

XXIII REUNION SUBGRUPO  
DE TRABAJO N° 5  
MERCOSUR

"TRANSPORTE"

24, 25 y 26 de abril de 2002 - Buenos Aires - Argentina

**MERCOSUR/SGT Nº 5/ACTA Nº 1/02**

**XXIII REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO Nº 5 "TRANSPORTES"**

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

Participaron como observadores las Delegaciones de Bolivia y Chile.

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

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

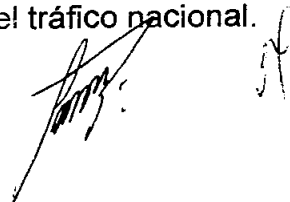
Conforme el programa de trabajo se efectuó a las 11,00 horas una reunión de Coordinadores Nacionales en la que se hizo presente el Ministro de Transporte y Obras Públicas del Uruguay, Ing. Lucio Cáceres.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

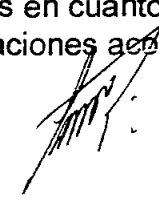
## 1. TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS Y CARGAS

### a) Inspección Técnica Vehicular

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

u

Ed.

 H

Historió asimismo las actividades cumplidas por los diferentes países de la región y las inversiones realizadas en materia de inspección técnica de vehículos y señaló la justicia de la norma uruguaya (Decreto N° 59/02) que recoge una disposición legal de su país respecto del mismo tema.

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

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

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

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

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

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

La Delegación de Paraguay ratificó su postura en cuanto a la importancia del tema habida cuenta que el mismo apunta a la profesionalización del Sector de Empresarios de Transporte en la región y por ello entiende que la propuesta argentina merece especial atención, sugiriendo, en consecuencia, un plazo de tiempo prudencial para que las Delegaciones emitan un parecer sobre aquélla. Informó además, que existen empresas habilitadas bajo bandera paraguaya que

poseen dentro de su parque automotor, unidades con ejes simple y doble, cuya configuración debería ser prevista en la normativa a ser modificada, resaltando, sin embargo, que se debe tener especial cuidado en evitar la inclusión vehicular utilitaria de pequeño porte.

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

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

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

#### Participación del Sector Privado

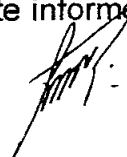
Conforme a lo que es de práctica en estas reuniones, los representantes de CONDESUR y del Foro Empresarial de Pasajeros, efectuaron sendas exposiciones respecto de las situación en que se desarrollan actualmente en cada una de las materias. Los documentos respectivos se agregan como Anexos VI y VII.

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

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

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

El Ing. Enrique M. Filgueira informa sobre la presentación del trabajo "El Comercio Carretero entre los Países del Cono Sur", realizado conjuntamente con los Licenciados Ricardo Sicra y Jorge F. Sánchez. Este informe financiado por el



Banco Interamericano de Desarrollo identifica obstáculos físicos, legales, institucionales, administrativos y operativos que conspiran con la obtención de una mayor eficiencia y fluidez del modo carretero, particularmente, en el intercambio de mercaderías entre los países del Cono Sur y los cursos de acción y los actores con quien interactuar para lograr la reversión de los mismos.

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

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

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

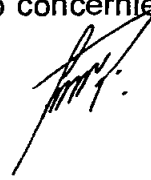

#### b) Transporte Fronterizo

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

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

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

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



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

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

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

## 2. TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

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

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

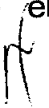
Asimismo estableció que:

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

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

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

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



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

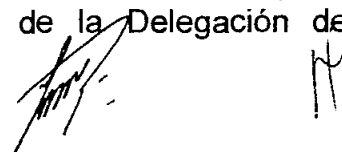
- MERCOSUR/GMC/RES N° 75/97 – “Inspección Técnica Vehicular”.
- MERCOSUR/GMC/RES N° 6/98 – “Procedimiento uniforme de control de transporte de mercancías peligrosas y cronograma para el cumplimiento de las exigencias del acuerdo sobre transporte de mercancías peligrosas en el MERCOSUR”.
- MERCOSUR/GMC/RES N° 2/99 – “Modifica cumplimiento de cronograma aprobado por Artículo 2° de la MERCOSUR/GMC/ RES N° 6/98”.
- MERCOSUR/GMC/RES N° 10/00 – “Instrucciones para la fiscalización del transporte por carretera de mercancías peligrosas en el MERCOSUR”.
- MERCOSUL/SGT-5/ATA N° 3/00 – “XVIII Reunión del SGT-5, aprueba el formulario y las instrucciones para el cumplimiento de la Declaración de Carga del Artículo 56 del Acuerdo”.
- MERCOSUR/GMC/RES N° 82/00 – “Instrucciones para la fiscalización del transporte ferroviario de mercancías peligrosas en el MERCOSUR”.

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

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

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

Como la ausencia de especialistas en la mayor parte de las Delegaciones no permitió formar un grupo para tratar estos temas, como mínimo se pudo intercambiar algunas opiniones con el representante de la Delegación de





Paraguay, quien también entendió que es necesario formalizar el formulario de Declaración de Carga e imprimir a las actualizaciones del libro de Recomendaciones del Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas de las Naciones Unidas, un procedimiento más dinámico, que no sufra un retraso de tantos años. Por tal motivo y con el propósito de estar acorde con las normas que establecen otros organismos internacionales de transporte, como la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Organización para la Aviación Civil Internacional (OACI), que con gran prontitud ponen en vigencia sus normas, resultaría necesario que en el transporte terrestre se logre también en breve plazo, aprobando la revisión de Naciones Unidas a aplicar en el MERCOSUR, y que luego cada país se ocupe de internalizarla incorporándola en cada uno de sus puntos.

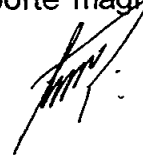
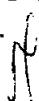
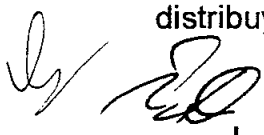
Con relación a la propuesta, el jefe de la Delegación de Uruguay expresa que no puede tomar una decisión de inmediato dado que lo tiene que consultar con los especialistas de su país, agregando además que deben considerarse los temas que van a tratarse en la reunión de Brasilia convocada por el Forum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

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

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

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

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



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

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

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

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

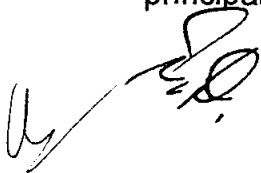
A fin de cerrar el tema, el señor Presidente ratifica la presentación argentina sobre la declaración de carga y la actualización según la última revisión de la Recomendaciones de Naciones Unidas.

### 3. INFRAESTRUCTURA

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

### **Iniciativa de Infraestructura Regional de Sud América (IIRSA).**

La Delegación Argentina informó sobre los proyectos presentados y las solicitudes realizadas en materia de financiamiento para ejecución de los mismos, como también de asistencia técnica para la realización de estudios, tanto para el

Eje MERCOSUR-Chile como para el Eje Brasil-Paraguay-Bolivia-Chile que tiene puntos de contacto con Argentina.

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

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

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

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

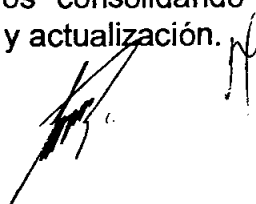
#### **4. TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADERIAS**

La Delegación Argentina expreso que:

Entre los países del MERCOSUR se aprobó por medio de la Decisión Nº 15 del 15 de diciembre de 1994 del Consejo del Mercado Común el "Acuerdo sobre Transporte Multimodal en al Ambito del MERCOSUR" como resultado de los trabajos realizados y negociados en ocho reuniones de la Comisión Ad-Hoc de Transporte Multimodal integrante de los subgrupos 5 – Transporte terrestre - y 6 – Transporte marítimo. En virtud de la decisión adoptada por los plenipotenciarios de los Estados Parte en Montevideo el 30 de diciembre de 1994 dicho acuerdo pasó a titularse "Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercaderías" y fue inscripto al amparo de lo dispuesto por el Artículo 14 del Tratado de Montevideo de 1980.

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

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



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

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

Además de lo expuesto expresamente se consideró necesaria la modificación y actualización de las materias y articulado mencionados en la "Propuesta para modificar y actualizar el Acuerdo para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercaderías" que como Anexo IX se agrega al presente.

A propuesta de la Delegación de Brasil que consideró escaso el plazo de 45 días se acordó que las modificaciones propuestas serán consideradas en la próxima reunión del SGT Nº 5 a fin de acordar su inclusión en un Protocolo Adicional al Acuerdo.

#### **TRANSPORTE MARITIMO**

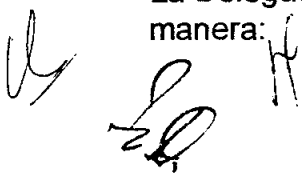
La Delegación Argentina expresa que oportunamente el representante de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables manifestó la decisión de Argentina de continuar con el tratamiento del proyecto de Acuerdo de Transporte Marítimo, modificando de este modo la posición expresada en el año 2001. Sugiere la posibilidad que en la próxima Reunión del SGT Nº 5 se pueda constituir la Comisión de Expertos a los efectos de continuar con su tratamiento.

#### **Seguros de Responsabilidad Civil**

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

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

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



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

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

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

#### VARIOS

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

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

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

Finalmente la Delegación Chilena sostiene que los objetivos del SGT N° 5 sólo serán plenamente logrados en la medida que se eliminen las prácticas de corrupción que distorsionan la estructura misma del transporte internacional. Es la voluntad manifiesta de las Delegaciones que concurren a este foro arbitrar las medidas que estén a su alcance para poner en evidencia y sancionar las manifestaciones de corrupción que puedan ocurrir en cada uno de nuestros

Uz

D. J.

[Handwritten signature]

H

países y avanzar hacia un sistema de transporte libre de este flagelo, sano en su implementación y transparente en sus prácticas.

