

**XIV REUNION**

**DE LOS ORGANISMOS DE APLICACION DEL**

**ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL**

**TERRESTRE**

**DE URUGUAY Y BRASIL**

**MONTEVIDEO, 20 Y 21 DE SETIEMBRE DE 1995**



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL  
DE TRANSPORTE

## ACTA

En la ciudad de Montevideo, durante los días 20 y 21 de setiembre de 1995, se celebró en la sede del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de la República Oriental del Uruguay, la XIV Reunión Bilateral de los Organismos de Aplicación del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre de este país y la República Federativa del Brasil.

Las Delegaciones integradas como lucen en el Anexo I de esta Acta, fueron presididas por el Señor Director de Transporte Rodoviario de Brasil Miguel Ximenes de Melo Filho y por el Señor Director Nacional de Transporte de Uruguay Ing. Yamandú Risso Brum.

Luego de un breve intercambio de ideas entre los Señores Jefes de Delegación, el Temario de Trabajo para la Reunión quedó establecido como luce en el Anexo II de esta Acta.

En primera instancia la Delegación de Uruguay hizo uso de la palabra para comunicar oficialmente tres puntualizaciones a saber:

- A) A partir del día de la fecha el Organismo Nacional de Aplicación de la República Oriental del Uruguay, emitirá los Permisos Originarios por los que habilita a empresas de su bandera a efectuar operaciones de transporte internacional de cargas, por un plazo de cinco años con renovación automática de no mediar comunicación en contrario. Ello implica que ante el vencimiento de cada período de vigencia establecido, no será necesaria la emisión de un nuevo Certificado de Idoneidad para que el Organismo Nacional de Aplicación de Brasil considere a la empresa en cuestión habilitada a efectuar transporte internacional. Asimismo agregó que los permisos ya otorgados deberán considerarse incorporados a este régimen es decir, prorrogados automáticamente por



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL  
DE TRANSPORTE

igual período a su vencimiento.

- B) A partir del día de la fecha el Organismo Nacional de Aplicación de la República Oriental del Uruguay no actuará como agente de venta en frontera de pólizas de seguro para el transporte de cargas, al tiempo que a partir del 1.º de octubre próximo no lo hará en el caso de pólizas de seguro para transporte de pasajeros.
- C) Cruzamiento de bandera.- A partir del día de la fecha el Organismo Nacional de Aplicación de la República Oriental del Uruguay, aceptará como válida la emisión del Conocimiento de Embarque por parte de empresas de diferente bandera a las que emiten el Manifiesto Internacional de Cargas.

Acto seguido se comenzó el tratamiento del temario acordado resultando del intercambio de ideas producido lo siguiente:

#### **I.- TRANSPORTE DE CARGA**

##### **A) Corredores para transporte de carga líquida en semirremolque de eje triple**

La Delegación de Brasil manifestó su preocupación por la situación existente desde hace cinco años, en base a la cual el transporte de carga líquida y de materiales peligrosos resulta prácticamente inoperante en vehículos con semirremolque de eje triple sin rompeolas. Expresó que a las limitaciones de peso en el referido eje existentes en el Uruguay, se le deben agregar las prohibiciones existentes en Brasil por las que las cisternas sin rompeolas no pueden circular cargadas parcialmente, todo lo cual opera como verdadera restricción de oferta de transporte que puede perjudicar el flujo comercial entre ambos países.



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL  
DE TRANSPORTE

Solicitó en consecuencia a la Delegación de Uruguay, la determinación de un corredor específico para que semirremolques con 25,5 t de peso en el eje triple, puedan operar satisfactoriamente en territorio de este país, o la consideración de algún tipo de concesión tendiente a autorizar el ingreso diario de un número limitado de vehículos, por cuanto el volumen de tráfico es reducido actualmente y las oportunidades económicas de esas operaciones pueden llegar a justificarlas.

La Delegación de Uruguay manifestó que posee grandes limitaciones en materia de infraestructura vial, específicamente en cuanto a obras de arte en los principales corredores con Brasil. Asimismo indicó que los últimos estudios realizados por parte de la Dirección Nacional de Vialidad, permitirán extender la autorización a circular con semirremolques de eje triple de 25,5 t de peso a otros tramos de la red vial nacional, pero sin llegar a definir un corredor continuo.

