



MERCOSUR/SGT Nº 5/ACTA Nº 01/21

**REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA LIX REUNIÓN ORDINARIA DEL
SGT Nº 5 "TRANSPORTE"**

Se realizó por sistema de videoconferencia, según lo establecido en la Resolución Nº 19/12 "Reuniones por el Sistema de Videoconferencia", bajo la Presidencia *Pro Tempore* de Argentina (PPTA), entre los días 13 y 14 de mayo de 2021, la Reunión Técnica Preparatoria de la LIX Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo Nº 5 "Transporte" del MERCOSUR, con la participación de las Delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Las Delegaciones de Chile y Perú participaron por el sistema de videoconferencia de conformidad a la Decisión CMC Nº 18/04 "Régimen de Participación de los Estados Asociados al MERCOSUR", y manifestaron su acuerdo con relación al Acta de la Reunión Técnica Preparatoria de la LIX Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo Nº 5 "Transporte".

La Coordinadora Nacional en ejercicio de la PPTA dio inicio a la reunión dando la bienvenida a las delegaciones y puso a consideración la agenda de la reunión, la cual fue aprobada con algunas incorporaciones.

La Lista de Participantes consta como **Anexo I**.

La Agenda consta como **Anexo II**.

El Resumen del Acta consta como **Anexo III**.

En la reunión fueron tratados los siguientes temas:

**1. ARMONIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE FISCALIZACIÓN DEL
TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE.**

1.1. Perfeccionamiento de la Resolución GMC Nº 34/19

La PPTA informó que el GMC aprobó la Resolución Nº 43/20, Modificación de la Resolución GMC Nº 34/19 "Documentos de Porte Obligatorio en el Transporte de Pasajeros y de Cargas por Carretera" de conformidad con el sistema de la Decisión. CMC Nº 20/02, Art. 6 el 26 de enero del 2021, y deberá ser incorporada al ordenamiento jurídico de los Estados Parte antes del 25/VII/2021. La Resolución consta como **Anexo IV**.

1.2. Lista de pasajeros web

La PPTA recordó que el tema surge a partir de la experiencia de la lista de pasajeros web implementada en Argentina a nivel nacional y que fuera compartida

por dicha Delegación con motivo de la LVII Reunión Ordinaria del Subgrupo.

Agregó que según se observa del tratamiento del tema, las delegaciones han venido analizando el tema en conjunto con las autoridades de Migración de sus respectivos países, en virtud de sus competencias específicas en la materia, planteando la necesidad de definir los próximos pasos, dado que por el momento no todos los países se encuentran en condiciones de transmitir la información vía web.

Asimismo, reiteró su experiencia en la implementación de la lista de pasajeros web a nivel nacional, destacando las ventajas que dicha herramienta ofrece con respecto a la trazabilidad de los pasajeros y la agilización de los trámites migratorios, ya que esta operatoria permite brindar de manera anticipada a las autoridades de los pasos fronterizos la información de los traslados, vehículos y pasajeros.

Manifestó que es de importancia que dicha información sea utilizada en coordinación con las autoridades sanitarias, como un nuevo actor en virtud del contexto actual de pandemia.

La Delegación de Brasil informó que viene trabajando con las Autoridades de Migraciones buscando alternativas en el aprovechamiento múltiple de las informaciones brindadas en la lista de pasajeros entendiendo que su emisión vía web permitirá dar celeridad a los procedimientos en fronteras, contemplando a los trabajadores que necesitan regresar al país de destino.

La Delegación de Paraguay, manifestó que en la medida que se den apertura a las fronteras, podría ir perfeccionándose la herramienta y el sistema a ser utilizado por los países, y agregó que viene trabajando con la Dirección General de Migraciones con un stand by debido a la crisis sanitaria de la pandemia del COVID-19.

Las delegaciones reiteraron el interés en continuar avanzando en la implementación de la lista de pasajeros web, no obstante, reconocieron que hoy en día se ve afectada la realización de la misma considerando que la mayoría de los pasos de fronteras para pasajeros, salvo algunas excepciones, se encuentran cerrados.

1.3. Apostillados

La PPTA informó sobre algunos inconvenientes que se presentaron con motivo de la crisis sanitaria en lo que se refiere a la presentación de los documentos y necesidad de apostillado de los mismos.

