

5ª REUNIÃO - OUT/2005



ANTAQ Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
MERCOSUL/SGT N° . 5/ATA N° . 2/2005.

XXX Reunião do Subgrupo de Trabalho nº5 "Transportes"



Bolivia



Chile



MERCOSUR



Brasil



Paraguay



Uruguay



Argentina

XXX REUNION DEL SGT N° 5  
TRANSPORTES DEL MERCOSUR

Montevideo, República Oriental do Uruguay  
26, 27 y 28 de Outubro de 2005

## ACTA DE LA REUNION DE LA COMISION DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE MARITIMO

En la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, los días 26, 27 y 28 de octubre de 2005 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 y de la República Oriental del Uruguay con excepción de la presencia de la Delegación de la República del Paraguay. La lista de participantes a la Reunión se adjunta como Anexo I de la presente.

El jefe de la Delegación de la República Oriental del Uruguay, Dra. Adela Marina Legazcue, dio la bienvenida a las Delegaciones presentes deseando a las mismas una feliz estadía en la ciudad de Montevideo; asimismo lamentó la ausencia de la Delegación de Paraguay.

Los jefes de las Delegaciones presentes agradecieron el recibimiento de la República Oriental del Uruguay y también lamentaron la ausencia de los especialistas de la República del Paraguay.

El jefe de la Delegación de la República Oriental del Uruguay explicó los inconvenientes que motivaron la ausencia de esta Delegación a la anterior reunión de Especialistas celebrada en Asunción (República del Paraguay) los días 6 y 7 de abril del 2005. No obstante aclaró que, en tiempo y forma, la Delegación uruguaya en el SGT N° 5 – Transportes del MERCOSUR respondió a la coordinadora de la República del Paraguay en forma “ad referendum”, sobre las consideraciones que le merecían los asuntos tratados en la XXIX Reunión del SGT N° 5. En particular y en lo relacionado con el tema del Transporte Marítimo se indicaba que esta Delegación no se encontraba en condiciones de aprobar lo tratado o acompañar los consensos alcanzados.

A continuación y en referencia al Proyecto de Acuerdo Multilateral de Cargas propuesto en la XXIX Reunión, la Delegación de Uruguay manifiesta que el mismo no refleja los aspectos críticos planteados por dicha Delegación en todas y cada una de las Reuniones de Especialistas celebradas en los últimos años de negociación.

En particular, lo relacionado con la reserva del transporte de las “cargas en tránsito” a los armadores del MERCOSUR, definidas éstas como todas aquellas que no son de intercambio comercial entre los Estados Parte.



A los efectos de ilustrar esa posición y una vez más reiterando palabras vertidas en anteriores oportunidades en las Reuniones de Especialistas de Transporte Marítimo celebradas en Brasilia y Fortaleza (República Federativa del Brasil) la Delegación de Uruguay manifiesta que su país ha definido como prioritario el desarrollo de sus puertos al servicio del sistema de transporte regional, dotándolos de un mayor grado de libertad para la competencia y complementación. En el marco de esta política es muy importante señalar que para el país es prioritario el desarrollo de actividades portuarias libres y competitivas basadas especialmente en la captación de cargas en tránsito.

La inclusión de las cargas en tránsito (feeders) en las condiciones previstas en el presente proyecto de Acuerdo Multilateral resulta inconveniente y en contraposición con la mencionada política portuaria. En consecuencia y por las razones expuestas manifiesta que su país está en condiciones y dispuesto a participar en un Acuerdo que otorgue preferencia a los armadores de los Estados Parte en el transporte de las mercaderías correspondientes a "intercambio comercial" entre los países del MERCOSUR, sin incluir las cargas en tránsito.

A tales efectos presentó una redacción de Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo que diferencia claramente en sus cláusulas y dividido por capítulos el tratamiento a dar a las "mercancías de intercambio comercial" (Capítulo I), de las "mercancías que no son de intercambio comercial" (Capítulo II).

Con respecto a ese documento, la Delegación de Uruguay no ha recibido hasta el presente una respuesta de análisis y comentarios de las demás Delegaciones. Cabe destacar que en la Reunión de Fortaleza la República del Paraguay concordó con la propuesta de Uruguay en cuanto al tráfico "feeder"

En consecuencia y en relación al Proyecto de Acuerdo Multilateral que fuera discutido en su ausencia en la XXIX Reunión del SGT N° 5, la Delegación de Uruguay, no está en condiciones de aprobar o suscribir el mismo.

La Delegación Uruguaya manifiesta no obstante su optimismo en poder alcanzar algún Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo para MERCOSUR que sea beneficioso para todos los Estados Parte.