Agregó que es voluntad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas concretar dentro del actual período de gobierno, la definición de corredores para tráfico internacional de carga que contemplen las normas pactadas en el ámbito del MERCOSUR. La Delegación de Uruguay recogió la solicitud formulada y se comprometió a responder en un plazo no mayor a los quince días a contar de hoy, sobre las alternativas manejadas.

Sin perjuicio de ello ambas Delegaciones se comprometieron a efectuar un seguimiento de las demandas reales de este tipo de tráfico, a los efectos de precisar concretamente la intensidad del flujo de los mismos.

**B) Subcontratación de empresas de bandera uruguaya por parte de empresas de bandera brasileña para efectuar entrega de mercaderías dentro de la zona urbana de Montevideo**

La Delegación de Brasil manifestó su preocupación por las dificultades que enfrentan los operadores de su bandera para completar la operación de transporte "puerta a puerta" dentro de la zona urbana de Montevideo.



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL  
DE TRANSPORTE

Agregó que o bien por las dimensiones de los equipos utilizados en una operación de transporte internacional, o bien por la documentación en base a la cual ésta se cumple, varias empresas de su bandera han sido objeto de multas dentro de la ciudad de Montevideo e impedidas de completar la operación para la que fueron contratadas.

En base a ello plantearon la posibilidad de que sea autorizada la subcontratación de empresas de bandera uruguaya, poseedoras de equipos de transporte de menor porte, para que efectúen la distribución de la mercadería dentro de la ciudad de Montevideo.

La Delegación de Uruguay tomó nota de la solicitud planteada y se comprometió a analizar la situación a los efectos de poder responder a la mayor brevedad posible sobre la misma.

### **C) Transporte propio**

En la pasada Reunión Bilateral realizada en la ciudad de Livramento, quedó de manifiesto una diferencia en la interpretación que ambos Organismos Nacionales de Aplicación efectúan con respecto al alcance del concepto "Transporte Propio".

En aquella oportunidad se convino en realizar un análisis estadístico de las operaciones de este tipo de transporte e intercambiar información sobre los requisitos exigidos para la tramitación de permisos con el objeto de corregir eventuales distorsiones.

La Delegación de Uruguay hizo entrega de una relación de los requisitos que exige para la tramitación de permisos de transporte propio (Anexo II).

La Delegación de Uruguay insistió en manifestar su preocupación en cuanto al cumplimiento del control efectivo de los requisitos exigidos para realizar operaciones de transporte propio y en cuanto a la más amplia interpretación que del concepto realiza el Organismo Nacional de Aplicación de Brasil, cuando considera que las empresas cuyo giro principal es importar y/o exportar, efectúan transporte propio cuando



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL  
DE TRANSPORTE

desarrollan una operación de transporte.

La Delegación de Brasil manifestó que otorga autorización para efectuar transporte propio solamente a aquellas empresas que cumplen lo dispuesto por el A.T.I.T. para ello, por lo que estima que no existe un incumplimiento de su parte a este Acuerdo, sino que se esta ante la consideración de un concepto diferente de carga propia por parte de los Organismos Nacionales de Aplicación de ambos países.

Ambas Delegaciones acordaron incluir la interpretación del numeral 9 del Artículo 19 del A.T.I.T. en el temario de la V Reunión de la Comisión del Artículo 16 que se celebrará en la ciudad de Montevideo el 6 de noviembre próximo. No obstante hubo total acuerdo en que los vehículos a permisar en esta modalidad deben ser de propiedad de la empresa a que se le otorga la autorización.

**D) Incorporación de vehículos arrendados en los Permisos Originarios de Empresas Habilitadas**

La Delegación de Uruguay, reiterando su inquietud formulada en anteriores oportunidades, manifestó su gran preocupación por el procedimiento bajo el cual se incorporan vehículos arrendados en los Permisos Originarios de empresas habilitadas por el Organismo Nacional de Aplicación de Brasil. Expresó que en su opinión, la empresa primero que todo debe ser una empresa de transporte, constituida como tal, desarrollada como tal y habilitada a operar en el transporte internacional como tal. No concibe que una sumatoria de vehículos que se nuclean y que sólo tienen en común una misma denominación, pueda ser de modo alguno equiparable a una empresa debidamente constituida; y todo ello logrado a través de una interpretación muy particular que de un arrendamiento mercantil, hace a su juicio el Organismo Nacional de Aplicación de Brasil.

