privado del transporte y recoge sus inquietudes expresando que es una preocupación del Gobierno argentino agotar todos los esfuerzos con el objeto de solucionar los aspectos de seguridad en el transporte. En cuanto a los otros temas de preocupación, en Argentina se están desarrollando acciones y planes para atenderlos, trayendo oportunamente al foro del Mercosur los avances logrados y las medidas adoptadas.

La Delegación de Paraguay, al momento de valorar en líneas generales las puntualizaciones del Sector Privado, resaltó la importancia de los puntos 2 y 3 planteados en la presentación del Consejo Empresarial de Cargas, tanto para la agilización del transporte con vistas a la reducción de costos, así como también, para una mayor transparencia en el sector. Con relación al punto 12 de la misma presentación, expresó que efectuará las gestiones y extremará los esfuerzos que sean necesarios ante las autoridades pertinentes de su país para contribuir a mitigar las situaciones anómalas que afectan al sector.

## **10. TRANSPORTE FLUVIAL Y MARITIMO**

Se puso a consideración de los delegados la propuesta de reiniciar las negociaciones sobre Transporte Marítimo, debido a que a pesar de estar comprendido en el plan de trabajo 2000 – 2005, no se ha incluido en la Agenda desde la Reunión XXII en adelante.

Las Delegaciones de Brasil, Paraguay y Uruguay manifestaron su conformidad para que el tema fuera incluido en la Agenda a partir de la próxima Reunión del SGT N°5.

Por su parte la Delegación de Argentina comprometió una respuesta a la brevedad.

El Delegado de Brasil fundamentó su posición indicando que la creación de un acuerdo a nivel del Mercosur no sólo servirá para lograr un mejor relacionamiento interno del bloque en esta área, sino que sobre todo, constituye una necesidad para la participación en negociaciones mundiales, tales como la OMC y el Convenio que propone la Unión Europea sobre Transporte Marítimo, siendo importante en estos casos encarar la negociación en bloque en lugar de la que pudieran hacer los países en forma individual. La Delegación de Uruguay concordó con esa posición.

## **11. RESOLUCION G.M.C. 58/94**

La Delegación Argentina, expresó que entiende que para poder ser una empresa de transporte internacional de cargas, esta debe poseer una flota mínima de cuatro equipos de carga, considerando a cada "equipo de carga" como el conjunto compuesto por tractor y semirremolque o camión y acoplado, sin entrar a realizar ninguna consideración sobre aspectos relacionados con las 80 t. establecidas en la Resolución de análisis; interpretando que a través de esta posición que una empresa que posee esa capacidad mínima de flota propia o en leasing, tiene una infraestructura y medios suficientes para poder responsabilizarse de aquellas obligaciones emergentes de los contratos de transporte o de cuestiones relacionadas con daños que pueda provocar en los países transitados. Por lo que no complementará permisos definitivos de empresas extranjeras que no den cumplimiento a la capacidad mínima de flota exigida por la República Argentina.

No obstante lo expuesto esta Delegación considera que allí no se agota el tema, ya que no se puede hablar de una profesionalización de transporte sólo tomando como parámetro de valoración la infraestructura a través de los vehículos de su propiedad, sino que esto es un punto de partida para avanzar en la reglamentación de una norma que contenga requisitos específicos, que

valore la capacidad de la empresa patrimonialmente y la clase de servicio que realiza.

Las Delegaciones de Paraguay y Brasil manifestaron que se ratifican en la posición asumida en la anterior Reunión del SGT N° 5, realizada en Asunción y que consta en el Acta respectiva.

La delegación de Chile manifestó que en los próximos meses dictará la norma nacional que incorpora la Resolución 58/94 a su legislación y cuyo cumplimiento se reforzará con la creación del registro especial de carga creado por ley de la República, en fecha reciente.

La Delegación de Uruguay entiende conveniente interpretar el texto teniendo en cuenta la capacidad profesional del futuro permisario, razón por la cual, más allá de lo que exige el texto del artículo 6 de la citada Resolución, habría que insistir en la verificación de los otros requisitos que se describen en la norma como esenciales antes de otorgar un certificado de idoneidad.

## **12. VARIOS**

La Delegación de Brasil solicitó al plenario la posibilidad de incluir en el temario, para su tratamiento en la próxima reunión lo relativo al tema de Pesos y Dimensiones, como forma de ir avanzando a fin de proceder a su adaptación a las realidades del mercado actual.

Todas las delegaciones coincidieron con dicha propuesta, siempre y cuando las modificaciones de estructura tengan realmente un respaldo tecnológico, tanto en sus características motrices como estáticas, comprometiéndose a intercambiar los elementos técnicos necesarios para su estudio.

Por su parte la Delegación de Paraguay sugirió asimismo la inclusión del tema de Infraestructura, que está muy ligado a las condiciones de pesos y dimensiones, para su consideración en próximas reuniones.

La Delegación de Uruguay ha pedido al Mercosur la eliminación de la Reunión Especializada de Infraestructura desde la vinculación de este tema con el transporte.

La Delegación de Paraguay hizo entrega de una copia del documento denominado "Informe de la Coordinación por Paraguay ante el SGT N° 5 "Transportes" del Mercosur en ejercicio de la Presidencia Pro-tempore" que fuera presentada en ocasión de la L Reunión del GMC realizada en Asunción en junio de 2003, el cual consta en el Anexo VI del Acta pertinente del GMC.

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

Culminada la consideración de la Agenda, se procedió a suscribir un ejemplar original el día 5 de setiembre de 2003.

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

Anexo I – Lista de Participantes

Anexo II – Agenda

Anexo III – Resumen del Acta

Anexo IV – Nota elevada al GMC sobre RES. N° 117/94

Anexo V - Cuadro Comparativo Anexo IV ATIT

Anexo VI - Notas en cumplimiento RES. N° 20/02

Anexo VII - Documentos del Sector Privado

---

Por la Delegación de Argentina

---

Por la Delegación de Brasil

---

Por la Delegación de Paraguay

---

Por la Delegación de Uruguay