La Delegación Argentina agradece la cordial bienvenida de la Representación del Uruguay,

Respecto de la exposición realizada en la apertura por parte de la Delegación de la República Oriental del Uruguay, esta Delegación ratifica el proyecto de Acuerdo analizado en base a las propuestas presentadas durante la Reunión de Fortaleza que dieran lugar al



consenso y suscripción con la República Federativa del Brasil y la República del Paraguay en el mes abril del corriente en la ciudad de Asunción.

Asimismo, manifiesta que los procesos de desarrollo portuario que llevan adelante los Estados Parte, deben ir acompañados de la Integración Regional del Transporte Marítimo y sus actividades asociadas, tales como servicios de logística, transbordos e industria naval.

Lo antedicho implica que los servicios a las cargas de intercambio y todas aquellas que ameriten ser transbordadas en puertos del Mercosur, lo que conlleva agregación de valor, cuyo destino final sea extrazona, deben ser transportadas en el marco del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo.

El proyecto acordado en la 4ta. Reunión de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del Mercosur contiene fórmulas y procedimientos que evitan incrementos en los costos de los fletes y liberan rápidamente a banderas extrazona, el transporte de cargas ante la falta de disponibilidad de banderas de los Estados Parte.

Destacamos que el proyecto de Acuerdo fue consensuado con espíritu integrador y para consolidar futuras negociaciones con otros bloques regionales por lo que, excluir las cargas de transbordo representa limitar la capacidad negociadora del Mercosur en materia de transporte marítimo.

Esta Delegación propone analizar los mecanismos que permitan la suscripción del proyecto de Acuerdo por la totalidad de las Delegaciones.

La Delegación brasilera considera que los países miembros del MERCOSUR deben practicar y respetar los principios del regionalismo, en la medida en que fue originalmente concebido para aumentar y mejorar la participación de sus cuatro economías en el mercado mundial.

En éste contexto, la via marítima es la principal responsable por el movimiento de cargas intraregional y extraregional.

De esta forma es de gran importancia la firma de un acuerdo para el sector transporte marítimo en el ámbito del MERCOSUR.

Así el Brasil ratifica los términos de la propuesta firmada entre el Brasil, la Argentina y el Paraguay, en abril de 2005, en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, por considerar que la marina mercante es un sector de interés nacional, pues a través de él se podrá obtener divisas, aumentar la presencia de las banderas nacionales en el comercio internacional, generar más empleos y ampliar el poder marítimo.

En este contexto, con vistas a una mayor integración comercial entre los países que



componen el bloque del MERCOSUR, la delegación brasilera enfatiza que la propuesta acordada contempla cláusulas claras sobre la preferencia de transporte de cargas por armadores establecidos en los países miembros, sin el establecimiento de cuotas de transporte, así como fletes libres, mecanismos de control para la liberación de cargas (waiver) a navios de quinta bandera, mecanismos esos que ya ocurren en la práctica, sin provocar cualquier atraso en el embarque de cargas. Tales acciones tienen como propósito contribuir en la obtención de mejores resultados en la prestación de los servicios de transporte marítimo y en la reducción de los costos en éste transporte.

En relación a la propuesta formulada por la delegación de Uruguay, el Brasil contrapropone que las cargas "feeder", en tránsito por el puerto de Montevideo, fuesen excluidas del Acuerdo, por un período de 4(cuatro) años, conforme ya lo acordado en relación con las cargas de Paraguay, por el mismo período.

En relación a esta propuesta de la Delegación del Brasil, la Delegación de Uruguay manifiesta que no puede ser aceptada puesto que, luego de vencido el plazo propuesto, las cargas que no son de "intercambio comercial" comenzarían a quedar reservadas a los armadores de los Estados Parte en forma automática.

Propone a su vez que, atendiendo aspectos temporales, se celebre el acuerdo propuesto por la Delegación en la Reunión de Fortaleza (el que incluye únicamente cargas de "intercambio comercial" y contempla, en su Capítulo II, un tratamiento especial para ciertas cargas en tránsito), y que en un plazo de 5 años, luego de su evaluación, se analice la conveniencia de ampliar el acuerdo para que incluya el resto de las cargas que no son de "intercambio comercial".

De esta forma, el MERCOSUR contaría, en un breve plazo, con su Acuerdo de Transporte Marítimo y la posibilidad de perfeccionarlo en el corto plazo.

La Delegación de Uruguay propone la suspensión de las negociaciones hasta tanto surjan nuevos elementos que permitan superar la situación actual, visto que las negociaciones no han avanzado desde su reanudación en el año 2004, debido a que las Delegaciones mantienen sus posiciones originales con relación a los puntos relevantes, y que no se vislumbran cambios en el corto plazo.

