

ACTA DE LA 18a. REUNION DE LA COMISION DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE MARITIMO

En la ciudad de Buenos Aires, República Argentina, los días 13, 14 y 15 de Junio de 2012, se reunieron los integrantes de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR con la participación de las Delegaciones de la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República de Paraguay y la República Oriental del Uruguay, la lista de participantes se adjunta como Anexo I de la presente.

La reunión se desarrolló con la presidencia del Capitán de Ultramar Sergio Dorrego, Jefe de la Delegación Argentina, quien dio la bienvenida a las Delegaciones participantes y deseó una feliz estadía en la ciudad de Buenos Aires, luego de lo cual solicitó un minuto de silencio a raíz del lamentable siniestro de navegación ocurrido en el mes de Mayo en el KM: 101 del Río Paraná en el que perdieran la vida siete tripulantes fluviales argentinos, trabajadores del transporte.

Posteriormente las Delegaciones acordaron el tratamiento del Proyecto de Acuerdo de Transporte Multilateral MERCOSUR, único tema a desarrollar.

La Delegación de Uruguay manifestó que su país ha elevado al Grupo Mercado Común el Proyecto de Acuerdo por lo que consecuentemente no intervendrá en las deliberaciones del Grupo de Especialistas en Transporte Marítimo.

La Delegación de Brasil expuso que el tratamiento del Acuerdo debe seguir en el ámbito del Grupo de Especialistas del SGT 5, ya que las negociaciones no han concluido y se debe continuar dialogando e intercambiando opiniones. Luego sugirió la conveniencia de revisar el Proyecto de Acuerdo a fin de verificar si existe la necesidad de su actualización y posterior ratificación.

La Delegación Argentina acompañó la sugerencia de Brasil en cuanto a mantener las deliberaciones de Transporte Marítimo dentro del SGT 5 y la revisión del Proyecto de Acuerdo.

La Delegación de Uruguay se expresó informando que cualquier propuesta que surja de la reunión deberá elevarla a la Cancillería de su país para su intervención y tratamiento.

Las Delegaciones de Argentina, Brasil y Paraguay acordaron la revisión del Proyecto de Acuerdo cuyas copias acercó la representación Argentina a tal efecto.

A continuación la Presidencia hizo lectura del contenido del Proyecto de Acuerdo, brindando los antecedentes que dieran lugar a cada uno de sus Artículos, el espíritu con los que fueran redactados y los objetivos a los que se pretende arribar con la suscripción del Acuerdo.

La Delegación Argentina hizo referencia al Artículo 1º definiendo el Remolque Marítimo como *“aquel en el cual la mercadería transportada resulta ser el objeto remolcado”*, dejando abierta la posibilidad de ampliar la misma para poder consensuar su incorporación dado que hasta el momento se encuentra entre corchetes.

Con relación al inciso 6° del mismo Artículo indicó que al expresar cabotaje debería agregarse “*de cada uno de los Estados Parte*” para que no haya dudas respecto al cabotaje regional.

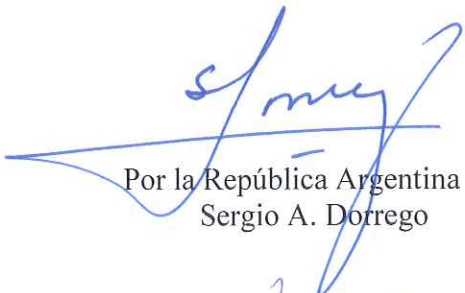
En lo relativo a lo establecido en el Artículo 11°, comentó la conveniencia de su modificación para que las Autoridades competentes en el Acuerdo puedan convocar a reuniones en forma directa a fin de solucionar temas operativos.

Finalizada la lectura y análisis del Proyecto de Acuerdo La Delegación de Paraguay manifestó que sería aconsejable que la Delegación de Uruguay solicite a la Cancillería de su país una propuesta alternativa de Acuerdo que pudiera ser tratada en la próxima reunión de Especialistas de Transporte Marítimo.

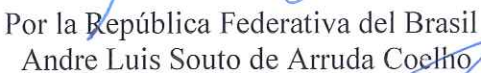
La Delegación de Brasil se expresó que cualquiera sea el Acuerdo a concensuar debería tenerse presente que el grupo de trabajo responde a necesidades de transporte marítimo, con el objetivo de otorgarle mejores condiciones de operación y servicios a las empresas navieras, y no correspondiendo el tratamiento de operaciones portuarias.

Las Delegaciones de Argentina, Brasil y Paraguay solicitaron a la Delegación de la República Oriental del Uruguay que tenga a bien requerir de su Cancillería un nuevo análisis del Proyecto de Acuerdo, determinando los artículos con los que concuerda y aquellos donde tiene diferencias, a fin de continuar las deliberaciones en la próxima reunión de Especialistas de Transporte Marítimo del SGT 5. El borrador del Proyecto de Acuerdo se incorpora como ANEXO II de la presente.