A su turno la Delegación de Brasil manifestó que su legislación interna admite la figura del arrendamiento mercantil tal y como el Organismo Nacional de Aplicación del



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL  
DE TRANSPORTE

A.T.I.T. la interpreta esto es, un contrato privado entre partes por intermedio del cual el propietario de un vehículo arrienda el uso y goce del mismo a una empresa habilitada al transporte internacional de cargas, responsabilizándose íntegramente esta última tanto del equipo de transporte en sí cuanto de la operación de transporte que con él efectúe. De este modo, el equipo pasa a formar parte de la flota de la empresa habilitada, pudiendo ser utilizado en operaciones de transporte internacional solamente por este último. Dicha empresa otorga el contrato de arrendamiento sin plazo mínimo, pudiendo o no contener opción de compra expresa.

Asimismo y ante determinadas circunstancias inherentes al tema que se han originado en los últimos meses, la Delegación de Brasil expresó que como es norma de su trabajo habitual, en la actualidad no existe empresa de su bandera habilitada al transporte internacional con Uruguay sin flota de su propiedad directa, al tiempo que indicó que no se emitieron ni se emitirán autorizaciones que no sean contempladas por las disposiciones del A.T.I.T. y solicitó al Organismo Nacional de Aplicación de Uruguay que si se llegase a constatar de su parte alguna irregularidad en este sentido, tenga a bien notificarla en forma inmediata a los efectos de intervenir tal como lo establece el artículo 33 del A.T.I.T..

En ese sentido la Delegación de Uruguay solicitó el análisis de la documentación que aportó sobre algunos casos identificados.

Ambas Delegaciones acordaron incorporar en el Temario de la V Reunión de la Comisión del Artículo 16, la uniformización de los criterios interpretativos del artículo 31 del A.T.I.T..

**E) Validez en frontera de télex autenticado que comunica viaje ocasional**

La Delegación de Brasil solicitó que se acepte en frontera el télex autenticado que comunica un viaje de transporte ocasional desde aquel país hacia Uruguay. En ese sentido indicó que dicho sistema se encuentra implementado con los restantes Estados del MERCOSUR y Chile y que es aceptado para empresas de Uruguay que bajo ese sistema ingresan a



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL  
DE TRANSPORTE  
Brasil.

La Delegación de Uruguay manifestó que previamente debería distinguirse qué tipo de transporte ocasional es objeto del sistema propuesto, para luego decidir o no su aplicación. En ese sentido distinguió un transporte ocasional motivado por emergencias o por transporte de mudanzas por ejemplo, de aquel que se origina en una demanda excepcional que sobrepasa la capacidad de oferta del transporte regular.

Ambas Delegaciones acordaron implementar a partir del día de la fecha el sistema de aceptación en frontera de télex autenticado que comunica un transporte ocasional de cargas que por su naturaleza o dimensiones exijan servicios, vehículos, equipamientos o embalajes especiales, tales como maquinaria industrial, objetos de arte, circenses, mudanzas y deportivos, y de cargas destinadas a atender emergencias y calamidades. Asimismo acordaron expresamente excluir las operaciones de transporte propio del sistema referido.

**F) Transporte de cargas generales en cámaras frigoríficas en viaje no principal**

La Delegación de Brasil reiteró su preocupación con respecto a la no aceptación por parte de las autoridades de Uruguay de permitir el transporte de cargas generales en cámaras frigoríficas que realicen una operación de transporte en viaje no principal. Manifestó que en su opinión este tipo de autorización mejora la productividad de las flotas destinadas al transporte internacional y evitan la incidencia negativa que un regreso en lastre posee sobre el costo final de una operación de transporte internacional.

Por su parte la Delegación de Uruguay manifestó que a su criterio la capacidad transportativa para carga general en el tráfico bilateral se encuentra suficientemente atendida, por lo que no se justificaría incrementarla a través de un mecanismo artificial como el que propone Brasil. Sin perjuicio de asumir la responsabilidad que eventualmente le





REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL  
DE TRANSPORTE

cabria en cuanto a un incremento del costo del flete por no permitir esta forma operativa, puntualizó que a su juicio lo que verdaderamente incide negativamente en la productividad de las flotas de transporte internacional, es la situación actual de los pasos habilitados para este tipo de transporte, donde resulta prácticamente imposible superar y eliminar los tiempos muertos de los equipos de transporte cuando pretenden cruzar a través de los mismos.