Las Delegaciones brasilera y argentina ratifican el texto acordado entre Brasil, Argentina y Paraguay en la IV Reunión de la Comisión de Especialistas realizada el 6 y 7 de abril del 2005, donde hubieron avances significativos de las negociaciones y enfatizan la necesidad de establecer una política común de transporte marítimo en el ámbito del



MERCOSUR teniendo en cuenta la expansión y el crecimiento recíproco en el intercambio comercial de servicios entre los países signatarios.

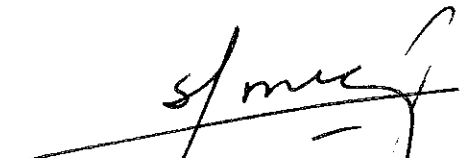
La Delegación de Uruguay concuerda con la necesidad de establecer una política común de transporte en el ámbito del MERCOSUR, que atienda las particularidades de todos y cada uno de los países miembros.

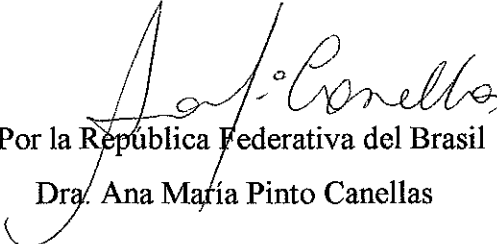
Se acompaña como ANEXO II la presentación del Sector privado "Posición del Gente de Mar con relación a las deliberaciones del XXX Reunión del SGT N° 5 del MERCOSUR" presentada por CONTTMAF – FNTTAA de Brasil y el Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante de Argentina.

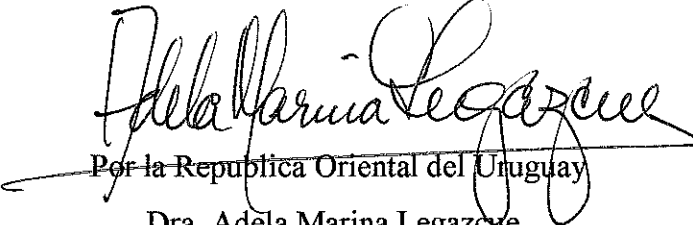
Como ANEXO III figura la declaración del Sector armatorial de Brasil y Argentina (SYNDARMA y SEMARBRA).

En ANEXO IV se adjunta la "Posição dos Usuários Exportadores e Importadores Brasileiros".

Finalizada la reunión, se labra la presente Acta, en seis copias de un mismo tenor y a un solo efecto, firmando al pie de la misma los representantes de los Estados Parte presentes, con la recomendación al Sub Grupo de Trabajo N° 5 de encaminar el original de la misma que corresponda a la Delegación de la República del Paraguay, a los efectos de su consideración.

  
Por la República Argentina  
Cap. De Ultramar Sergio A. Dorrego

  
Por la República Federativa del Brasil  
Dra. Ana María Pinto Canellas

  
Por la República Oriental del Uruguay  
Dra. Adela Marina Legazcue

ANEXO I  
LISTA DE PARTICIPANTES

Argentina.

Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo:

Capitán de Ultramar Sergio A. Dorrego  
Licenciada Rosalba Carnovale

CNA y SEMARBRA:

Aquiles A. Passaro

Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante:

Horacio Angriman

Brasil

Agencia Nacional de Transportes Aquaviarios – ANTAQ:

Ana María Pinto Canellas  
Carlos Roberto Carpes

Diretoria de Porto e Costas – DPC Marinha do Brasil:

Milton Benevides Dos Guaranys

Estado-Maior da Armada – EMA Marinha do Brasil:

Carlos Radicchi

Ministerio das Relações Exteriores – DSF:

Andre Simas Magalhaes

CONTTMAF – FNTTAA (Trabalhadores Marítimos):

Ricardo Leite Goulart Ponzi

SYNDARMA:

Cláudio Décourt

CNI:

Wagner Cardoso



IBS:

José Ribamar B. Chehebe

PETROBRAS TRANSPORTE S.A.:

Clovis Garzia

Uruguay

Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo – DNT – MTOP:

Dra. Adela Marina Legazcue

Ing. Luis Perdomo

Cámara de la Marina Mercante

Alvaro Francisco Ardao

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized 'J' or 'G'.A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized 'L' or 'P'.