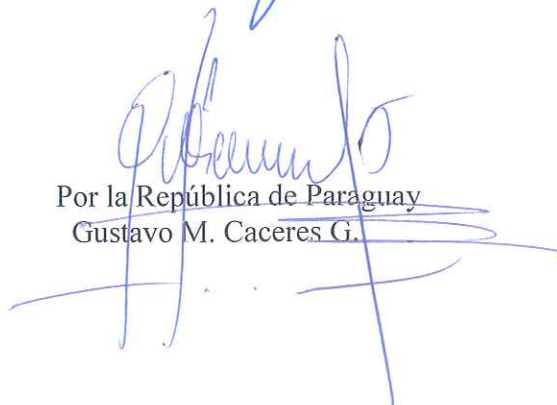
Finalizada la reunión el presidente agradeció a las Delegaciones presentes su participación, como así también su predisposición a encontrar los caminos para el logro de los objetivos, en pos de un MERCOSUR integrado.
Las Delegaciones agradecieron la hospitalidad recibida en la ciudad de Buenos Aires.




Por la República Argentina
Sergio A. Dorrego



Por la República Federativa del Brasil
Andre Luis Souto de Arruda Coelho



Por la República de Paraguay
Gustavo M. Caceres G.



Por la República Oriental del Uruguay
Gustavo Figueredo

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

POR LA REPUBLICA ARGENTINA

Capitán de Ultramar SERGIO DORREGO
Director Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo.
Licenciada ROSALBA CARNOVALE
Directora de Actividades Navieras.
Capitán de Ultramar MARCELO RESTUCCIA
Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo

POR LA REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

ANDRE LUIS SOUTO DE ARRUDA COELHO
Superintendente de Navegación, ANTAQ.
ALFREDO FONSECA BARCELLOS
Marina de Brasil.
FÁBIO DA SILVA ANDRADE
Marina de Brasil.

POR LA REPUBLICA DEL PARAGUAY

Licenciado GUSTAVO M. CACERES G.
Director General de la Marina Mercante Nacional

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Cap. Mercante GUSTAVO FIGUEREDO
Director General de Transporte Fluvial y Marítimo.

OBSERVADORES:

Fábio Siccherino. Comité de Río de Janeiro - LOG-IN. Brasil

Ricardo Pereira. Comité de Río de Janeiro. Brasil

Stella Cabreira. LOG-IN. Brasil

Adriana Alejo. SEMARBRA. Argentina.

Carlos Casime. Centro de Capitanes de Ultramar. Argentina

Oscar Fernandez-CERA-Argentina.

Andrés Nadal. CABBTA. Argentina.

Prefecto Principal Victor Hugo Duarte. Prefectura Naval Argentina

Eduardo Rosenthal. Cámara Naviera Argentina.

Ricardo Ponzi. FNTTAA. Brasil

Pedro Henrique García. SYNDARMA. Brasil

Paloma Lowenthal. CARBA: Argentina

Gustavo Mujica. Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales. Argentina

Anexo II al Acta de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR

ACUERDO MULTILATERAL DE TRANSPORTE MARITIMO DEL MERCOSUR

La República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, de ahora en adelante denominados Estados Parte;

Teniendo en cuenta el proceso de integración establecido en el Tratado de Asunción, el compromiso de armonizar sus legislaciones en las áreas pertinentes y la necesidad de establecer la igualdad de condiciones para la prestación de servicios de transporte marítimo entre sus Armadores; y

Considerando el interés de asegurar la eficiencia, la regularidad y la reducción de los costos de los servicios de transporte marítimos en el ámbito del MERCOSUR, así como el desarrollo de sus marinas mercantes,

ACUERDAN:

Argentina – Brasil – Paraguay

Art. 1° El presente Acuerdo se aplica al transporte marítimo internacional de mercaderías, incluyendo el definido como [remolque marítimo], entre los Estados Parte y el que se realiza entre puertos argentinos y uruguayos del Río de la Plata.

Inc. 1° A los efectos de éste Acuerdo, el transporte realizado entre un puerto marítimo y un puerto fluvial es considerado como transporte marítimo.

Inc 2° Entre las mercaderías mencionadas en éste artículo, se incluyen aquellas de servicios “feeder”, así como aquellas objeto de transporte entre los puertos argentinos y uruguayos del Río de la Plata y aquellas objeto de transporte internacional con origen o destino en los puertos de Paraguay, con las restricciones del inc. 4°.

Inc 3° A los efectos del presente Acuerdo, servicios “feeder” son los servicios de transporte marítimo internacional, realizados entre un puerto de un Estado Parte y un puerto de otro Estado Parte, con el propósito de transbordo, con o sin el empleo de instalaciones portuarias, de cargas destinadas o provenientes de puertos de terceras Partes.