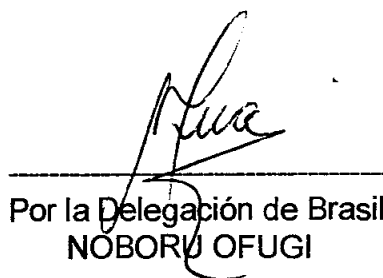
Las Delegaciones de Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay expresaron su beneplácito por las atenciones recibidas y por la eficiente labor cumplida por la conducción nacional Argentina y en particular por el señor Subsecretario Sr. Luis Drago al cual se homenajeo con un caluroso aplauso que puso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

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

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



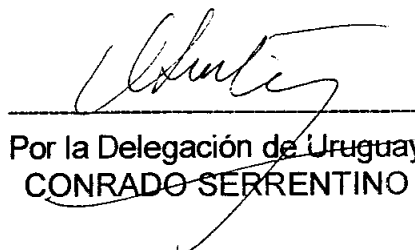
Por la Delegación de Argentina  
LUIS ERNESTO DRAGO



Por la Delegación de Brasil  
NOBORU OFUGI



Por la Delegación de Paraguay  
HUMBERTO V. RODAS ORUE



Por la Delegación de Uruguay  
CONRADO SERRENTINO

# ANEXO I



## LISTADO DE LOS PARTICIPANTES DE LAS DELEGACIONES

### ARGENTINA

JEFE DE LA DELEGACION: Sr. Luis Ernesto DRAGO

DELEGADOS	ORGANISMO
Dr. Luis Alberto Trezza Dr. Raúl Cuenca	Subsecretaría de Transporte Ferroviario Secretaría de Transporte - Area Internacional
Ing. José Alfredo Bisciotti	Subsecretaria de Transporte Fluvial y Marítimo
Dr. Mario Romero	Subsecretaría de Transporte Automotor
Dr. Jorge Bendomir	Subsecretaría de Transporte Automotor
Dr. Raúl López Uthurralt	Subsecretaría de Transporte Automotor
Tco. Hernán Corna	Subsecretaría de Transporte Automotor
Dra. Lilian Vendittelli	Subsecretaría de Transporte Automotor
Ing. Beatriz Rambla	Subsecretaría de Transporte Automotor
Dra. Alba Thomas Hatti	Subsecretaría de Transporte Automotor
Dra. María Martha Panighetti	Subsecretaría de Transporte Automotor
Estrella Irene Garcia Shocron	Subsecretaría de Transporte Automotor
Ing. Juan Mazini	Subsecretaría de Transporte Automotor
Arq. Guillermo Gómez	Subsecretaría de Transporte Automotor
Lic. Noemí Celia Nicolini	Subsecretaría de Transporte Automotor
Dra. Marcela Chavez	Subsecretaría de Transporte Automotor
Lic. Marta Beatriz Bendomir	Subsecretaría de Transporte Automotor
Dr. Juan José Mininni	Gendarmería Nacional
Dr. Jorge Gustavo Dalzone	Gendarmería Nacional
Cdora. Marisa Valiente	Comisión Nacional de Regulación del Transporte
Dr. Roberto Luis Olivieri	Comisión Nacional de Regulación del Transporte
Lic. Angela Guariglia Gustavo Adise	Secretaría de Obras Públicas Ministerio de Relaciones Exteriores - Dirección de Mercosur
Dr. Alejandro Molinari	Superintendencia de Seguros
Dr. Alejandro Garibaldi	Dirección Nacional de Migraciones
Ing. Eduardo Cosenzo	Servicio Nacional de Sanidad Animal
Ing. Gustavo Buigues	Servicio Nacional de Sanidad Animal
Damián Santiago Fernandez	Secretaría Seguridad Interior
Hipólito Gómez	Registro Nacional de Armas
Ing. Dora Norma Vidal	Autoridad Regulatoria Argentina
Ing. Elsa Piumetti	Autoridad Regulatoria Nuclear

Augusto H. Meijide	Honorable Cámara de Senadores de la Nación - Comisión Parlamentaria Conjunta del MERCOSUR
Matías Krauss	Honorable Cámara de Senadores de la Nación - Comisión Parlamentaria Conjunta del MERCOSUR
Zulema Daher	Honorable Cámara de Diputados - Presidente Comisión Transporte
Gregorio Gómez	Honorable Cámara de Diputados - Comisión de Transporte y de Economía
Guillermo E. Corfiel	Diputado Nacional - Gobierno de la Provincia de Entre Ríos
Pablo Federico Romani	Gobierno de la Provincia de Entre Ríos
Carlos Alberto Muia	Subsecretaría de Transporte de Santa Fé
Darío G. Airaudo Meneghetti	Dirección de Transporte de Santa Fé
Carlos G. Lambert	Dirección General de Transporte de Misiones
Tomás Exequiel Benitez	Dirección de Transporte y Comunicaciones de Formosa
Arq. Teresa Gonzalez	Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos de Formosa.
Marcelo Germán Domenech	Subsecretaría Obras y Servicios Públicos de Formosa
Gustavo A. Sabio	Dirección de Transporte y Puertos de Corrientes
Diego Raúl Eereño	Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable

#### OBSERVADORES

#### DELEGADOS

Dra. Silvia Sudol  
Esteban H. Canteros  
Horacio Rolla  
Marcelo Magnalardo  
Ruben H. Agugliaro  
Egidio Ricco  
Federico O. Pérez  
Alejandro Néstor Fiz  
Carlos Alberto Andrekevich  
Calixto T. Fonseca  
Francisco Wipplinga  
Mario N. Verdeguer

#### ORGANISMO

FADEEAC  
AETI/FADEEAC  
ATACI  
ATACI  
CATAC  
CATAC  
CATAC  
CATAC  
CETAP  
CETAP  
CEMAC  
CELADI

Daniel Orciani  
Adrián Marcelo Morán  
Héctor Tilve  
Francisco Caro  
Alberto José Maffei  
Hugo A. Ortiz Dadone  
Marcelo Manuel Gonzalvez  
Guillermo Nothen  
Flavio Nicolino  
Marcelo Mugas  
Rafael Elías Costa  
Fabian Oscar Beraldi  
Adrián Fourcade  
Enrique Oscar Venturini  
Sandra Otazú  
Carlos E. O'Donnell  
Pablo M. Carrizo Richelet  
Ing. Enrique María Filgueira  
Manuel I. Nelson  
Horacio Angriman

Jorge Gonzalez  
Luis Alberto Priori  
Ing. Luis Lecadito

CELADI  
CELADI  
FATAP  
UTA  
Asociación Transporte Rosario / FADEEAC  
APROCAM/FADEEAC  
AAETA  
AAETA  
AAETA  
CATAMP  
CATAMP  
CATAMP  
AGETICH - Mendoza  
C.G.T.  
Transporte Mimoso Ltda.  
Transporte Mimoso Ltda.  
Tora Transporte  
Consultor Privado  
Consultor Transporte Internacional  
Centro de Capitanes de Ultramar y  
Oficiales Marina Mercante  
Federación Camioneros  
Representante Pluma  
Capacitador de Transporte de Cargas  
Peligrosas

**BOLIVIA**

**JEFE DE DELEGACION: Ing. Arturo Zurita Castellon**

## BRASIL

JEFE DE DELEGACION: Sr. Noboru Ofugi

### DELEGADOS

Hilario Pereyra  
Sr. Marco Antonio Lima das Neves  
Wilbert Junquillo  
Reynaldo Szydoski

Flavio Augusto Gomez  
Rita de Cassia F. Cunha  
Felix Baes de Faria  
Rossano Orsini

### ORGANISMO

Agencia nacional de Transporte Terrestre  
Coordinador General/MT  
ANTT/MT  
Departamento de Policía Rodoviaria  
Federal  
Departamento Nacional de Transito/MJ  
Departamento Nacional de Transito/MJ  
Ministerio de Relaciones Exteriores  
Superintendencia de Seguros Privados

### OBSERVADORES

#### DELEGADOS

Samuel Zubeldia Nebenzahl  
José Dorneles Michelin  
Geraldo Castro  
Jorge Carvalho

Eloi Rodrigues de Almeida  
Lucia H. Montebelo Rabelo

Sandoval Caramori  
Walter Cunha  
Sonia Rotondo

Walter Prates  
Walter Da Cruz Prates  
Eduardo Muller  
Walter Prates  
Walter Prates Junior

#### ORGANISMO

ABTI  
ABTI/NTC  
MAGNA Corretora de Seguros Ltda.  
Federación Nacional de Empresas de  
Seguros  
Grupo Brasil  
Sociedade Brasileira de Psicólogos e  
Educadores de Tránsito  
Empresa Reunidas S.A.  
ABRATI  
NTC-Asociación Nacional Transporte de  
Cargas  
Super Carga Ltda  
Super Carga Ltda  
Representante Super Carga Ltda  
Super Carga  
Super Carga

**CHILE**

**JEFE DE DELEGACIÓN: Dr. John O'Brien**

**OBSERVADORES**

**ORGANISMO**

Sergio Fernandez

AGETICH

Juan Pablo Ruiz Stegmaier

AGETICH

Dusan Simunovic

AGETICH

Carlos Torrealba

AGETICH

Ramón Vargas

TRANSPORTE CHILENO

## PARAGUAY

JEFE DE DELEGACION: Humberto Victorio Rodas Orué

DELEGADOS	ORGANISMO
Pedro E. Zulin Rojas	Ministerio de Relaciones Exteriores
Ramón Amado Cabrera	Embajada del Paraguay en la Argentina
Salvador García Caballero	DINATRAN - M.O.P.C
José A. Godoy Gill	DINATRAN
José Luis Gonzalez Vernazza	DINATRAN
José Luis María Argaña	DINATRAN
Sergio E. Amarilla Páez	DINATRAN
Carlos Raúl Peralta Raggini	DINATRAN
Jacinto Cáceres Morel	DINATRAN
Pedro Ramirez González	DINATRAN
Fabio Fustagno	DINATRAN
Estela Miranda de Laguardia	Administración Nacional de Navegación y Puertos
Lucas Adolfo Sosa Salinas	Dirección General Marina Mercante - M.O.P.C.

