

# ACTA

En la ciudad de Montevideo, durante los días 1 y 2 de setiembre de 2003, se celebró en la sede del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la XVIa. Reunión Bilateral de los Organismos de Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de la República Oriental del Uruguay y la República Federativa de Brasil.

Las Delegaciones integradas como lucen en el Anexo I de esta Acta, fueron presididas por el Señor Noboru Ofugi - Director de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) de Brasil, y por el Señor Ing. Lucas Facello Rodríguez - Director Nacional de Transporte de Uruguay.

El Señor Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas Dr. Juan Luis Aguerre Cat, en nombre del Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, dio la bienvenida a la distinguida delegación de Brasil y demás participantes.

Expresó entre otros conceptos que Uruguay asume esta responsabilidad con la convicción de que sólo con encuentros de este tipo se podrá avanzar en la solución de los problemas comunes en materia de transporte terrestre.

Se refirió a que ambos países tienen una larga historia en el transporte intraregional, la cual está marcada por hitos muy significativos.

Argentina, Brasil y Uruguay pueden calificarse como los pioneros del continente americano en materia de transporte terrestre, más particularmente en cuanto a la concertación de una normativa común que permitiera regular la operación de este modo de transporte internacional puerta a puerta.

Desde el año 1966, los tres países están aplicando esta normativa, que pocos años después recibió la adhesión de los restantes países del Cono Sur.

Agregó además que si bien la norma fue objeto de complementaciones y modificaciones formales en 1977 y 1989, los valores esenciales de la norma no se han modificado.

El más importante de esos principios, el fundamento que sirvió de base a las diferentes versiones de la norma, es la reciprocidad.

Esto fue lo que permitió la apertura de fronteras al autotransporte y mostrar al resto de los países de América, particularmente a los del Norte, lo que ello significa en cuanto a la integración de los países.

Sin duda fue el ejercicio de esta norma, lo que llevó poco a poco a los países a pensar en la definición de una zona de libre comercio que pretende llegar en el corto plazo a la consideración de un auténtico Mercado Común.

Hoy tenemos a la vista una serie de temas que examinarán los delegados, tales como intercambio de tracción, modalidades de transporte de cargas generales, transporte fronterizo, nuevas líneas internacionales entre los dos países y otros de singular importancia en el campo del transporte por carretera.

Aseguró que más allá de la necesidad de consensuar procedimientos en estas materias, lo importante y lo más necesario es que ambas delegaciones puedan afianzar los principios a que hemos hecho referencia y para ello descuenten la buena voluntad y la comprensión de las jerarquías de este Ministerio, las que

no sólo justifican la necesidad de este encuentro sino también las resultancias del mismo, dado que ellas apuntarán a mejorar en todos los frentes los niveles de integración y buena vecindad entre nuestros pueblos.

Finalmente con gran complacencia declaró inaugurada la XVIa. Reunión Bilateral sobre Transporte Terrestre.

El Dr. Noboru Ofugi agradeció los votos de bienvenida y éxito para las deliberaciones, expresando su deseo para que la reunión transcurra en clima de armonía e integración y que espera los mismos resultados resaltados por el Señor Subsecretario del Uruguay.

A continuación, ambas delegaciones luego de un intercambio de ideas entre los Señores Jefes de Delegación, aprobaron el Temario de Trabajo para la Reunión, tal como luce en el Anexo II de esta Acta.

## **1. TRANSPORTE DE PASAJEROS**

### **A) Actualización de las informaciones sobre las líneas existentes:**

La Delegación de Brasil procedió a entregar Planilla actualizada conteniendo las líneas de transporte de pasajeros existentes con Uruguay, con los datos que surgen de sus registros para cada servicio (Anexo III).

La Delegación de Uruguay a su vez, procedió a proporcionar la información elaborada por la División Pasajeros sobre los Servicios entre Uruguay y Brasil y una planilla del Departamento Notarial con la situación jurídica de las empresas de nacionalidad brasileña y su representante legal (Anexo IV).

El intercambio permitirá actualizar todo lo que pudiera corresponder en materia de renovación o emisión de permisos, designación de representantes legales así como los parámetros característicos de los servicios.

En este sentido se acordó la comunicación de los resultados de los análisis en un plazo de 30 días calendario.

### **B) Ajuste operacional de la línea regular Salto - Porto Alegre:**

La delegación uruguaya planteó su interés en establecer con carácter permanente la posibilidad de que las permisarias de la línea Salto – Porto Alegre realicen durante todo el año con hasta tres turnos semanales en cada sentido, lo que fue acordado.

Asimismo, con carácter general, ambas Delegaciones concordaron que de acuerdo a la normativa actualmente vigente en los dos países, los servicios internacionales no pueden transportar pasajeros que no crucen la frontera.