Inc.4 ° Con relación a lo dispuesto en el presente artículo, y por un período de cuatro años, a partir de la vigencia del presente Acuerdo, la República del Paraguay excluirá las mercaderías objeto de servicios “feeder” en el transporte fluvial entre puertos paraguayos y los puertos del Río de la Plata, con el propósito de transbordo, con o sin el empleo de instalaciones portuarias, de sus cargas de importación y exportación provenientes o destinadas de/a puertos de terceros países.

Inc. 5° Se incluyen, igualmente, entre las mercaderías mencionadas en el presente artículo, aquellas cuyo transporte internacional, de acuerdo con la respectiva legislación del Estado Parte, está reservado a su bandera nacional, resguardados los casos previstos en el inciso 6° de éste artículo.

Inc. 6° Quedan excluidos de éste Acuerdo, el transporte marítimo de cabotaje, el transporte internacional regido por el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, el transporte internacional de mercaderías con origen o destino en puertos fluviales del Río Alto Paraná, el transporte internacional de petróleo bruto de origen brasileño y de derivados básicos de petróleo producidos en el Brasil, de acuerdo con la Constitución Federal del Brasil.

Art. 2° El transporte marítimo internacional al que se refiere el artículo 1° “supra”, será realizado por los Armadores autorizados por las Autoridades Competentes de los Estados Parte, observadas las condiciones establecidas en el artículo 4° de éste Acuerdo y obedecidos los principios de libre acceso, igual y no discriminatorio a las cargas, y vedado el establecimiento de cuotas de transporte o de cualesquiera otros dispositivos que restrinjan la aplicación de esos principios.

Inc. 1° En la realización de ese transporte marítimo, los fletes serán negociados libremente entre los Armadores y los Usuarios.

Inc. 2° Los servicios de transporte marítimo de los Armadores autorizados no podrán resultar en el encarecimiento de fletes y sus condiciones, afectando negativamente el intercambio entre los Estados Parte, así como no podrán poner en riesgo las características de las cargas transportadas.

Art. 3° Cada Estado Parte proporcionará a los Armadores autorizados de los demás Estados Parte, la oportunidad de participación justa y no discriminatoria en la realización del transporte marítimo internacional de mercaderías objeto de su comercio con terceros países, sin perjuicio de los Acuerdos Bilaterales de transporte marítimos existentes y de la legislación de los respectivos países.

Art. 4° A los efectos del presente Acuerdo, los Armadores autorizados por la Autoridad Competente de un Estado Parte, además de estar de conformidad con su legislación nacional, deberán ser personas jurídicas constituidas en el país y disponer, de por lo menos, una embarcación en el registro nacional, adecuada al transporte marítimo internacional en el ámbito del presente Acuerdo, de conformidad con los requisitos establecidos por aquella misma Autoridad.

Parágrafo Único: Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo y obedecidas las exigencias de la legislación nacional del Estado Parte en que se hallan jurídicamente constituidos, los Armadores autorizados podrán emplear, en el transporte marítimo definido en el artículo 1° “supra”, embarcaciones nacionales o extranjeras arrendadas, respetando:

a) el tonelaje total de su propia flota de registro nacional como límite total de tonelaje de arrendamiento; y con una tolerancia del diez por ciento (10%). A éste tonelaje se adicionará

doscientos por ciento (200%) del tonelaje de embarcaciones en construcción en astilleros del Estado Parte.

b) La comprobación de buques en construcción deberá ser hecha mediante la presentación de Contrato y Cronograma físico y Financiero de la construcción de la embarcación, adecuada a la navegación marítima en el ámbito del MERCOSUR, y la comprobación de que el diez por ciento (10%) del porte neto de la embarcación en construcción se haya completado en astilleros del Estado Parte, y con el compromiso de presentar al Estado Parte, trimestralmente el relatorio firmado por el representante legal del armador, informando la evolución de la construcción y el andamio de la ejecución financiera, quedando establecido que el atraso superior al veinticinco por ciento (25%) del plazo de construcción previsto en el cronograma, limitado este plazo a treinta y seis (36) meses, determinará la cancelación de la autorización de arrendamiento, salvo motivo de fuerza mayor debidamente justificado.

c) El plazo máximo en los contratos de arrendamiento en la modalidad por tiempo no podrá exceder doce (12) meses;

d) En los casos de arrendamiento a caso desnudo, independientemente de ser o no, con suspensión de bandera de origen, el plazo no podrá exceder de treinta y seis (36) meses.