## OBSERVADORES

DELEGADOS	ORGANISMO
Julio Huespe	CAPATIT
Miguel A. Benitez Manzoni	La Paraguaya Internacional
Juana Elsa García	La Santaniana-Pycasu-Nuestra Sra. de la Encarnación
Analía Cáceres	Rápido Iguazú
Antonio F. Guillén	Transporte y Turismo Lambaré - JC y CITTA
José Palacios	CAPATIT
Oscar Santacruz Galeano	Rápido Iguazú
Mario Fleitas	Rápido Iguazú
Fátima Gómez	Sol S.R.L.
Oscar Shimizu	Sol S.R.L.

## URUGUAY

JEFE DE DELEGACION: Ing. Conrado Serrentino

### DELEGADOS

Ing. Lucio Caceres  
Mtra. Myriam Fraschini

### ORGANISMO

Ministerio de Transporte y Obras Públicas  
Embajada del Uruguay en Argentina

### OBSERVADORES

#### DELEGADOS

Carlos Ney Ramirez  
Gustavo Adolfo Teske Lust  
Sergio Ardoino  
Ricardo Azurica  
Roberto Leone  
Augusto Victorica  
Carlos W. Patron Santellan  
Tomás Gagliardi  
Julio Misa  
Nelson Manuel Trigo

#### ORGANISMO

CATIDU  
CATIDU  
CATIDU  
CATIDU  
ANETRA  
ANETRA  
GRUPO 12  
Grupo 12  
Grupo 12  
CAUVI



## COORDINACION ADMINISTRATIVA

Coordinador General: Tco. Hernán Corna

Claudia Aducci  
Osvaldo Cinarelli  
Adriana Fernandez  
Claudia Giroussens  
Fabián Silisque  
Ramón Víctor Figueroa Morales  
Marta Beatriz Villalba  
Monica Basarab  
Susana Lima  
María Rosa Monteleone  
Roxana Andreozzi  
Antonio Nuñez  
Gonzalo Olmedo  
Guillermo Gomez  
Virginia Grudny  
Nelly Esther Massolo  
Florencia Braslavsky  
Guillermina Sabate

# ANEXO II

**XXIII Reunión del Subgrupo de Trabajo N°5  
-Transportes-**

**(Buenos Aires, 24, 25 y 26 de abril de 2002)  
Sede del Ministerio de Economía – Piso 5°**

**AGENDA**

1. TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS Y CARGAS
  - Transporte Fronterizo
  
2. TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS
  
3. INFRAESTRUCTURA
  - Programa de Desarrollo de la Red Básica de Infraestructura Vial del MERCOSUR
  - Iniciativa de Infraestructura Regional de Sud América (IIRSA).
  
4. TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADERIAS
  - Transporte Marítimo
  - Seguros de Responsabilidad Civil

# ANEXO III

MERCOSUR/XXIII Reunión del SGT N° 5

Acta N° 1/02

Buenos Aires, 24, 25 y 26 de abril de 2002.

SE TRATARON LOS SIGUIENTES TEMAS:

1. Transporte de Pasajeros y Cargas.

- 1.1. Límite de la responsabilidad civil contractual en el transporte internacional de pasajeros.
- 1.2. Acceso a la profesión de transportista. Propuesta de modificación de la Resolución N° 58/94.
- 1.3. Transporte fronterizo.

2. Transporte de Cargas Peligrosas.

- 2.1. Propuesta de actualización del Acuerdo Sectorial en relación a la Revisión al libro de Recomendaciones del Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas de las Naciones Unidas.
- 2.2. Propuesta de implementación de un documento único de la descripción de la carga.

3. Infraestructura.

4. Propuesta de modificación al acuerdo de facilitación por el Transporte Multimodal de Mercaderías.

5. Transporte Marítimo.

# ANEXO IV

## INSPECCION TÉCNICA VEHICULAR POSICION DE URUGUAY

El Poder Ejecutivo de nuestro país ha dispuesto una medida drástica en relación con la Inspección Técnica Vehicular que deben realizar todos los vehículos que circulan por nuestro territorio, compartiendo el tráfico nacional de nuestras rutas.

La medida no es sorpresiva toda vez que este asunto tiene sus orígenes en las pautas de negociación correspondiente a este Subgrupo de Trabajo, para el período 1995/2000, aprobadas por Res. N° 38/95 del GMC, que reconoce a la I.T.V. como la vía reconocida internacionalmente para reducir los efectos nocivos de la motorización en cuanto a la seguridad en el tránsito y protección del medio ambiente.

Si a continuación de esto se hace un análisis secuencial del tratamiento del tema podemos apreciar lo siguiente:

- 1- En la III Reunión del SGT N°5 realizada en Buenos Aires (7/9 de mayo de 1996) la Delegación Argentina propuso que en materia de seguridad vial "se comience "a trabajar inmediatamente sobre la inspección técnica vehicular y el examen "psicofísico de los conductores, como forma de profundizar e intentar obtener "avances eficaces".

Por su parte "la Delegación de Brasil afirmó que resulta necesario identificar una "base mínima común en materia de seguridad" y en ese sentido manifestó "que "en su país se acaba de aprobar una nueva Resolución Sobre Inspección "Vehicular (Anexo IV) cuya estructura se encuentra basada en la "descentralización como forma óptima de alcanzar una positiva racionalización "en materia de seguridad".

La Resolución a que hace referencia la delegación de Brasil fue dictada por el Consejo Nacional de Tránsito del Ministerio de Justicia N° 809 de 12 de diciembre de 1995.

En esta Resolución se distingue claramente lo que es la "vistoria de licenciamiento" y la "inspeção de segurança vehicular". Esta última se instituye por el Art. N° 5 como la destinada a examinar y comprobar las reales condiciones de eficiencia y seguridad de los sistemas funcionales de los vehículos lo cual será ejecutado por los Departamentos de Tránsito, sus circunscripciones regionales o entidades debidamente credenciadas por ellos. Tiene como objetivos, además de aquellos previstos por la vistoria de licenciamiento, el examen de las condiciones de los items siguientes: emisión de gases y de ruidos; sistema eléctrico de iluminación y señalización; sistemas de frenos; sistema de dirección; sistema de suspensión; ruedas y neumáticos; cerramiento de puertas; accionamiento de vidrios y estado general de la carrocería y de la estructura en cuanto a la existencia de averías y corrosiones.

# ANEXO V



Esta es la inspección vehicular que en su momento reglamentó la autoridad brasileña y que la distingue, repetimos, de la "vistoria de licenciamiento".

En la Resolución se establece además que la inspección de todos los ítems de que trata el Art. N°5 será iniciada obligatoriamente en enero de 1998, pudiendo ser anticipada, en todo o en parte, a criterio del Departamento de Tránsito, observándose en cualquier hipótesis que en el primer año de funcionamiento serán inspeccionados -entre otros- todos los vehículos de transporte de pasajeros y carga.

Finalmente dicha Resolución establece que el examen de las condiciones de eficiencia y seguridad de los ítems mencionados anteriormente será realizado conforme a los procedimientos y criterios establecidos por el Instituto Nacional de Metrología, Normalización y Calidad Industrial (INMETRO) . Establece además las condiciones que deben reunir las estaciones autorizadas para hacer la inspección y las sanciones para los propietarios de vehículos que no estén en las condiciones previstas anteriormente.

- 2- En la citada Reunión del SGT N° 5 se resolvió convocar a una reunión de especialistas para elaborar un informe que determine -entre otros- "los criterios y mecanismos que permitan armonizar las exigencias en materia de inspección técnica vehicular". Reunida esta comisión entre los días 4 y 5 de junio de 1996, se definieron los principios que debe respetar la inspección técnica vehicular, que coinciden con los que actualmente se aplican en Argentina, Paraguay y Uruguay.
- 3- En la IV Reunión del SGT N° 5 (Río de Janeiro, 11/13 de set. de 1996) Brasil manifestó que está prevista la fecha de 1° de enero de 1998 para comenzar las inspecciones pero señaló que se realizarán todos los esfuerzos posibles para anticipar dicha fecha.
- 4- Posteriormente en 1997 el SGT N°5 recomienda (Recom. N° 6/97) el dictado de la norma que aprobó el Grupo Mercado Común como Res. N° 75/97, según la cual los vehículos de transporte de pasajeros y carga habilitados en los términos del ATIT, deberán someterse a una inspección técnica vehicular.
- 5- La Delegación de Uruguay planteó este tema repetidas veces en los últimos 4 años, máxime teniendo en cuenta que el Parlamento de este país, por Ley N° 16.736 de 5 de enero de 1996, aprobó la norma según la cual todos los vehículos con capacidad de carga de más de 5.000 kg debían portar el Certificado de Aptitud Técnica Vehicular al circular por las rutas nacionales. Con esta ley Uruguay no hace otra cosa que ratificar normas nacionales sobre el mismo asunto que datan de 1990 y 1994.

Desde noviembre de 2001 el Ministerio de Transporte y Obras Públicas comunicó formalmente a la Cancillería Uruguaya las razones por las que se veía

**VISTO :** El Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y RES. GMC 58/94 "Principios generales de acceso a la profesión del transportista y su ejercicio en el ámbito del MERCOSUR"

**CONSIDERANDO :** Que las autoridades competentes de los estados Parte deben contar con definiciones claras y consensuadas, que les permitan ejercer sin dificultades sus funciones.

