

**ANEXO I****XLV REUNION ORDINARIA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5  
"TRANSPORTES – COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE  
MARITIMO"****22 y 23 de Mayo de 2013  
Montevideo - Uruguay****LISTA DE PARTICIPANTES****ARGENTINA**

<b><u>NOMBRE</u></b>	<b><u>ORGANISMO / EMPRESA</u></b>	<b><u>TELEFONO</u></b>	<b><u>MAIL</u></b>
Adriana Alejo	SEMARBRA	011 43723214	
Horacio Domínguez	MAQNAM	15 5339383	Horacio0722@hotmail.com

**BRASIL**

<b><u>NOMBRE</u></b>	<b><u>ORGANISMO / EMPRESA</u></b>	<b><u>TELEFONO</u></b>	<b><u>MAIL</u></b>
André Coelho	ANTAQ	5521 2101259	Andre.coelho@antag.gov.br
Fábio Da Silva	Marinha	5561 34291729	Favio.crest@ij.com.br
Paulo Spranger	Marinha	21 21045217	Spranger@dpc.mar.mic.br
Ricardo Ponzi	FNTTAA	5521 3211 4100	fnttaa@fnttaa.org.br
Ana María P. Canellas	FNTTAA	5521 3211 4100	Ana.canellas@grobo.com
Pedro Henrique Garcia	Companhia Libra de Navegação	5521 22139700	ph@libra.com.br
Luis Fernando Resano	Syndarma	5521 32325600	resano@syndarma.org.br
Claudio Fontenelle	Aliança Navegação e Logística Limitada	5521 986908901	Claudio.fontenelle@alianca.com.br
Ricardo Pereira	Comitê Rio de Janeiro	5521 2253 2530	admcont@admcontinsutal.com.br
Luiza Raposo	Log-in	5521 8683 2271	Luiza.raposo@loginlogistica.com.br
Fávio Siccherino	Log-in	5521 2196 6872	faviõ.sicchino@loginlogistica.com.br

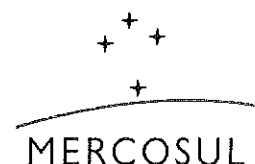
**URUGUAY**

<b><u>NOMBRE</u></b>	<b><u>ORGANISMO / EMPRESA</u></b>	<b><u>TELEFONO</u></b>	<b><u>MAIL</u></b>
Julio Pérez	Prefectura Nacional Naval	099 678258	prefa@armada.mil.uy
Liliana Peirano	Administración Nacional de Puertos	099 656152	lpeirano@anp.com.uy
Luciana Nader	MRREE	2902 1010 int. 2360	Luciana.nader@mrree.gub.uy
Alvaro Martins	MRREE	2902 1010 int. 2121	Alvaro.martins@mrree.gub.uy

Noelia Martinez	MRREE	2902 1010 int. 2121	<a href="mailto:Noelia.martinez@mrree.gub.uy">Noelia.martinez@mrree.gub.uy</a>
Adela Legazcue	MTOP – Fluvial y Maritimo	2915 8333 int. 20440	<a href="mailto:Marina.legazcue@dnt.gub.uy">Marina.legazcue@dnt.gub.uy</a>
Daniel Yaben	FOMMH	23228384	<a href="mailto:damouase@adinet.com.uy">damouase@adinet.com.uy</a>
Silvina Lindner	Instituto Nacional Logistica	2915 8333	<a href="mailto:Silvina.lindner@inalog.org.uy">Silvina.lindner@inalog.org.uy</a>

## VENEZUELA

<u>NOMBRE</u>	<u>ORGANISMO / EMPRESA</u>	<u>TELEFONO</u>	<u>MAIL</u>
Alirio Ramirez	MPPTAA Bolipuertos SA	- 04141211557	<a href="mailto:Alejo15@hotmail.com">Alejo15@hotmail.com</a>
Manuel Fernandes	MPPTAA Bolipuertos SA	- 4265450421	<a href="mailto:ffcorreia@yahoo.com">ffcorreia@yahoo.com</a>
Fatima Leon	MPPTAA Bolipuertos SA	- 04120310777	<a href="mailto:Asuntosinternacionalesmpptaa@gmail.com">Asuntosinternacionalesmpptaa@gmail.com</a>
Alvaro Martins	MRREE	29101010 int 2121	<a href="mailto:Alvaro.martins@mrree.gub.uy">Alvaro.martins@mrree.gub.uy</a>
Noelia Martinez	MRREE	29101010 int 2360	<a href="mailto:Noelia.martinez@mrree.gub.uy">Noelia.martinez@mrree.gub.uy</a>
Adela Legazcue	MTOP – Fluvial y Maritimo	29158333 int. 20440	<a href="mailto:Marina.legazcue@dnt.gub.uy">Marina.legazcue@dnt.gub.uy</a>