Art. 5° En los casos en que los Armadores de los Estados Parte, no pudieran realizar el transporte marítimo definido en el artículo 1°, en embarcaciones propias o arrendadas, la realización de ese transporte será liberada a embarcaciones de terceras banderas, teniendo en cuenta las siguientes disposiciones:

a) que los embarques de las cargas en los puertos de los Estados Parte, no podrán implicar en discriminación entre Armadores autorizados de esos Estados Parte, ni ocasionar demora superiora dos (02) días hábiles para las mercaderías perecederas y a tres (03) días hábiles para las demás mercaderías.

b) que la liberación a que se refiere el presente artículo será concedida, en cada caso, por viaje, por la Autoridad Competente del Estado Parte exportador, mediante solicitud del cargador de la mercadería, y después de haber sido realizadas consultas con los demás Estados Parte sobre disponibilidad de embarcación propia o arrendada empleadas en el tráfico, por los Armadores autorizados.

c) Los Estados Parte deberán responder a la consulta sobre la disponibilidad de embarcación propia o arrendada empleada en el tráfico, en el plazo de seis (6) horas hábiles.

Art. 6° Los Estados Parte no impondrán restricciones a las operaciones de transbordo de cargas o al movimiento de contenedores y equipamientos vacíos realizados por los Armadores autorizados, para los tráficos entre los puertos marítimos de los Estados Parte, respetando las demás disposiciones de éste Acuerdo, así como las leyes de navegación de cabotaje, de practicaje en los puertos y de los demás servicios de apoyo a la navegación portuaria de cada Estado Parte.

Art. 7° Cada Estado Parte concederá a las embarcaciones de los demás Estados Parte, con respecto a los servicios, tasas y contribuciones de carácter público, igual tratamiento que aquel aplicado a las embarcaciones de sus propios armadores nacionales autorizados.

Art. 8° Las cuestiones relacionadas a los actos practicados por Armadores autorizados, en la prestación de servicios de transporte marítimo objeto del presente Acuerdo, que tengan por objetivo

producir o que produzcan efectos negativos sobre el libre acceso a las cargas y/o que afecten el comercio de servicios de transporte marítimo internacional entre los Estados Parte, serán resueltos, en primera instancia, a través de negociaciones directas entre las Autoridades Competentes de los Estados Parte y, ante la falta de acuerdo entre dichas Autoridades, serán elevadas a los órganos pertinentes del MERCOSUR para la aplicación de los dispositivos del Protocolo de Defensa de la Competencia del MERCOSUR y del Protocolo de Olivos para la Solución de Controversias en el MERCOSUR, que correspondan.

Art. 9° Las Autoridades Competentes de los Estados Parte elaborarán el Reglamento del presente Acuerdo y adoptarán sistemas estadísticos uniformes, con vistas al acompañamiento y fiscalización de la prestación de servicios de transporte marítimo objeto del Acuerdo y, por tanto, intercambiarán periódicamente, entre sí, sus respectivas estadísticas.

Art. 10 Para efectos del presente Acuerdo, se entiende por Autoridad Competente:

- a) en la República Argentina, la Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo;
- b) en la República Federativa del Brasil, la Agencia Nacional de Transportes Acuaviarios – ANTAQ;
- d) en la República del Paraguay, la Dirección General de la Marina Mercante; y
- d) en la República Oriental del Uruguay, la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo

Parágrafo Único: Cada Estado Parte notificará a los demás Estados Parte, por vía diplomática, las modificaciones que se hicieren en la designación de la respectiva Autoridad Competente.

Art.11° Las Autoridades Competentes realizarán reuniones de consulta, por solicitud de cualquier Estado Parte, por vía diplomática, y en un plazo no mayor de treinta (30) días, contados a partir de la recepción del requerimiento, con propósito de examinar el desenvolvimiento y la aplicación del presente Acuerdo, así como proponer providencias o modificaciones de sus disposiciones que se juzguen necesarias para su perfeccionamiento y la atención de los objetivos del MERCOSUR.

Art. 12° El presente Acuerdo tendrá vigencia por un plazo de cinco (05) años renovables automáticamente, por periodos iguales y sucesivos y entrará en vigencia una vez cumplidas las formalidades institucionales necesarias para su aprobación en cada Estado Parte, con la consecuente comunicación a los demás Estados Parte, por vía diplomática.

Parágrafo Único: A partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo, con la aprobación parlamentaria de los cuatro Estados Parte, cesará la vigencia de los Acuerdos Bilaterales sobre Transporte Marítimo entre el Brasil y la Argentina, y el Brasil y el Uruguay.

Art. 13° Cualquier Estado Parte podrá, en cualquier momento, denunciar el presente

Acuerdo debiendo, para tal efecto, realizarse una reunión previa entre las Autoridades Competentes de los Estados Parte para la evaluación de las implicancias del acto y análisis de las medidas a ser tomadas con vistas a preservar los objetivos del MERCOSUR. La denuncia tendrá efecto noventa (90) días después de la fecha de recibimiento de la notificación, comunicada por vía diplomática, por el Estado Parte denunciante.