Que es conveniente clarificar el criterio que establece la RES.GMC 58/94 "Principios generales de acceso a la profesión del transportista y su ejercicio en el ámbito del MERCOSUR" en su art. "6", inc. "a"

**EL GRUPO MERCADO COMUN  
RESUELVE**

Modificar el art. "6", inc. "a" de la Res. GMC 58/94 "Principios generales de acceso a la profesión del transportista y su ejercicio en el ámbito del MERCOSUR del siguiente modo :

- a) Ser propietaria de una flota que contenga al menos 80 toneladas de capacidad de transporte, y cuente con 4 conjuntos (4 tractores y 4 semirremolques) integrados al transporte internacional de cargas.

# ANEXO VI

**ARGENTINA BOLIVIA BRASIL CHILE PARAGUAY URUGUAY CONSEJO**  
**EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERAS**  
**DEL MERCOSUR, BOLIVIA Y CHILE**  
**CONDESUR**  
**COORDINADORA: FADEEAC – ARGENTINA**

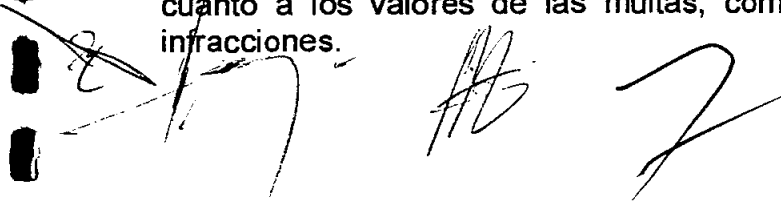
Buenos Aires, 23 de abril de 2002

Señores  
Coordinadores Nacionales  
Sub-Grupo de Trabajo N° 5  
Transportes del MERCOSUR  
Presente

El Consejo Empresarial del Transporte Terrestre de Cargas por Carreteras del MERCOSUR-Chile y Bolivia (CONDESUR), reunido en esta fecha en la ciudad de Buenos Aires, República Argentina, en su 19° Reunión, ratifica lo solicitado en el Documento Consensuado, presentado como Agenda Permanente en la 16° Reunión de Paraguay, ratificado por las 17° y 18° Reuniones del CONDESUR de Montevideo, al SGT N° 5, y continúa aguardando respuesta a las reivindicaciones allí planteadas.

Los empresarios del transporte internacional de cargas en esta 19° Reunión del CONDESUR, resuelven por consenso solicitar a las Delegaciones Oficiales de los Estados Parte del MERCOSUR, reunidas en la XXIII Reunión del SGT N° 5 "Transportes" se adopten las siguientes decisiones:

- a. Otorgar permisos de transporte internacional terrestre de cargas sólo a las empresas que cuenten con vehículos de su propiedad o que se encuentren comprendidos en el régimen de leasing financiero.
- b. Que todos Estados Parte cumplan integralmente con la Resolución 58/94 "Principios generales de acceso a la profesión del transportista y su ejercicio en el ámbito del MERCOSUR".
- c. Que se clarifique el inciso "a" del art. 6° de la Resolución 58/94, reemplazando la expresión "4 unidades" por "4 conjuntos" (ej.: 4 tractores y 4 semirremolques)
- d. Las cooperativas sólo podrán ser permisionadas si los vehículos son de su propiedad y/o adquiridos en la forma de leasing financiero
- e. Las altas de los vehículos en la flota de las empresas de transporte y las cooperativas, así como los permisos complementarios, sólo podrán otorgarse si dichos vehículos son de su propiedad o adquiridos por leasing financiero.
- f. La subcontratación sólo será posible entre empresas habilitadas, con vehículos de su propiedad y/o adquiridos mediante leasing financiero.
- g. Los permisos ocasionales y especiales deben ser concedidos sólo a las empresas de transporte ya habilitadas y solamente para realizar la operación ocasional o especial en cuestión.
- h. Las empresas habilitadas para el transporte de carga propia (insumos para la elaboración de sus productos) sólo podrán realizar la operación en vehículos de su propiedad o adquiridos bajo la modalidad de leasing financiero.
- i. Acordar la revisión del Protocolo Adicional sobre Sanciones e Infracciones al ATIT, en cuanto a los valores de las multas, como así también en la reclasificación de las infracciones.

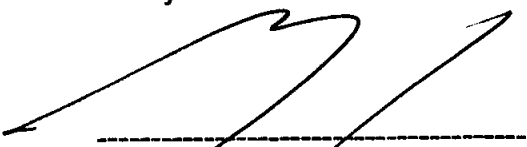


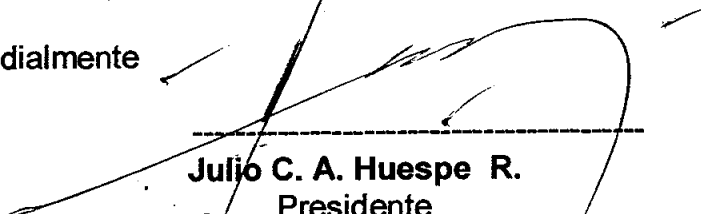
ARGENTINA BOLIVIA BRASIL CHILE PARAGUAY URUGUAY CONSEJO  
EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERAS  
DEL MERCOSUR, BOLIVIA Y CHILE  
CONDESUR  
COORDINADORA: FADEEAC - ARGENTINA

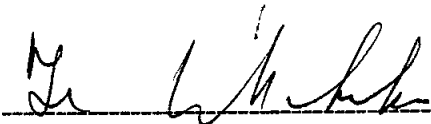
- j. Solicitar a la Coordinación Nacional del SGT 5 de la República Argentina agilice los mecanismos formales pertinentes para que sea firmado y ratificado el Convenio CRT-c.
- k. Agilizar la actuación del CT-2 para que los organismos de frontera armonicen sus horarios de funcionamiento, modernicen su infraestructura y reduzcan a su mínima expresión los costos solicitados por éstos, con el objetivo de acelerar el proceso de facilitación fronteriza tantas veces discutido en las deliberaciones del Subgrupo N° 5.

En Asamblea Permanente, este Consejo queda a vuestra disposición para colaborar al mejor desarrollo de los trabajos de ese Sub Grupo, contribuyendo de manera efectiva a la verdadera integración de nuestros pueblos.

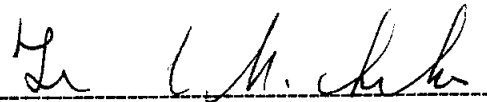
Cordialmente

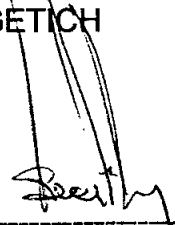
  
-----  
**Héctor Marcelo Mugas**  
Vicepresidente  
Federación Argentina de  
Entidades Empresarias del  
Autotransporte de Cargas - -  
FADEEAC-

  
-----  
**Julio C. A. Huespe R.**  
Presidente  
CCámara Paraguaya de Transporte  
Internacional Terrestre  
-CAPATIT-

  
-----  
**José Dorneles Michelin**  
Consejero  
Asociación Nacional de  
Transporte de Cargas (NTC)

  
-----  
**Dusan Simunovic Ibañez**  
Presidente Asociación Gremial  
Chilena de Empresarios del  
Transporte Internacional de  
Cargas por Carreteras -  
AGETICH

  
-----  
**José Dorneles Michelin**  
Presidente  
Asociación Brasileira de  
Transportadores  
Internacionales -ABTI-

  
-----  
**Oscar Federico Pérez**  
Protosorero  
Confederación Argentina del  
Transporte Automotor de  
Cargas -CATAC-

**ARGENTINA BOLIVIA BRASIL CHILE PARAGUAY URUGUAY**  
**CONSEJO EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERAS**  
**DEL MERCOSUR, BOLIVIA Y CHILE**  
**CONDESUR**  
COORDINADORA: FADEEAC - ARGENTINA

ACTA DE LA REUNION 23 DE ABRIL DE 2002.

En la ciudad de Buenos Aires, a los 23 días del mes de abril de 2002, se realiza la XIX reunión del Consejo Empresarial del Transporte de Cargas por Carreteras del Mercosur, Bolivia y Chile - CONDESUR-, con el objetivo de discutir el siguiente temario, con miras a la XXIIIª Reunión del Sub Grupo de Trabajo N° 5 (Transporte e Infraestructura):

- 1) Análisis del Programa de Trabajo del SGT 5.  
Se analiza y se aprueba por unanimidad.
- 2) Debate de los puntos a ser incluidos en el documento final para ser presentado ante la XXIIIª reunión del SGT 5.  
Se adjunta copia de la presentación elaborada por consenso de las entidades firmantes.
- 3) Análisis de la propuesta de la Confederación Nacional del Transporte -CNT- de creación de una Cámara Interamericana de Transporte.

Los presentes acordaron por unanimidad que sean las entidades en forma individual que respondan a la propuesta recibida, dado que el CONDESUR no fue invitado a participar de la conformación de dicha Cámara. Por otra parte las instituciones consideraron que la única entidad representativa de los empresarios del transporte automotor de cargas de los países del Mercosur, por sus antecedentes, es el Consejo Empresaria, del Transporte de Cargas por Carreteras del Mercosur, Bolivia y Chile -CONDESUR-

Sin más se da por finalizada la reunión.