### **C) Revisión del entendimiento sobre Temporada Turística**

Las delegaciones analizaron las comunicaciones intercambiadas vía fax durante el año 2002, mediante las cuales acordaron con carácter experimental la implementación de un servicio de alta temporada turística entre las ciudades de Salto (Uy) y Camboriú (Br), para el período de 15 de diciembre 2002 al 30 de abril de 2003 y durante julio de 2003 con tres servicios por semana por bandera.

Las delegaciones acordaron que habiendo finalizado un período completo de funcionamiento de dicho servicio, las empresas que lo cumplieron deberán presentar antes del 30 de setiembre de 2003 a la autoridad de su país la información de pasajeros movilizados discriminados por origen – destino, la que se intercambiaría antes del 15 de octubre a efectos de fijar posición conjunta para el futuro.

La Delegación de Brasil expresó que para autorizar las denominadas “líneas de temporada turística”, debe actuarse con prudencia, para permitir atender demandas existentes, pero sin perjudicar ni afectar a las empresas que operan todo el año con líneas regulares.

Ello fue compartido en un todo por la Delegación de Uruguay. No se posee en el ATIT ninguna previsión para las “líneas de temporada”. O son líneas regulares –que pueden poseer acordadas prolongaciones por temporada, o son operaciones turísticas de circuito cerrado.

### **D) Documentación referente a Viajes Ocasionales en Circuito Cerrado:**

La Delegación de Brasil expresó que le habían llegado informaciones sobre la exigencia por parte de las autoridades uruguayas de requisitos complementarios a la documentación acordada para las operaciones en carácter de circuito cerrado.

La Delegación de Uruguay informó que se autorizan las excursiones o circuitos cerrados, tal como fuera acordado, mediante el documento previsto en el ATIT. La citada Delegación agregó asimismo que descartaba que existiera alguna relación entre el problema denunciado y las autoridades de transporte. No obstante solicitó mayor información a efectos de poder identificar el origen de la denuncia e informar al respecto.

Ambas Delegaciones concordaron que si alguna de los Organismos Competentes tiene conocimiento de problemas operativos, informará al otro para solucionar inmediatamente cualquier obstáculo.

### **E) Exigencia del Certificado de Aptitud Técnica a vehículos de pasajeros:**

Las delegaciones acordaron la necesidad de comenzar a exigir el Certificado de Aptitud Técnica en el Transporte de Pasajeros a los vehículos de ambas banderas.

La Delegación de Uruguay ofreció que en particular las empresas que realizan líneas fronterizas, en el caso de que fuera de su conveniencia, puedan utilizar la "Planta Móvil" uruguaya que periódicamente llega a algunos de los pasos de frontera existentes.

La Delegación de Brasil propuso que se utilice el mismo procedimiento adoptado en el caso de ITV en vehículos de carga, y que el asunto sea discutido en ocasión de la próxima Reunión del SGT N° 5 "Transportes" del Mercosur, y a partir de entonces acordar un plazo para el inicio de la fiscalización.

#### **F) Situación de taxímetros y remises en zonas fronterizas:**

La Delegación de Uruguay planteó la actual distorsión que ha comprobado en las zonas fronterizas como por ejemplo Artigas – Quaraí, donde la operativa de taxímetros o remises se ha alterado de tal manera que se encuentran funcionando, muchos de ellos, como verdaderas líneas de transporte.

Esta situación es atentatoria de la actividad normal de las empresas que explotan líneas regulares hace décadas establecidas, en un régimen de competencia desleal.

Si bien no se ha podido todavía encontrar la solución a dicha situación, expresó su interés de colocar este problema en la Agenda, para que ambos Organismos de Aplicación en un futuro próximo, estudien la manera de dar solución a dicha problemática.

Ambas Delegaciones acordaron a esos efectos realizar contactos en sus respectivos países, en particular con las autoridades locales involucradas para posteriormente intercambiar lineamientos y propuestas para avanzar en el sentido señalado.

## **2. TRANSPORTE DE CARGA**

#### **A) Análisis de los aspectos operacionales:**

La Delegación de Uruguay hizo entrega de listados conteniendo la información de las empresas uruguayas habilitadas para realizar transporte internacional de cargas por carretera en el tráfico Uruguay – Brasil, con permiso vigente al 1 de setiembre de 2003 (Anexo V).

Asimismo recordó que, según se acordara en el SGT N° 5 "Transportes" del Mercosur realizada en San Pablo en setiembre de 1998, deberán considerarse vigentes siempre que cumplan con la correcta designación y vigencia de su representante legal y no se comunique a las autoridades de Brasil la cancelación del permiso originario.