## Acta de la 20a. REUNION DE LA COMISION DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE MARITIMO

En la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, entre los días 22 y 23 de mayo de 2013, se realizó la 20ª. Reunión de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR, en el marco de la XLV Reunión de SGT 5 – “Transportes” del MERCOSUR, con la participación de las Delegaciones de la República Federativa del Brasil, la República Bolivariana de Venezuela y la República Oriental del Uruguay.

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

La Delegación de Uruguay, en ejercicio de la Presidencia dio la bienvenida a las delegaciones presentes y en particular a la que hoy se incorpora, la de la República Bolivariana de Venezuela, manifestando que la Agenda está abierta a la consideración de las Delegaciones.

La Delegación de Brasil propuso y el resto de las delegaciones concordaron en hacerle entrega a la Delegación de Venezuela de una copia del Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR (Anexo II del Acta N° 01/05 de esta Comisión), que consta como **Anexo II** de la presente. La Delegación de Venezuela se comprometió a su estudio para emitir opinión en la próxima Reunión.

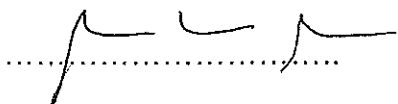
A continuación ofreció la palabra a cada una de las Delegaciones presentes. La Delegación de Uruguay informó que el tema continúa en el ámbito del GMC hasta tanto por consenso se resuelva algo distinto.

A continuación, la Delegación de la República Bolivariana de Venezuela hizo una breve reseña de la situación actual de la Marina Mercante Nacional, poniendo énfasis en la creación de una Naviera Estatal, Corporación venezolana de Navegación (VENAVEGA SA).

La Delegación de Brasil se encuentra satisfecha con la opinión venezolana enfatizando el fortalecimiento de la Marina Mercante. Permanece con su opinión que el tema de Transporte Marítimo debe permanecer en el ámbito del SGT 5, no estando pronto para el ámbito político.

Acto seguido, representantes de la Federación de Marineros del Mercado Común del Sur e Hidrovías presentaron una nota a la que se le dio lectura y se adjunta como **Anexo III**.

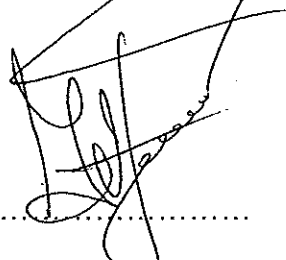
Por su parte, SEMARBRA (Servicios de Transporte Marítimo Argentina-Brasil/) presentó una declaración a la que se dio lectura y se agrega como **Anexo IV**. Por último, la Presidencia agradeció la participación de las Delegaciones, dando por finalizada la presente Reunión de Especialistas.



DELEGACION

REPUBLICA FEDERATIVA

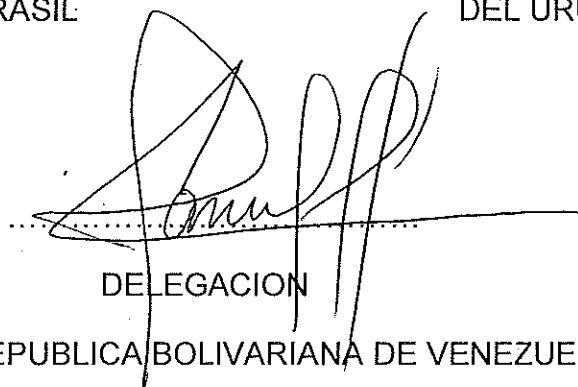
DEL BRASIL



DELEGACION

REPUBLICA ORIENTAL

DEL URUGUAY



DELEGACION

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

# ANEXO II

146

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.