Agregó que en miras a alcanzar un Estado cada vez más ágil, despapelizado y desburocratizado, se propone desde la PPTA que se realice las consultas pertinentes con las áreas jurídicas de Cancillería y Transporte de cada país signatario a fin de evaluar la posibilidad de eliminar la exigencia de presentar los documentos de idoneidad apostillados en el país de destino.

Manifestó que la exigencia de la apostilla de los documentos de idoneidad no surge expresamente del ATIT, sino que es un requisito que nace de Convención de La Haya de 1961, que estableció la apostilla de documentos para que su autenticidad sea reconocida en otros países, suprimiendo la exigencia de la legalización consular.

Al respecto, el Artículo 1 del Convenio mencionado establece que "(...) se aplicará [la apostilla] a los documentos públicos que hayan sido autorizados en el territorio de un Estado contratante y que deban ser presentados en el territorio de otro Estado contratante.

Se considerarán como documentos públicos en el sentido del presente Convenio:

- a) los documentos dimanantes de una autoridad o funcionario vinculado a una jurisdicción del Estado, incluyendo los provenientes del ministerio público, o de un secretario, oficial o agente judicial;
- b) los documentos administrativos;
- c) los documentos notariales (...)

Por su parte, el Artículo 3 establece que "(...) la formalidad mencionada en el párrafo precedente no podrá exigirse cuando las leyes, reglamentos o usos en vigor en el Estado en que el documento deba surtir efecto, o bien un acuerdo entre dos o más Estados contratantes, la rechacen, la simplifiquen o dispensen de legalización al propio documento".

En tal sentido, la PPTA somete a consideración de las delegaciones, se evalúe la posibilidad de suprimir el requisito de la apostilla mediante acuerdo multilateral, reconociendo la firma digital de los documentos emitidos por la autoridad de aplicación correspondiente, mediante un mecanismo de verificación de autenticidad de firmas.

Las delegaciones acordaron realizar las consultas internas pertinentes a sus asesorías jurídicas para la próxima reunión.

2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

2.1. Estado de situación del proceso de actualización del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas luego de la aprobación de la Decisión CMC N°15/19.

La PPTA informó que todas las delegaciones han cumplido en notificar ante la secretaría de ALADI la Fe de Errata a la Decisión N°15/19 para su protocolización.

2.2. Requisitos para la elaboración de las Fichas de Emergencia

En reunión anterior la Delegación de Argentina presentó un modelo de Ficha de Emergencia, en idiomas español y portugués, que permite atender los dos destinatarios principales: los tripulantes de los vehículos y los organismos de intervención en casos de accidentes o incidentes. Su emisión estaría a cargo del expedidor de la carga en correspondencia con las disposiciones previstas en el Acuerdo aprobado por la Decisión GMC 15/19 y pendiente de protocolización por parte de ALADI.

La Delegación de Brasil remitió a la PPTA la traducción corregida del texto en portugués y propuso que se convocara al comité de expertos de MMPP, a efectos de consolidar el documento final para su aprobación. Todas las delegaciones aprobaron la moción.

En esta instancia, la Delegación de Argentina hizo circular una nueva versión que contemplaría las observaciones recibidas de las delegaciones, para someterla a su consideración en la videoconferencia acordada para el 26 de mayo, antes de la LIX Reunión Ordinaria del SGT N° 5. El documento consta como **Anexo V**.

2.3. Armonización de los procedimientos de control del transporte por carretera de mercancías peligrosas

La PPTA hizo una breve reseña del tema, destacando la experiencia adquirida por todos los Estados Parte en los entrenamientos conjuntos realizados en frontera, con el fin de armonizar los procedimientos de fiscalización del transporte internacional terrestre de las MMPP. Prácticas que por las circunstancias actuales de pandemia se vieron obligadas a postergar.

Recordó que a la fecha se han aprobado las Resoluciones GMC N°34/19 y 43/20, Documentos de Porte Obligatorio para Transporte Internacional de Pasajeros y Cargas en el ámbito del MERCOSUR y la Decisión GMC N° 15/19, en proceso de protocolización por parte de ALADI. De esta última surge la necesidad de revisar la Resolución GMC N°10/00- Instrucciones para la fiscalización del transporte por carretera de mercancías peligrosas en el MERCOSUR.