También hizo entrega de información de las empresas brasileñas que obtuvieron el permiso complementario en Uruguay y que se asumen como vigentes en tanto cuenten con representante legal y no se reciba comunicación para su cancelación.

La delegación uruguaya también manifestó su interés de concretar el intercambio de información adicional en materia de régimen de propiedad de los vehículos habilitados, como forma de poseer un panorama preciso de la situación en la materia.

La delegación brasileña hizo una reseña del proceso de “recadastramento” de empresas y vehículos de su bandera que ha venido llevando a cabo, estando previsto el último plazo para la presentación de documentación exigida el día 30 de octubre próximo. En tal sentido, informó que estará en condiciones de realizar el intercambio de dicha información el 30 de noviembre próximo.

La delegación brasileña hizo entrega de un listado de los permisos otorgados a nuevas empresas desde que comenzó la actuación de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) (Anexo VI).

Finalmente, contestando la consulta formulada por la Delegación de Uruguay referida a la complementación de los Permisos Originarios otorgados para el tráfico entre Brasil y Argentina, en tránsito por territorio uruguayo, en el marco del Acuerdo Tripartito de Transporte Terrestre de 1988, la delegación de Brasil expresó que ello se está realizando normalmente.

## **B) Intercambio de Tracción - Subcontratación:**

La Delegación de Brasil solicitó a las autoridades de Uruguay la posibilidad de admitir las operaciones de transporte internacional de cargas por carretera realizadas por equipos donde la nacionalidad del titular del Conocimiento de transporte (CRT) es diferente a la nacionalidad del titular del manifiesto (MIC/DTA).

La Delegación de Uruguay expresó que aplica lo comunicado y aprobado sobre el tema en oportunidad de la celebración de la XIV Reunión Bilateral realizada en setiembre de 1995 en Montevideo, y que quedó registrado en el Acta en la parte introductoria, literal C).

Por su parte, la Delegación de Brasil solicitó asimismo la autorización para utilizar en una operación de transporte internacional equipos mixtos de la misma bandera pero donde el tractor pertenece a una empresa habilitada y el remolque o semi o acoplado, pertenece a otra empresa habilitada.

La Delegación de Uruguay contestó, con referencia al intercambio de tracción, que resulta importante precisar el alcance de la operativa involucrada a tratar en este apartado.

Considerado el tema y en virtud de la existencia de posiciones no convergentes, ambas delegaciones acordaron continuar el análisis de los

aspectos operacionales con miras a obtener un acuerdo en el menor tiempo posible.

### **C) Utilización efectiva del MIC/DTA:**

La Delegación de Brasil reiteró su interés en que se fomente la utilización del MIC/DTA en todas las operaciones de transporte internacional por carretera. Ello conlleva necesariamente a la implementación de Aduanas Interiores o Terminales de Carga, donde los transportistas puedan realizar todas las operaciones inherentes al transporte.

La Delegación de Uruguay manifestó su total conformidad con lo expresado, en virtud de que desde su creación en el foro "Países del Cono Sur", ha bregado por su implementación en todas las operaciones de transporte terrestre.

### **D) Transporte en Vehículos Refrigerados:**

La Delegación de Uruguay se refirió al tratamiento de este tema en reuniones anteriores. Expresó que se visualiza un énfasis alternado en dos aspectos: uno técnico, - vinculado a la eficiencia del transporte y la necesidad de preservar las condiciones de dichos equipos especializados para evitar su deterioro o contaminación para realizar el transporte fundamentalmente de productos alimenticios - y otro de oportunidad y/o conveniencia para proceder a la flexibilización de la operativa vigente.

En ese sentido manifestó que en la actualidad, las condiciones adversas adicionales generadas por la difícil situación económica atravesada por el país respecto a las razones señaladas sobre el tema en la anterior Reunión Bilateral, hace que no esté en condiciones de acordar en esta instancia el levantamiento de la restricción en esta materia.

Ambas delegaciones acordaron mantener este tema como ha sido acordado hasta el momento y no cerrar el tratamiento del mismo en futuras reuniones.

### **E) Seguros (Responsabilidad Civil y Daños a la Carga Transportada):**

La Delegación de Brasil planteó su inquietud ante la denuncia formulada por empresas transportistas, a las cuales en el Certificado de Póliza de Seguros por Daños a la Carga Transportada, se estaría exigiendo el número de matrícula del vehículo. Ello es contrario al Acuerdo 1.84 (XVII) aprobado en el foro Reuniones de Ministros de los Países del Cono Sur.

La Delegación de Uruguay expresó que concuerda con lo manifestado por Brasil. En efecto, en el Acuerdo 1.84 (XVII) no se incluye número de matrícula. El motivo de dicha exigencia se remonta a la época que en Uruguay existía monopolio para las pólizas de seguros. Actualmente el número de placa no se está requiriendo en las pólizas.