  
-----  
**Héctor Marcelo Mugas**

Vicepresidente  
Federación Argentina de  
Entidades Empresarias del  
Autotransporte de Cargas -  
FADEEAC-

  
-----  
**José Dorneles Michelin**

Consejero  
Asociación Nacional de Transporte  
de Cargas (NTC)

  
-----  
**José Dorneles Michelin**

Presidente  
Asociación Brasileira de  
Transportadores Internacionales -  
ARTI

  
-----  
**Julio C. A. Huespe R.**

Presidente  
Cámara Paraguaya de Transporte  
Internacional Terrestre  
-CAPATIT-

  
-----  
**Dusan Simunovic Ibañez**

Presidente  
Asociación Gremial Chilena de  
Empresarios del Transporte  
Internacional de Cargas por  
Carreteras - AGETICH

  
-----  
**Oscar Federico Pérez**

Protesorero  
Confederación Argentina del  
Transporte Automotor de Cargas -  
CATAC

# ANEXO VII

## EL FORO DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE DE PERSONAS

### POR CARRETERA DEL MERCOSUR

#### **Manifiesta que:**

Las dificultades por las que atraviesa la actividad en nuestros países son de tal magnitud que requieren soluciones inmediatas, y una gestión más dinámica por parte de las Autoridades aquí reunidas, a fin de resolver los problemas específicos.

Dentro de los temas propuestos en el documento de trabajo sobre estrategias y programas de acción para el período 2002-2005, se ha incluido la necesidad de limitar la responsabilidad civil contractual del transportador.

Ha sido este tema extensamente debatido en innumerables reuniones del SGT N° 5, por lo que no profundizaremos en este aspecto, más que para recordar que son totales las coincidencias entre los actores del sector privado de los distintos países del MERCOSUR en lo que respecta a limitar la responsabilidad civil contractual en el transporte internacional de pasajeros, con la armonización de un tope indemnizatorio que responda a criterios responsables, utilizándose una medida de valor que evite las contingencias económicas que sufran las economías de cada país y asegure un verdadero resarcimiento a la víctima del daño.

Para que esta propuesta que se encuentre tan cerca de concretarse, no se pierda en laberintos dialécticos y bibliotecas judiciales, proponemos que el sector privado representado por este FORO EMPRESARIO elabore un proyecto consensuado, apoyado por la opinión y el dictamen de juristas de los distintos países, que defina claramente medidas y valores del tope indemnizatorio, comprometiéndose a presentarlo oficialmente en la próxima reunión del SGT N° 5.

Hemos sido informados que en la última Reunión del CT N° 2 –Asuntos Aduaneros– se ha propuesto la derogación de la Resolución GMC N° 117/94. Los operadores privados rechazamos de plano tal derogación y exigimos la inmediata implementación de la misma habiendo transcurrido ya 8 años de aprobada, por lo que solicitamos al SGT N° 5 transmita al GMC nuestras exigencias y apoye nuestra posición, en razón de que el servicio de transporte público de pasajeros es esencial para el desarrollo de la región y el transporte de encomiendas es hoy un complemento imprescindible para el mejoramiento y optimización de los términos de intercambio establecidos en el MERCOSUR. Así fue considerado en el caso del transporte



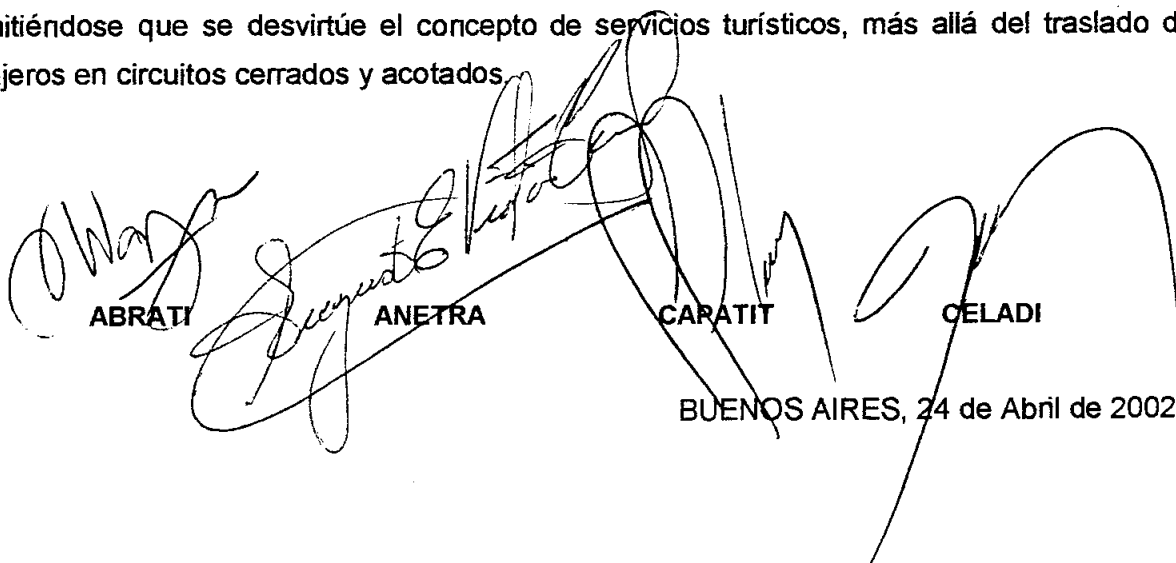
aéreo internacional de encomiendas, que viene creciendo en forma sustancial en los últimos años.

Resulta pues imprescindible vuestro apoyo en este tema. Más allá de la necesidad de que se mantenga la Resolución N° 117/94 en plena vigencia, este hecho nos muestra claramente la razón de nuestras reiteradas solicitudes con respecto a la necesidad de la presencia de representantes del sector privado en las reuniones del GT N° 2, por lo que solicitamos una vez más al SGT N° 5 transmita nuestra inquietud al GMC.

En lo que respecta a la Facilitación Fronteriza, no alcanza con los acuerdos y convenios escritos, si la prioridad que se le debe otorgar a la atención de los vehículos de transporte de pasajeros en frontera no se aplica en la realidad en los pasos habilitados al transporte internacional en el MERCOSUR. Proponemos desde el FORO EMPRESARIO se solicite al GMC, la creación de una Comisión Especial de Trabajo dentro del SGT N° 5, que recepte las denuncias y sugerencias de los reales conocedores de los problemas planteados en frontera, esto es los transportistas; a fin de dar a conocer a las autoridades de los Países Miembros y a todos aquellos funcionarios que provoquen demoras innecesarias en frontera, las disposiciones, normas y acuerdos que en este sentido rigen la actividad internacional. Además es necesario contemplar la realidad económica actual de las empresas de la Región, y acotar y disminuir los valores cobrados en concepto de trámites migratorios.

Finalmente queremos señalar especialmente que los servicios en el transporte de pasajeros por carretera se concedieron bilateralmente, pese a lo cual se registran competencias inadecuadas y crecientes en forma de servicios turísticos y de temporada.

El transporte público colectivo regular en la Región puede y debe tener la flexibilidad necesaria para incrementar su oferta a fin de satisfacer la demanda que se genere, no permitiéndose que se desvirtúe el concepto de servicios turísticos, más allá del traslado de pasajeros en circuitos cerrados y acotados.

  
ABRATI ANETRA CARATIT CELADI

BUENOS AIRES, 24 de Abril de 2002.

*Nr 1500*

# ANEXO VIII

## EXAMENES Y CRITERIOS MEDICOS E PSICOLÓGICO DE APTITUD

### \* EXAMENES DE APTITUD

Los aspirantes a obtener la Licencia o Credencial Profesional Habilitante para desempeñarse como conductor de los vehículos del transporte de pasajeros y cargas habilitados en los términos de Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur (ATIT), deberán aprobar un examen de aptitud física: clínica, sensorial, neurológica, psiquiátrica y de aptitud psicológica de acuerdo a los criterios de aptitud determinados por la presente Reglamentación. Ese mismo examen será aplicado a los que soliciten renovación o reingreso. En el caso de los conductores de transporte de Mercancías Peligrosas deberán satisfacerse "los requisitos médicos e psicológicos, adicionales, que determine cada Organismo Nacional competente".

### I - EXAMENES y CRITERIOS MÉDICOS DE APTIDÃO FÍSICO E MENTAL

Los exámenes médicos de aptitud físico-clínicos se regirán por las siguientes pautas:

- a) Anaménesis con especial atención a los datos aportados por el conductor.
- b) Examen Físico: se explorará la integridad y funcionalidad de cada miembro por separado, constatando la existencia de malformaciones o agenesias o amputaciones, así como la conservación de los movimientos de articulaciones.  
Con los miembros inferiores, se efectuará estudio comparativo de la longitud, del desarrollo muscular y su comportamiento en la marcha con el fin de detectar integridad y claudicaciones.  
Se explorará la columna vertebral, observando deformaciones que comprometan su funcionalidad con especial observancia de los movimientos del cuello. Se completará con los estudios correspondientes.  
  
Para el caso de los conductores afectados al transporte de Mercancías Peligrosas se observará la existencia de dermatopatías compatibles con lesiones por contacto o alergias.
- c) Examen Clínico: Se efectuará investigando: Sistema cardiovascular, respiratorio, digestivo, genito-urinario y nervioso.  
- Búsqueda de elementos de alcoholismo.
- a) Estudios auxiliares de diagnóstico.
  - I. Laboratorio: hemograma, glucemia, azoemia y orina.
  - II. Radiografía de Torax.
  - III. Ergometría.

## EXAMENES SENSORIALES

Los exámenes médicos sensoriales se regirán de acuerdo a las siguientes pautas:

### a) Sensorial oftalmológico:

- I. Motilidad ocular extrínseca e intrínseca.
- II. Agudeza visual.
- III. Visión cromática: Ishihara-Farnsworth.
- IV. Campo Visual: Perímetro de cúpula manual o computarizado.
- V. Tonometría.
- VI. Fondo de ojo.
- VII. Visión nocturna y crepuscular. Tiempo de readaptación al encandilamiento.