Las delegaciones iniciaron el trabajo sobre la base de la estructura del Manual de Fiscalización presentado por la Delegación de Brasil, traducido al idioma español por la Delegación de Argentina, en el entendimiento que contiene dos partes fundamentales: una destinada al aseguramiento de la capacitación del personal de fiscalización, y otra destinada a establecer los instrumentos prácticos que permitan el mejor desarrollo de la tarea de los fiscalizadores (por ejemplo a través de un "check list", con identificación de las disposiciones fundamentales del Acuerdo a ser controladas).

Por su parte, la Delegación de Brasil informó que se encuentra finalizando el documento que deberá contener los aportes de los países y que a la brevedad será circulado para consideración de las delegaciones el documento final que será traducido al idioma español.

El tema continúa en agenda.

2.4. Cartilla informativa sobre transporte terrestre de mercancías peligrosas

La PPTA manifestó que el tema tiene por objetivo la emisión de una nueva Cartilla Informativa Simplificada, destinada a los transportistas de MMPP, la cual se encontraría desactualizada con la implementación de la Decisión CMC N° 15/19.

En tal sentido, las delegaciones acordaron dar tratamiento del tema dentro de la Subcomisión de Expertos, en una videoconferencia acordada para el 26 de mayo, antes de la LIX Reunión del SGT N° 5.

El tema continúa en agenda.

2.5. Reglamento para el control periódico de cisternas y equipamiento de transporte a granel de mercancías

La PPTA recordó que el tratamiento del tema fue suspendido a efectos de aguardar la finalización del proceso de actualización del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

El objetivo es la armonización de un modelo de Certificado de Aptitud de los Tanques Cisterna, Contenedores de los Contenedores destinados al transporte de mercancías peligrosas a granel.

Las delegaciones acordaron dar tratamiento al tema dentro de la subcomisión de expertos de MMPP y que hasta tanto se siga trabajando en la armonización del certificado, los Estados Parte continuarán reconociendo los que presenten los países.

La Delegación de Uruguay solicitó poder intercambiar información relativa a los tipos de ensayos, periodicidad y listado de organismos que emiten las certificaciones.

El tema continúa en agenda.

3. PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE

3.1. Empleo de Neumáticos Superanchos en ejes delanteros con suspensión neumática en ómnibus

La PPTA recordó los acuerdos bilaterales existentes que permiten el uso de neumáticos superanchos en ómnibus de doble piso con suspensión neumática y particularmente la propuesta presentada por Uruguay de elevar un proyecto de resolución para armonizar su aplicación en la región.

La Delegación de Brasil informó que, en su país, la reglamentación sobre el uso de neumáticos superanchos en ómnibus y camiones sigue en análisis por el Departamento Nacional de Tránsito – DENATRAN, comprometiéndose a informar en la próxima reunión los avances que pudieran surgir.

La Delegación de Paraguay manifestó que se encuentra vigente la Resolución MOPC No.2079 por parte del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, por la cual se autoriza en forma experimental y por el plazo de un año, el uso de neumáticos superanchos y dispone el ingreso de los ómnibus a las básculas.

El tema continúa en agenda.

3.2. Tolerancia

La PPTA recordó que no habiéndose arribado aún a un consenso de norma armonizada del MERCOSUR para establecer las tolerancias en la medición de pesos por eje y peso bruto total de los vehículos de transporte de pasajeros, en el mientras tanto rige la normativa del país de tránsito.

Todas las delegaciones informaron la normativa vigente en cada Estado Parte y el link de acceso a la misma.

La Delegación de Brasil presentó un cuadro comparativo preliminar correspondiente a límites de pesos y tolerancias para los distintos países, solicitando a las demás delegaciones la revisión del mismo. Al respecto, el trabajo obra como **Anexo VI**.

El Subgrupo continuará trabajando con miras a actualizar la Resolución GMC N° 59/19 "Régimen de infracciones por incumplimiento de los límites de peso en vehículos de transporte internacional por carretera en el MERCOSUR".

El tema continúa en agenda.

3.3. Ómnibus MERCOSUR

La PPTA reiteró que hay un amplio trabajo a realizar en esta materia, y que las definiciones que se requieren adoptar en la órbita del SGT N° 5 van más allá del ómnibus de 15 metros. Destacó que la industria automotriz viene desarrollando nuevas tecnologías en materia de seguridad activa y pasiva y de renovación del aire interior aplicables a los vehículos de transporte de pasajeros, y que estas nuevas tecnologías deberían formar parte de estudio.