Ambas Delegaciones acordaron continuar analizando la situación en aras de alcanzar la forma operativa que optimice la utilización de toda la flota destinada al transporte internacional de cargas entre ambos países.



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL  
DE TRANSPORTE

## **II.- TRANSPORTE DE PASAJEROS**

### **A) Documentación para viajes en circuito cerrado**

Ambas Delegaciones ratificaron el procedimiento establecido en el Apéndice 4 del A.T.I.T. para emitir y fiscalizar la documentación utilizada en las operaciones de transporte internacional de pasajeros en circuito cerrado.

### **B) Línea internacional fronteriza Rivera-Livramento**

La Delegación de Uruguay reiteró su preocupación por la no implementación del servicio de transporte internacional que une las zonas urbanas fronterizas comprendidas entre las ciudades de Rivera y Livramento, oportunamente acordada. Asimismo propició analizar la posibilidad de desarrollar una forma operativa particular para este tipo de transporte, en cuanto que permita el libre ascenso y descenso de pasajeros en todo su recorrido.

A su turno la Delegación de Brasil manifestó estar de acuerdo con dicha implementación y con el análisis de la posibilidad referida, al tiempo que informó que oportunamente efectuó una consulta formal ante la Prefectura de la ciudad de Livramento y ante la ausencia de respuesta, enviará un técnico del Ministerio de Transporte a la zona fronteriza, con el objeto de efectuar un relevamiento y consolidar una propuesta concreta sobre el tema, la cual una vez confeccionada, será remitida al Organismo Nacional de Aplicación de Uruguay para su consideración.

### **C) Cobro de tasa en terminales de Uruguay a empresas brasileñas en tránsito por este país**

La Delegación de Brasil reiteró su preocupación por el cobro y monto de las tasas que cobran las terminales de pasajeros en Uruguay, a aquellos ómnibus de bandera brasileña



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL  
DE TRANSPORTE

que se encuentran en tránsito por las mismas. Manifestó que el cobro de dicha tasa se fundamenta en una supuesta utilización de las instalaciones de la terminal por parte de los pasajeros que son transportados, cuando en realidad éstos no llegan a utilizar las mismas.

La Delegación de Uruguay manifestó que el cobro de la tasa se fundamenta en la utilización por parte del vehículo de las instalaciones de la terminal (toque) y puntualizó que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay carece de competencia en el tema, habida cuenta de que la determinación y el cobro de las tasas mencionadas, resultan ser de competencia privativa de las autoridades departamentales. No obstante indicó que el problema afecta a todas las empresas que ingresan en las terminales, independientemente de su nacionalidad y que el problema se encuentra en vías de ser solucionado a nivel interno, lo que sin duda también implicará una solución para las empresas de bandera extranjera.

**D) Ajuste operacional de la línea regular Montevideo-Porto Alegre-San Pablo**

Concluidos los análisis oportunamente acordados para ajustar la explotación de la línea internacional regular de transporte de pasajeros entre Montevideo y San Pablo, ambas Delegaciones fueron contestes en implementar el siguiente esquema operativo para la misma a partir del día de la fecha:

- a.- Se fijó la alta temporada entre el 15 de diciembre y el 30 de abril y durante el mes de julio de cada año, mientras que se estableció la baja temporada entre el 1.º de mayo y el 14 de diciembre de cada año con excepción del mes de julio.
- b.- La frecuencia por bandera en baja temporada se establece en un turno diario Montevideo-Porto Alegre y viceversa con coche común y uno opcional con coche cama; y tres turnos diarios Montevideo-San Pablo y viceversa con opción a uno más.



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL  
DE TRANSPORTE

- c.- La frecuencia por bandera en alta temporada se establece en un turno diario Montevideo-Porto Alegre y viceversa con coche común y uno opcional con coche cama; y un turno diario Montevideo-San Pablo y viceversa.
- d.- En todos los servicios se autoriza la entrada a la ciudad de Punta del Este, la que se implementará de acuerdo a la demanda.
- e.- Si en el período de alta temporada no hay demanda que justifique los servicios diarios Montevideo-San Pablo los mismos podrán cumplirse con un esquema operativo intermedio entre el de alta y el de baja temporada.

Habiéndose agotado el tratamiento del temario acordado, siendo la hora 11:00 del día 21 de setiembre de 1995, ambas Delegaciones suscribieron dos ejemplares de la presente acta con el mismo tenor y contenido.

-----  
--

Por Brasil

-----

Por Uruguay