Eficiencia visual: comprenderá la agudeza visual, campo visual, movimientos oculares.

Los interesados deberán tener visión binocular conservada.

Agudeza visual: se considerarán no aptos aquellos en los que la suma de la agudeza visual de ambos ojos sea menor de DOZE (12) décimas requiriéndose que el ojo de menor visión posea CINCO (5) décimas como mínimo con corrección. Se admitirá la corrección mediante lentes. Los conductores podrán usar lentes de contacto siempre que hayan aprobado el examen oftalmológico con dichos lentes y/o con anteojos, debiendo llevar en su poder estos últimos obligatoriamente, dejándose expresa constancia en la Licencia de Conductor.

Visión nocturna: Los conductores que tuvieran una disminución del OCHENTA (80%) POR CIENTO en la visión crepuscular y al deslumbramiento y del VEINTE (20%) POR CIENTO del tiempo de readaptación al encandilamiento serán no aptos.

b) Sensorial auditiva: se efectuará interrogatorio-examen otoscópico y pruebas audiométricas: Audiometría, como examen sistemático. Logoaudiometría si se determinara su necesidad por el estudio audiométrico o el examen clínico.

Agudeza auditiva: se determinará mediante una audiometría ional en un ambiente en condiciones sonoras adecuadas. Los siguientes niveles para cada oído.

Hipoacusia leve: determinada por una pérdida auditiva no mayor a TREINTA (30) decibeles.

Hipoacusia moderada: determinada por una pérdida comprendida entre los TREINTA (30) y CINCUENTA (50) decibeles y que abarque por los menos tres frecuencias del espectro ional.

Hipoacusia severa: determinada por una pérdida auditiva mayor a CINCUENTA (50) decibeles sin llegar a la pérdida total de la audición y que abarque por lo menos tres frecuencias del espectro tonal. El resto del examen auditivo será considerado como anacusia.

No se admitirán las hipoacusias severas bilaterales y la hipoacusia moderada de un oído y severa o anacusia del otro, así como aquellos que el umbral de captación de la palabra en la logaudiometría este por debajo de los QUARENTE (40) decibeles.

### **EXAMENES NEUROLÓGICOS**

Se efectuará el examen neurológico investigando la motilidad activa, pasiva y refleja.

La coordinación y fuerza muscular, la sensibilidad objetiva y subjetiva, los pares craneanos, el lenguaje en su comprensión y expresión y las gnosopraxias.

Electroencefalograma y/o todo estudio instrumental ampliatorio que se considere necesario a criterio médico:

### **EXAMENES PSÍQUIATRICOS**

- a) Entrevista psiquiátrica;
- b) Exámenes clínicos de personalidad y patologías psiquiátricas.
- c) Dictamen final.

### **EXAMENES COMPLEMENTARIOS AMPLIATORIOS**

Es obligatorio efectuarlos cuando a criterio del médico interviniente, resulte necesario para precisar el diagnóstico en cualesquiera de las especialidades médicas del examen de aptitud especialmente en los casos definidos a evaluar en la tabla de criterios médicos de aptitud.

### **CRITERIOS MEDICOS DE APTITUD**

El dictamen médico del prestador habilitado o del Comité Evaluador Médico se regirá por la siguiente tabla de Criterios Médicos de Aptitud: En tal sentido se aclara que en los casos definidos a evaluar el prestador médico habilitado deberá fundamentar suficientemente el dictamen. La Autoridad de Aplicación recomendará o ampliará mediante circular a tal fin, sobre la metodología evaluativa, sugerencias sobre criterios de aptitud, valorando avances científicos y lo que la experiencia del sistema aporte.

## **II - EXAMENES Y CRITERIOS DE APTIDÃO PSICOLÓGICOS**

- a) Entrevista psicológica;
- b) Pruebas y testes psicologicos para diagnostico, que evaluarán:

coordinación psicomotora, visomotora y espacial - temporal, atención y concentración, cognición, equilibrio emocional, control de agresividad y de impulsos, características psicológicas de personalidad, inteligencia, tonus vital, relación interpersonal y otros que resulte necesario para precisar el diagnóstico y estudio instrumental de evaluación psicológica ampliatorio que se considere necesario a criterio de psicólogo:

- c) Entrevista psicológica de devolución de dictamen final para los conductores de los vehículos
- d) Dictamen final.

TABELA de critérios de APTIDÃO

<b>CÓDIGO</b>	<b>A - CRITÉRIOS DE APTIDÃO FÍSICA</b>	<b>AVALIAR</b>	<b>NÃO APTO</b>
	<b>MEMBROS SUPERIORES</b>		
	Deverá ter as mãos sadias com uma correta funcionalidade e força das articulações e dos dedos		
FM01	As malformações ou lesões pouco evidentes e funcionalmente não deficitárias (deverão ser avaliadas)	(A)	
FM02	Malformações, atrofia, atitudes viciosas, retrações tendinosas, poliartritis reumáticas ou de qualquer outra etiologia que diminuam a função, serão avaliados pelo exame de aptidão física e mental para portadores de deficiência física	(A)	
	<b>MEMBROS INFERIORES</b>		
FM03	Amputações, agenesia que comprometam a funcionalidade e segurança do movimento, serão avaliados pelo exame de aptidão física e mental para portadores de deficiência física.	(A)	
FM04	Rigidez, anquiloses, deformações do quadril, joelho, tornozelos, desvio do eixo dos movimentos, serão avaliados pelo exame de aptidão física e mental para portadores de deficiência física.	(A)	
FM05	Encurtamento de mais de 3cm deverá ser avaliado de acordo com critério de funcionalidade e a capacidade de trabalho para a direção	(A)	
FM06	Pé Torto congênito operado ou não será avaliado de acordo com critério de funcional com ou sem exame especial para portadores de defeito físico.	(A)	
FM07	Estatura: serão considerados aptos os indivíduos de estatura superior a 1,50 metros e serão avaliados os menores de 1,50 metros		(NA)
	<b>COLUNA VERTEBRAL</b>		
FC08	Limitações na rotação da cabeça, desvios do eixo da mesma e afecção que limitem a dinâmica vertebral e afetem a capacidade de trabalho do condutor deverão ser avaliados	(A)	

FC09	Obesidade com índice de massa corpórea maior que 40Kg /m2 será considerado inapto		NA
<b>CÓDIGO</b>	<b>B - CRITÉRIOS DE APTIDÃO CLÍNICA</b>	<b>AVALIAR</b>	<b>NÃO APTO</b>
CC01	Hipertensão Arterial com repercussão orgânica: deverá ser avaliado. Tendo como referência máxima igual a 150 e mínima igual a 90.	A	
CC02	Valvulopatias moderadas ou severas e operados com próteses valvulares com repercussão hemodinâmica, serão considerados inaptos		NA
CC03	Malformações cardíacas congênitas operadas ou Não com repercussão hemodinâmica, serão considerados inaptos.	A	NA
	Sem repercussão hemodinâmica, deverão ser avaliados		
CC04	Insuficiência cardíaca descompensada, serão considerados inaptos		NA
CC05	Seqüelas de infarto do Miocárdio com isquemia ou outras seqüelas que comprometam a capacidade funcional, devem ser avaliadas		NA
	Seqüelas de infarto de Miocárdio sem isquemia ou outras seqüelas que não comprometam a capacidade funcional, devem ser avaliadas	A	
CC06	Insuficiência coronária, deverá ser avaliado	A	
CC07	Operados cardiovasculares: by pass aorto-coronário ou outros, deverão ser avaliados	A	
CC08	Arritmias com freqüências maiores de 100 e menores de 55 por minuto e/ou as que podem provocar transtornos hemodinâmicos, devem ser avaliados	A	
CC09	Marcapassos, devem ser avaliados	A	
CC10	Pericardites crônica constrictiva, serão considerados inaptos		NA
CC11	Arteriopatias obliterantes com transtornos tróficos, deverá ser avaliado	A	
CC12	Eletrocardiograma: com qualquer anomalia do traçado, deverá ser avaliado.	A	
	Bloqueio átrio ventricular II e III grau Bloqueio completo átrio ventricular Bloqueio completo de ramos direto com hemibloqueio anterior ou posterior esquerdo,		NA



	serão considerados inaptos <b>Bloqueo completo de rama izquierda</b> <b>Arritmia completa-fibrilación auricular</b>		
CC13	Diabetes infanto juvenil		NA
CC14	Diabetes de adulto complicada, e insulino-dependente: deverá ser avaliado	A	
CD15	Hérnia e eventrações irreduzíveis: deverá ser avaliado	A	
CD16	Insuficiência hepática descompensada ou grave: será considerado inapto		NA
CD17	Patologias de ordem psicossomáticas, com repercussão digestiva tais como:Úlcera gastroduodenal, colite ulcerosa, etc: deverá ser avaliado	A	
CD18	Toda patologia proctológica: deverá ser avaliado	A	
CD19	Distúrbio renal: deverá ser avaliado	A	
CD20	Enfermidades sistêmicas: anemias, neoplasias e outras: deverá ser avaliado	A	
CD21	Patologia dermatológica compatível com diagnóstico de toxidermia: deverá ser avaliado	A	
CD23	Síndromes digestivas de intoxicações crônicas com materiais perigosos	A	
	Síndrome digestiva de intoxicação aguda com materiais perigosos		NA
CE24	Endocrinopatias em atividade que comprometam a capacidade produtiva: considerar inapto		NA
	Endocrinopatias em remissão que não comprometam a capacidade produtiva: deverá ser avaliado	A	
CR25	Enfermidade Pulmonar obstrutiva crônica: deverá ser avaliado	A	
CR26	Insuficiência respiratória crônica		NA
CR27	Desvios tóraco-vertebrais marcadas, com dificuldade respiratória: deverá ser avaliado	A	
CR28	Enfermidades infectocontagiosas em atividade: será considerado inapto		NA
CR29	Síndrome respiratória de intoxicação crônica com material perigoso: deverá ser avaliado	A	
CR30	Síndrome respiratória de intoxicação aguda com		NA