Las delegaciones acordaron enviar al SGT N° 3 la consulta sobre el ómnibus MERCOSUR de doble piso y 15 metros, para su análisis por parte del Subgrupo que viene analizando las Resoluciones GMC N° 19/02 y 20/02 sobre el tema y que pueda ayudar en la armonización y circulación del mismo. Asimismo, dado que se puede demorar hasta que el SGT N° 3 se expida sobre el tema, cabría la posibilidad de poder circular, de forma excepcional, en la región. Se ratificó que ya se admite la circulación de este tipo de ómnibus en Argentina, Brasil y Paraguay.

El tema continúa en agenda.

3.4. CITV para Vehículos Especiales

Las delegaciones acordaron que mientras no haya una norma armonizada para la elaboración de Certificado de Inspección Técnica Vehicular, se exigirá un "Informe Técnico", de acuerdo con la norma de cada Estado Parte, avalando que los vehículos especiales fueron inspeccionados y están en condiciones de transportar de manera segura las cargas especiales.

Asimismo, consensuaron en incluir el tema del certificado armonizado de vehículos especiales, en la próxima revisión de la Resolución GMC N° 75/97, para la cual la PPTA presentó un documento de estudio comparativo entre el actual protocolo de inspección y una propuesta de modificación basada en su normativa interna recientemente actualizada que consta como **Anexo VII**.

La Delegación de Brasil se comprometió a presentar como insumo para la revisión, de los vehículos especiales, el listado de los ítems indispensables que deberían ser considerados para las inspecciones de este tipo.


La Delegación de Uruguay consideró importante intercambiar información sobre los formatos y formas de validación de los certificados para vehículos especiales que hoy están emitiendo los diferentes países.


3.5. Acoplados de cuatro ejes

La PPTA manifestó que en la actualidad la configuración de camión y acoplado de cuatro ejes con cuarenta y cinco (45) toneladas de peso bruto total combinado, no está armonizada en el ámbito del MERCOSUR.



Destacó que en su país, mediante el Decreto N°32/18, incorporó la configuración de acoplado de cuatro ejes y en la actualidad existe un acuerdo bilateral con el Estado Parte de Brasil, para su libre circulación.

Informó que con algunos Estados Parte se presenta el inconveniente que, al no estar reglamentada la configuración de 4 ejes -(2+2), la misma no es reconocida en las Estaciones del Control de Carga, y se la tipifica al igual que el acoplado de 3 ejes-(2+1)-, multando el exceso de carga por encima de las 10,5 t, máxima autorizadas para el eje simple de ruedas duales (Resolución GMC N°65/08).

 Ocurre que dependiendo de cómo el transportista distribuye la carga, (del tipo divisible o indivisible), sobre los cuatro ejes de apoyo, podría ocurrir que sobre el tandem doble delantero se supere las 10,5 t del eje simple, siendo que al tratarse de un tandem doble de ejes admite un peso máximo de 18 t.

 Por otra parte, la Resolución GMC N°26/11-Sistema Normalizado de Medición de la Carga Útil de los Vehículos de Transporte Internacional de Carga - define las configuraciones de camiones, remolques y semirremolques, contemplando en el caso de los remolques solo las versiones de 2 (dos) y 3 (tres) ejes.

En la práctica queda demostrado que las configuraciones de acoplados de 4 ejes, a igualdad de carga transportada, aporta un menor daño a la calzada por una mejor distribución de los pesos sobre los TANDEM DOBLE DE EJES.


 Por lo expuesto, la Delegación de Argentina solicita que el tema sea incorporado a la agenda de trabajo para su tratamiento y propone la aprobación de un Proyecto de Enmienda a la Resolución GMC N°26/11, incorporando la figura del remolque de 4 ejes con la misma medición de la carga del de 3 ejes. A su vez suministra planos dimensionales típicos de los acoplados de 4 ejes de libre circulación en país, los mismo figuran como **Anexo VIII**.

4. TEMAS DERIVADOS DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 3 "REGLAMENTOS TÉCNICOS" Y EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD - COMISIÓN DE INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

4.1 Cinturón de Seguridad

Atento a la información recogida sobre el tema en la reunión conjunta con el SGT N° 3, el tratamiento del tema continuaría en dicho Subgrupo de Trabajo, quitándose de la agenda del SGT N° 5.