144

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 superior a 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 practica 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

1407

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

147



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.



# ANEXO III

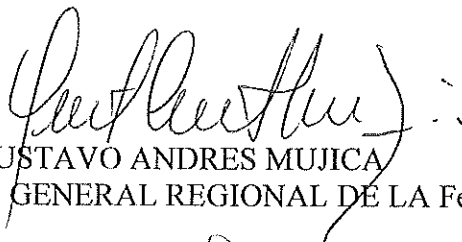



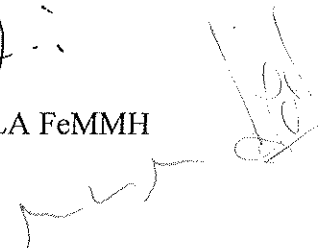
Federación de Marineros del Mercado Común  
Del Sur e Hidrovías

## CONVENIOS MULTILATERALES

Las Organizaciones Sindicales Marítimas y Fluviales de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay que conforman la Federación de Marineros del Mercado Común del Sur e Hidrovías (FeMMH), reunidos en la ciudad de Montevideo los días 22, 23 y 24 de mayo del 2013, en la Reunión del Sub Grupo de Trabajo No 5 (XLV reunión del SGT No 5 "TRANSPORTES" del MERCOSUR) manifiestan:

- 1) La pronta necesidad de rever, la problemática que se genera en los acuerdos Multilaterales de la Región, para asegurar la presencia de trabajadores en los buques de las empresas autorizadas a operar en el MERCOSUR.
- 2) Los convenios bilaterales en vigencia y los futuros acordados por los países integrantes del MERCOSUR deberían tener el mismo tratamiento.
- 3) En relación al punto 1 se priorizara los tripulantes Nacionales de los países que se genera el flete, luego los regionales del MERCOSUR y en carácter excepcional con la comprobación de la inexistencia de personal y bajo autorización, personal extra MERCOSUR
- 4) Las flotas operadas por Empresas de Navegación de los países miembros del MERCOSUR, ya sea con bandera nacional o extra región, deberán tripularlos con los nacionales donde se genera el flete.
- 5) Los tripulantes del MERCOSUR que ya poseen pasaporte del MERCOSUR, y su documento de gente de mar (STCW) será el único requisito para poder tripular dichos navíos.
- 6) Los países miembros deberán adecuar sus legislaciones para el cumplimiento de los puntos anteriores.

  
GUSTAVO ANDRES MUJICA  
SECRETARIO GENERAL REGIONAL DE LA FeMMH

# ANEXO IV



**SEMARBRA**  
SERVICIOS DE TRANSPORTE MARITIMO  
ARGENTINA - BRASIL - MERCOSUR

*XLV Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5 de Transportes del Mercosur (Montevideo, R. O, del Uruguay – 22 al 24 de Mayo de 2013)*

**SEMARBRA – Sede Buenos Aires**

## DECLARACION DE MONTEVIDEO 2013

A manera de presentación recordamos que SEMARBRA es la entidad pionera que hace más de cincuenta años viene trabajando en la organización operativa del servicio de transporte marítimo cubierto por el Acuerdo Bilateral suscripto entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil.

A través de su sede Buenos Aires reúne a la totalidad de los armadores argentinos autorizados a operar en el actual tráfico bilateral, mientras que su par -la Sede de Río de Janeiro- está integrada por los armadores brasileños.

Desde el inicio del Mercosur, viene participando -como entidad observadora- de las negociaciones técnicas que tienen por objeto alcanzar el acuerdo regional sobre transporte marítimo, instrumento éste que hará realidad la libre circulación intramercosur de este significativo sector de los servicios; cumpliendo así con lo acordado por los Estados Parte en el Protocolo de Montevideo sobre el comercio de servicios, que integra el Tratado fundacional de Asunción.

A lo largo del tiempo se han detectado avances, frenos y retrocesos en la negociación.