	material perigoso: será considerado inapto		
<b>CÓDIGO</b>	<b>C - CRITÉRIOS DE APTIDÃO SENSORIAL</b>	<b>AVALIAR</b>	<b>NÃO APTO</b>
SO01	Alterações dos reflexos pupilares, anisocoria: será considerado inapto		NA
SO02	Campo visual com isoptera horizontal menor que 140° em um dos olhos		NA
SO03	Hemianopsias: será considerado inapto		NA
SO04	Escotomas: deverá ser avaliado	A	
SO05	Lesões de II par: será considerado inapto		NA
SO06	Ptose palpebral: deverá ser avaliado	A	
SO07	Tics, blefaroespasma: deverá ser avaliado	A	
SO08	Nistagmo		NA
SO09	Enoftalmia: deverá ser avaliado	A	
SO10	Exoftalmia com oclusão perfeita de pálpebra: deverá ser avaliado	A	
SO11	Exoftalmia sem oclusão das pálpebras: será considerado inapto		NA
SO12	Triquiase: deverá ser avaliado	A	
SO13	Entropio: deverá ser avaliado	A	
SO14	Ectropio: deverá ser avaliado	A	
SO15	Blefarocalasio, tumores, traumatismos: deverá ser avaliado	A	
SO16	Epífora: deverá ser avaliado	A	
SO17	Conjuntivite em evolução: será considerado inapto		NA
SO18	Querato conjuntivite "sicca":deverá ser avaliado	A	
SO19	Pterigio invasor em zona pupilar: deverá ser avaliado	A	
SO20	Microcornea e megacornea: deverá ser avaliado	A	
SO21	Estafiloma : deverá ser avaliado. (Especificar melhor)	A	
SO22	Distrofia da córnea, leucoma: deverá ser avaliado	A	
SO23	Degeneração da Córnea: deverá ser avaliado	A	
SO24	Catarata congênita ou adquirida: deverá ser considerado inapto		NA
SO25	Luxação e subluxação do cristalino: deverá ser avaliado com correção óptica	A	
SO26	Afacia uni o bilaterales deverá ser avaliado	A	
	Pseudoafacia – L.I.O: são aptos devendo ser avaliados com correção ótica		
SO27	Iridociclite até sua cura deverá ser considerado inapto		NA

SO28	Coroidite até sua cura deverá ser considerado inapto		NA
SO29	Alterações do fundo do olho: deverá ser avaliado	A	
SO30	Glaucoma: deverá ser avaliado	A	
SO31	Estafilomas de esclerótica: deverá ser avaliado	A	
	<b><u>EXAME DE ACUIDADE VISUAL</u></b>		
SO32	Acuidade visual de ambos olhos menor que 14(Quatorze) décimos, necessitando que o olho de menor visão possua 5 décimos como mínimo de correção		NA
SO33	Anisometria	A	
SO34	Discromatopsias: protanopes e deuteranopes	A	
SO35	Visão noturna: diminuição de 80% na visão crepuscular e deslumbramento, bem como 20% no tempo de readaptação quando encandeado		NA
SO36	Estrabismo	A	NA
	Operado com conservação da visão binocular		
	<b><u>OUIDOS</u></b>		
SA36	Hipoacusia severa de um ouvido e moderada do outro		NA
SA37	Umbrai de captação da palavra abaixo de 50 decibéis	A	
SA38	Diploacusia	A	
SA39	Zumbidos: deverá ser avaliado	A	
SA40	Vertigens permanentes ou paroxísticas, alterações vestibulares nos exames: deverá ser avaliado	A	
SA41	Ortitis crônica supurada uni o bilateral. Com o sín vértigo pero com hipoacusia severa	A	
SA42	Síndrome da Apnéia do sono	A	
<b>CÓDIGO</b>	<b>D- CRITÉRIOS DE APTIDÃO NEUROLÓGICA</b>	<b>AVALIAR</b>	<b>NÃO APTO</b>
NE01	Lesões ou afecções do sistema nervoso central e ou periférico e ou muscular que afetam a capacidade produtiva: será considerado inapto		NA
NE02	Epilepsia: será considerado inapto		NA
NE03	Eletroencefalograma: la descarga focal, los paroxismos bisincrónicos y la actividad delta difusa		NA
NE04	Afasia, agnosia, apraxia: será considerado inapto		NA

	compatibles con el diagnóstico de personalidad adictiva		
PP07	Fronterizo defectivo		NA
PP08	Neurosis graves		NA
PP09	Psicosis		NA
PP10	Deterioro orgánico grave de las funciones psíquicas.		NA
<b><u>CODIGO</u></b>	<b><u>F-CRITÉRIO DE APTIDÃO PSICOLÓGICA (PSÍQUICA)</u></b>	<b><u>AVALIAR</u></b>	<b><u>NÃO APTO</u></b>
	A Avaliação Psicológica e os resultados da entrevista psicológica deverão ser realizados por psicólogos, assim como o parecer final.		
AP01	Nível Intelectual suficiente para atender e aplicar às normas de trânsito e segurança, devendo, portanto, em tais situações, ser capaz de analisar, sintetizar e de estabelecer julgamento diante de situações problemáticas.	A	
AP02	Nível de Atenção capaz de discriminar qualitativamente a execução das atividades relacionadas à condução de veículo, estímulos e situações adequados para a execução de tal situação	A	
AP03	O Nível Psicomotor deve satisfazer às condições práticas de coordenação entre as funções psicológicas e as áreas áudio-motoras, estar de acordo com o desempenho de comportamentos coordenados entre as funções psicológicas e atividade motora.	A	
AP04	Personalidade livre de patologias e/ou predisposições a atitudes e comportamentos incompatíveis com as normas de trânsito e segurança.	A	

NE05	Tumores do sistema nervoso: deverá ser avaliado	A	
NE06	Seqüelas de acidentes cerebrovasculares: deverá ser avaliado	A	
NE07	Angioesclerose com sintomas neurológicos e ou psíquicos: será considerado inapto		NA
NE08	Miastenia gravis: será considerado inapto		NA
NE09	Paralisia facial com sinal de Bell: será considerado inapto		NA
NE10	Paralisia facial aguda e hemiespasmó facial com epifora: deverá ser avaliado	A	
NE11	Falhas grosseiras na coordenação: será considerado inapto		NA
NE12	Movimentos involuntários, espasmos, rigidez temores hereditários ou adquiridos relacionados com enfermidades do sistema nervoso central e ou periférico: será considerado inapto		NA
<b><u>CODIGO</u></b>	<b><u>E-CRITERIOS DE APTITUD PSQUIATRICA</u></b>	<b><u>AVALIAR</u></b>	<b><u>NÃO APTO</u></b>
	El psicodiagnóstico y los resultados de las entrevistas psicológica y psiquiátrica deberán ser evaluadas por el equipo de psicopatología, <i>devendo o laudo ser emitido pelo profissional que detiver o exercicio da profissão, de acordo com cada país.</i>		
PP01	Coordinación Visomotora: las fallas en las que se pongan en evidencia deterioros groseros de la función.		NA
PP02	Agresividad Dificultades en el control de los impulsos		NA
PP03	Perturbación moderada y/o grave de la atención, concentración e inteligencia espacial.		NA
PP04	Alteraciones de la personalidad y conductas compatibles con el diagnóstico de labilidad emocional.		NA
PP05	Alteraciones de la personalidad y conductas compatibles con el diagnóstico de psicopatía.		NA
PP06	Alteraciones de la personalidad y conductas		NA

# ANEXO IX

PROPUESTA PARA MODIFICAR Y ACTUALIZAR EL ACUERDO  
PARA LA FACILITACION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADERIAS

1. Entre los países del Mercosur se aprobó por medio de la Decisión N° 15 del 15 de diciembre de 1994 del Consejo del Mercado Común el “Acuerdo sobre Transporte Multimodal en el Ambito del Mercosur” como resultado de los trabajos realizados y negociados en ocho reuniones de la Comisión ad-hoc de Transporte Multimodal integrante de los subgrupos 5 – Transporte terrestre - y 6 – Transporte marítimo - .

En virtud de la decisión adoptada por los plenipotenciarios de los Estados Parte en Montevideo el 30 de diciembre de 1994 dicho acuerdo pasó a titularse “Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercaderías” y fué inscripto al amparo de lo dispuesto por el Artículo 14 del Tratado de Montevideo de 1980 – ratificado por Ley 22354 , que transcripto dice así : “Los países miembros podrán establecer mediante las reglamentaciones correspondientes normas específicas para la concertación de otras modalidades de acuerdos de alcance parcial . A ese efecto tomarán en consideración, entre otras materias, la cooperación técnica y tecnológica la promoción del turismo y la preservación del medio ambiente.”

El “Acuerdo” fue aprobado por Brasil mediante Decreto N° 1563 del 19 de julio de 1995, por Paraguay por Decreto N° 16.927 del 16 de abril de 1997 y similar decisión adoptó Uruguay por Decreto N° 299 del 8 de agosto de 1995 , aunque en este último caso fue cuestionado administrativamente por la Cámara de Industrias, Bolsa de Comercio S.A. , y Cámara de Aseguradores Marítimos de ese país, expresándose que el Tratado de Montevideo de 1980 y los sistemas previstos para la entrada en vigencia de los acuerdos a negociarse por los Estados Parte del Tratado se refieren a aquellos acuerdos de facilitación del comercio, derogación de trabas burocráticas y materias similares. Los recurrentes expresaron que el Decreto recurrido es inconstitucional e ilegal ya que se invade notoriamente la esfera de competencia de la ley , por el doble motivo de tratarse de regulación de la actividad privada y limitación de los derechos individuales - normas sobre contratos, sobre exoneración y limitación de responsabilidad – y de tratarse además de preceptos que pretenden modificar la legislación vigente – Códigos Civil , Aeronáutico , y de Comercio, Convención de Varsovia y Tratado de Montevideo de 1940 entre otros.