La Delegación de Brasil informó en virtud de acuerdos bilaterales firmados con Venezuela y Guyana, los certificados bilingües podrán contener los nombres de los referidos países, que adoptaron la misma sistemática de los países del

Cono Sur, no trayendo perjuicio alguno a las coberturas contratadas para los países del Cono Sur.

**F) Plazo de Validez de los Permisos:**

La Delegación de Brasil informó a las autoridades uruguayas que en virtud de la normativa vigente en su país desde la creación de la ANTT, otorga los Permisos Originarios por un plazo de diez años, con revisión cada 3 años. No obstante ello, continuará otorgando los Permisos Complementarios a las empresas uruguayas, por los plazos que se emitan los Permisos Originarios por el Organismo de Aplicación del ATIT de Uruguay.

La Delegación de Uruguay expresó que conforme a lo acordado oportunamente, emite los Permisos Originarios con vigencia indefinida; no obstante lo cual realiza una revisión permanente del cumplimiento de los requisitos exigidos para la habilitación de empresas y vehículos, reservándose internamente el derecho de cancelar los mismos en la medida que aquellos dejen de cumplirse, circunstancia en la cual realizará las comunicaciones correspondientes.

Atento a la consulta formulada por la Delegación de Uruguay, las autoridades de Brasil, ratificaron que aplican lo acordado en oportunidad de la Reunión del SGT N° 5 "Transportes" del Mercosur, de setiembre de 1998 en cuanto a considerar la renovación automática de los permisos otorgados a las empresas uruguayas, debiendo cumplir con la exigencia común de contar con representante legal vigente en todo momento.

**G) Uso de Tacografo:**

La Delegación de Uruguay manifestó su preocupación por la información recibida de empresas transportistas uruguayas, en el sentido que en oportunidades se ha reiterado la exigencia del tacógrafo a vehículos de transporte de cargas no comprendidos en la reglamentación del Mercosur.

Las autoridades de Brasil concordaron con la inquietud formulada, comprometiéndose a solucionar aquellos casos que le hagan conocer con tal restricción operativa.

**H) Exposiciones del Sector Privado:**

A continuación se ofreció el uso de la palabra a los representantes del sector privado.

El representante del sector privado brasileño, manifestó que en el curso de la Bilateral anterior (setiembre de 1999), Uruguay había estimado en pocos meses la conclusión de las obras en Ruta 9, con la cual se habilitaba otro corredor internacional apto para cargas máximas.

En este estado la Delegación de Uruguay aclaró que las obras en la Ruta 9 se terminaron mucho después de lo previsto originalmente y asimismo se hizo mención a la calificación que manejan los Señores Presidentes de Brasil y Uruguay, según la cual la Ruta 5 (Montevideo – Rivera) se consideraba un corredor multimodal (Carretera- Ferrocarril), las Rutas 8 y 18 en corredores para transportes de cargas y la Ruta 9 (Montevideo – Chuy) como corredor turístico. Esto último teniendo en cuenta, en Uruguay, la proximidad con la zona costera y en Brasil (continuación de la Ruta 9) las limitaciones que presenta la zona protegida de Thaim.

Asimismo se mencionaron las negociaciones mantenidas en los últimos dos años con las autoridades de Brasil en relación con un segundo puente entre Yaguarón y Río Branco, cuya construcción fue aprobada por los Presidentes de ambos países, todo lo cual implica ratificar aquella calificación, sin que ello signifique impedir el tráfico por Chuy – Chui.

La Delegación de Brasil solicitó que Uruguay realice todos los esfuerzos para consolidar los referidos corredores e informó que el texto del acuerdo para la construcción del segundo puente entre Río Branco y Yaguarón, ya recibió la aprobación del Congreso a través del Decreto Legislativo del 30 de junio de 2003, cuya copia se agrega (Anexo VII).

Luego por Uruguay lo hizo el Señor Ney Ramírez, presidente de CATIDU, el cual se refirió a la preocupante situación que se está viviendo en la región por el robo de cargas y vehículos (asalto a mano armada). Razón por la cual solicitó a las autoridades de Brasil que extremaran las medidas para combatir esta verdadera plaga de los piratas del asfalto.

Con referencia a este tema, la Delegación de Brasil informó que se encuentra desarrollando una serie de acciones para eliminar esas prácticas.

Habiéndose agotado el tratamiento del temario acordado, siendo las 17 horas del día 2 de setiembre de 2003, ambas Delegaciones suscribieron dos ejemplares de la presente Acta con el mismo tenor y contenido.

---

Por la Delegación de Brasil

---

Por la Delegación de Uruguay