Según nuestro modesto entender muchos de los frenos y retrocesos se deben al cuestionamiento de normas que hacen a la razón de ser del propio mercado regional. Es decir cuestiones intrínsecas que ya han sido superadas a nivel político por los acuerdos suscriptos por los Estados Parte y contenidas en el propio Tratado de Asunción; el Protocolo de Montevideo; y las Listas de Compromisos Específicos suscriptas de conformidad con el Programa de Liberación intrazona de dicho Protocolo . A saber:

- 1.- El Tratado de Asunción reconoce que el mercado común implica la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos. Sin integración en materia de servicios no habrá mercado común. En el ámbito de un mercado común el término "reserva de cargas" no tiene cabida.
- 2.- El Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios está en pie de igualdad con el Tratado de Asunción, por cuanto la adhesión o denuncia a cualquiera de estos instrumentos significa de pleno derecho la adhesión o denuncia a ambos instrumentos.

1



**SEMARBRA**  
SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO  
ARGENTINA BRASIL MERCOSUR

Este mismo Protocolo en el inciso 2 a) del artículo II, referido a su Ámbito de Aplicación, define el comercio de servicios como la prestación de un servicio del territorio de un Estado Parte al territorio de cualquier otro Estado Parte. A partir de ello es indiscutible que en el caso del transporte marítimo el comercio de servicio regional, además de las originadas por el propio intercambio entre los países del mercado común, incluye también las cargas de tránsito hacia y desde mercados extra Mercosur.

3.- A su vez y en cumplimiento del Programa de Liberalización establecido en la parte III del Protocolo de Montevideo, los Estados Parte han negociado e incluido de buena fe sus compromisos para la integración intramercosur de los servicios regionales.

Dichas Listas conforman un compromiso jurídico vinculante por parte de los Estados Parte y ninguno de ellos ha excluido en materia de transporte marítimo las cargas de tránsito, feeders o transbordo.

A partir de todo ello el trabajo técnico del SGT5 debería ser fluido y concreto a fin de arribar al mandato conferido taxativamente al mismo, es decir la elaboración del texto del futuro acuerdo regional sobre transporte marítimo.

Sin embargo en las últimas reuniones técnicas encontramos posturas reiterativas que parecieran desconocer, cuanto menos, los compromisos asumidos a nivel político.

A manera de ejemplo basta tener en cuenta las Listas de Compromisos Específicos resultantes de la Séptima ronda de Negociación de Compromisos Específicos, que fueron incorporados al derecho interno de cada uno de los Estados -a través de los respectivas Congresos Nacionales- y que constituyen las bases fundamentales para la negociación técnica que lleva adelante el Subgrupo de Trabajo N° 5 de Transportes.

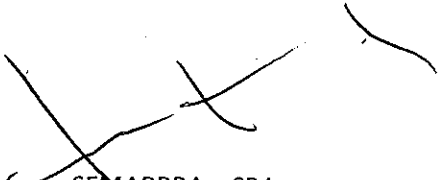
Cualquier Estado que desee cambiar los compromisos asumidos, como sería el caso del Uruguay respecto de las cargas "feeders" del Mercosur, solamente debería recurrir al mecanismo del artículo XX del Protocolo de Montevideo que establece que el Estado Parte que modifique o suspenda compromisos específicos incluidos en su Lista de Compromisos deberá comunicarlo al Grupo Mercado Común y exponer ante el mismo los hechos o razones y las justificaciones para tal modificación o suspensión de compromisos.

A lo largo de las discusiones desarrolladas en el Subgrupo de Trabajo N° 5 y la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo quedó demostrada la importancia de este servicio que genera valor agregado y ahorro de divisas a las economías nacionales, constatándose ello a través del caluroso debate que motiva su tratamiento entre los Estados Parte, además del creciente interés de los armadores extraregionales para acceder a los tráficos marítimos del Mercosur. Un ejemplo de ello son las nuevas peticiones recibidas desde la Unión Europea.



**SEMARBRA**  
SERVICIOS DE TRANSPORTE MARITIMO  
ARGENTINA - BRASIL - MERCOSUR

Por todo ello nos permitimos reiterar que el ámbito natural para la elaboración del texto del futuro acuerdo es el Subgrupo de Trabajo N°5 de Transportes del Mercosur, dado que los órganos políticos del Mercosur ya han ponderado debidamente la significación de este sector de sus economías emergentes y han dado un mandato claro: "alcanzar la integración intrazona".

  
SEMARBRA - SBA  
Administradora Ejecutiva  
Adriana Alejo