Cuestionado judicialmente en autos “ Alianza da Bahia Compañía de Seguros y Otras con Estado Poder Ejecutivo . Acción de Nulidad.” (N° 179/96)., con fecha 9 de noviembre de 1998 el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Uruguay dictó un fallo decretando la nulidad del Decreto N° 299/95 con efectos generales y absolutos , en interés de la regla de derecho y/o de la buena administración, fundándolo en amplias y justificadas razones y en especial al expresar : “ Es que **no** resulta de los arts. 7, 8 y 14 del Tratado (se refiere al Tratado de Montevideo de 1980) que el Estado , en tanto que país miembro de A.L.A.D.I. pueda celebrar *CUALQUIER ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL* sobre cualquiera de las “materias” aludidas en los arts. 8 y 14 *SIN OBSERVAR LAS EXIGENCIAS CONSTITUCIONALES EN MATERIA DE APROBACION DE TRATADOS* “...de paz, alianza, **comercio** y las convenciones o contratos de cualquier naturaleza que celebre el Poder Ejecutivo con potencias extranjeras” ( arts. 85, num. 7 y 168 num. 20 Constitución).

En la República Argentina con posterioridad a la fecha del "Acuerdo" no se dictó ningún acto administrativo o legislativo de aprobación, ni se reglamentó la operativa de aplicación del mismo ni se determinaron autoridades y controles necesarios, simplemente se hizo referencia a los alcances del Decreto N° 415/91 dictado más de tres años antes relativo a la entrada en vigor de los acuerdo suscriptos en el marco de A.L.A.D.I.

Asimismo cabe tener presente que entre Paraguay , Uruguay y Argentina se encuentra vigente el "Tratado de Derecho Comercial Terrestre " de 1940, cuyo Título Cuarto se refiere al Transporte Terrestre y Mixto , por tierra agua o aire. Dicho Tratado no podrá verse afectado por las disposiciones del Tratado de Montevideo de 1980 según éste lo dispone en su artículo 59.

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

a) Es necesario que concuerden debidamente los textos contenidos en el art. 1 inc. a) , en el art. 2 y en el art 4 .

En el inciso a) del artículo primero se define Transporte Multimodal de Mercaderías expresándose: " El porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte, por lo menos, en virtud de un Contrato de TM, desde un lugar situado en un Estado Parte en que un OTM toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en otro Estado Parte, comprendiendo además del transporte en si, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación y entrega de la carga al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados entre origen y destino, inclusive los de consolidación y deconsolidación de las cargas

La redacción aprobada no concuerda con el contenido del Artículo 2do. que se refiere a ámbito de aplicación, pues allí la referencia es a que el Acuerdo se aplica siempre que : a.)- el lugar estipulado en el Contrato de TM e indicado en el Documento o Conocimiento de TM, en el cual el OTM tome las mercancías bajo su custodia esté situado en un Estado Parte del presente Acuerdo o b.)- el lugar estipulado en el Contrato de TM e indicado en el Documento o Conocimiento de TM , en el cual el OTM haga entrega de las mercancías que se encuentran bajo su custodia , esté situado en un Estado Parte del presente Acuerdo. La "o" que une los apartados "a" y "b" de dicho artículo debería ser reemplazada por una "y" , si se quiere mantener el texto del inciso a) art. 1ro. del capítulo I.; caso contrario adoptarse la definición proyectada y aprobada en la VII Reunión de la Comisión de TM – Montevideo , noviembre de 1993 – que no hace mención a "Estados Parte" sino a "Países".

La aplicación del "Acuerdo" a que hace referencia el artículo 2do. está condicionada a la voluntad de las partes de hacerlo, tal como lo indica el artículo 4to. , al expresar: "Las disposiciones contenidas en el presente acuerdo serán aplicables siempre que existiere en el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal expresa mención al mismo indicándose específicamente " Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional – MERCOSUR ".



En consecuencia no existe cumplimiento obligatorio del "Acuerdo" lo que lo hace facultativo y por lo tanto sujeto a la voluntad de las partes lo que lo transforma en un simple punto de referencia perdiendo por lo tanto la efectividad buscada.

Se advierte además que en el 1ro. y 4to. párrafo del artículo 4to. la referencia a "Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional - MERCOSUR" no es la correcta ya que en la reunión de plenipotenciarios celebrada en Uruguay el 30 de diciembre de 1994 fue cambiada por la de "Acuerdo para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercaderías" con la intención de ubicar al convenio dentro del marco de los Acuerdos de Alcance Parcial de A.L.A.D.I. sin hacerse las correcciones previas necesarias.

b) Se observa que en el inciso e del artículo 1ro. se define el término "portador" y no "porteador" como se hace en las Reglas de la UNCTAD / CCI, y en el Proyecto de Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional preparado por la Comisión de TM Mercosur Subgrupos de Trabajo 5 y 6.

El diccionario de la Real Academia Española define así: "Portador, ra : que lleva o trae una cosa de una parte a otra". "Portear: conducir o llevar de una parte a otra una cosa por el porte o precio convenido o señalado". "Porteador: que portea o tiene por oficio portear". "Transportador: que transporta". "Transportar: portear".

En la versión portuguesa se utilizó el vocablo "transportador" por lo que en la versión española debió utilizarse "porteador" o "transportador", en especial por la profesionalidad del prestador y el carácter oneroso del contrato - inc b)- art. 1ro., no siendo satisfactorio el uso del "portador" que debería modificarse.

c) Similar observación merece el inciso d) del artículo 1ro. que expresa: "Toda persona jurídica, portador o no" cuando se considera correcto decir "Toda persona jurídica, porteador o no".

d) En el artículo 3ro. segundo párrafo, se considera oportuno incluir el uso de documentación electrónica conforme con lo establecido por la Ley Modelo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional / CNUDMI - sobre comercio electrónico de 1996 ( arts. 16 y 17).

e) En el art. 6to. se deberá reemplazar "destinatario" por "consignatario" conforme con las definiciones contenidas en los incisos g) y h) del artículo 1ro. y concordar con el inciso k) del mismo artículo 1ro.

f) En el artículo 10 agregar en el inciso b) "incluyendo las mermas normales provenientes de las características de la mercadería, pese al cuidadoso manipuleo y transporte" y en el inciso c) agregar: "el transportador deberá probar que se han adoptado todas las medidas necesarias para evitar el daño". Asimismo habría que mejorar la redacción del último párrafo del artículo 10 ya que la referencia al "aumento de las pérdidas" se puede referir únicamente a las pérdidas parciales, la pérdida total no puede aumentarse.

g) 1.- En el artículo 15 habría que mejorar su redacción y luego de daño insertar "total o parcial" e incluir la demora.

2.- En cuanto al vocablo "fase" lo mismo que al de "tramo" del artículo 19 convendría aclarar su significado ya que podría referirse al transporte en si como a la carga , descarga operaciones en terminales de carga o centros de transferencia, depósitos, etc. que se llevan a cabo en el desarrollo de un transporte multimodal . Se deberá aclarar si al decir " otro límite de responsabilidad " estamos considerando que al no tener otro límite se le aplicarán los límites del acuerdo o su responsabilidad será ilimitada. Sería más conveniente colocar " un límite de responsabilidad superior" ya que otro inferior no puede ser admitido en virtud de lo dispuesto en el artículo 13 y así se concuerda con el segundo párrafo del artículo 4to.

h) En el artículo 18 reemplazar el vocablo "realizada por" por "imputable al " y luego de Operador de Transporte Multimodal agregar "al porteador efectivo , al depositario o a sus dependientes ".

i) Incluir un segundo párrafo del siguiente tenor: "A los efectos del presente artículo se entenderá por culpa grave toda acción u omisión realizada temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercaderías".

j) En el artículo 20 al indicar el carácter peligroso de las mercaderías incluir una cláusula referente a las medidas que se deberán adoptar tales como indicar que en cualquier momento podrá ser descargada, destruida o transformada en inofensiva según lo requieran las circunstancias o por orden de la autoridad pública sin que ello de lugar a indemnización alguna.

k) Se aconseja tener en cuenta en el artículo 22 las acciones de repetición que pueden existir entre operadores de transporte multimodal y transportistas efectivos por lo que se aconseja un segundo párrafo con la siguiente redacción : "Las acciones de repetición prescriben por el transcurso de un año contado desde la fecha de notificación del pago extrajudicial realizado o de la fecha del laudo arbitral o sentencia definitiva que se dicte en la demanda iniciada ".

l) En el Anexo I se propone un nuevo análisis de los límites de responsabilidad en virtud de los criterios imperantes . Sin perjuicio de ello se advierte que en el punto 1ro. del Anexo se ha deslizado un error ya que se indica como límite un valor superior al de 400 pesos argentino oro **por kilogramo** de volumen o pieza afectada cuando debe decir " un valor superior al de 400 pesos argentino oro por bulto o pieza afectada o dañada o de diez pesos argentino oro por kilogramo de los bultos o piezas afectadas si ese valor fuera superior."

m) En el anexo I puntos 2, 3 y 4 se hace referencia a " DES" cuando debió decir "DEG" en concordancia con el inciso n) del Artículo 1ro. y el inciso c) del artículo 27.

n) El Anexo 2 debería incorporarse al Acuerdo con el título de "Jurisdicción y Arbitraje"

Lo expuesto es simplemente enunciativo y susceptible de otros agregados o enmiendas.