# Anexo II

## Posición de la Gente de Mar con relación a las deliberaciones de la XXX. Reunión del SGT Nro. 5 del MERCOSUR.

De manera similar a lo que aconteciera durante el transcurso de casi todas las deliberaciones de este Subgrupo de Trabajo 5 (incluyendo a su antecesor Nro. 6) durante los últimos 13 años, una vez más se ha incluido en el temario el tratamiento de un Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte por Agua para el MERCOSUR. El sólo reconocimiento de ello nos da al menos una pauta de las muy serias dificultades que el abordaje de este tema central, al igual que el tratamiento de otros aspectos vitales para otros modos de transporte, han representado para el sector.

La falta de avances concretos no ha sido neutra; por el contrario dicho proceso ha acompañado la disminución de la participación de los buques de la bandera de nuestros países en la región, así como en los tráficos desde y hacia la misma, siendo ello más grave aún si consideramos que el volumen de las cargas ha aumentado de manera muy significativa.

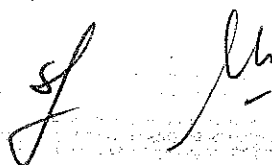
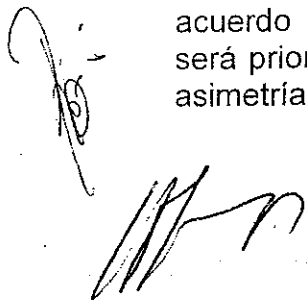
Así, el transporte por agua de nuestro comercio exterior es a esta altura totalmente dependiente de empresas navieras extranjeras las cuales, como es sabido, no sólo se han concentrado fuertemente en un menor número, sino que además avanzan a paso firme en su estrategia de controlar la totalidad de la cadena de transporte, incluyendo en ello a los puertos y los tramos terrestres.

La no adopción de políticas comunes no solo ha perjudicado al sector de la marina mercante y a los trabajadores que se desenvuelven en el mismo; sino que además ha redundado en un encarecimiento sostenido de los costos totales de transporte. Es imprescindible comenzar a revertir el proceso desarrollando una flota mercante regional de bandera que, por la vía de la competencia, adquiera capacidad para regular los costos del transporte.

Para ello, es necesario que el acuerdo multilateral que regule el transporte por agua entre nuestros países incluya todas las mercaderías movimentadas tanto aquellas objeto del comercio entre nuestros países como las que tengan origen y destino fuera de la región. Ello de manera alguna es contradictorio con el desarrollo portuario.

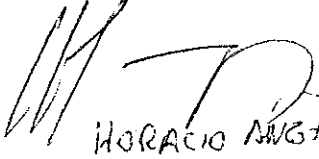
Respecto de la preferencia de embarque, cabe reiterar que la misma debe ser asignada a los buques de bandera, sin perjuicio de que a efectos de permitir una rápida recuperación de la actividad sea necesario en la etapa inicial utilizar un régimen de arrendamiento de buques que, en todos los casos, asegure el empleo de marinos locales.

Si finalmente fuera posible generar los consensos que permitan avanzar en un acuerdo respecto al marco regulatorio del transporte por agua en la región, será prioritario la introducción de mecanismos que aseguren la eliminación de asimetrías y la igualdad de competencia entre los buques de los cuatro países.





En este sentido, de considerarse la creación de un Registro Común de Embarcaciones del MERCOSUR, el mismo deberá ser de carácter obligatorio.

Por último cabe recordar que nuestros países atraviesan hoy una realidad política distinta a la que diera sustento a la desregulación y destrucción del sector; el abandono del paradigma neoliberal y su reemplazo por uno nuevo en pos de un desarrollo económico con equidad y justicia social, nos coloca en este ámbito frente a la oportunidad histórica, quizás la última para el sector de recreación del mismo..

  
HORACIO NEGRIZMAN  
Centro de Capitales de Ultramar  
y Oficiales de la Marina Mercante  
ARGENTINA

CONTINUAÉ - FONTIARA  
BRASIL

# Anexo III

As Delegações de Armadores Argentinos e Brasileiros, na XXX Reunião do SGT 5 "Transporte", em Montevideo, entre os dias 26 e 28 de outubro de 2005,

Declararam o seguinte

1. Ratificar o princípio fundamental de que o transporte aquaviário do Mercosul deve ser atendido por armadores da região proprietários de navios registrados em um dos Estados Parte, de acordo com as suas respectivas legislações.
2. A totalidade das cargas movimentadas entre os portos do Mercosul deve ser incluída no Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do Mercosul, independentemente da origem ou destino final das mesmas.
3. O Acordo deve propiciar o desenvolvimento e o fortalecimento do transporte aquaviário da região, através da igualdade das condições operacionais. Os princípios de reciprocidade e livre acesso dos armadores às cargas da região devem ser consagrados e não limitados.
4. O desenvolvimento das economias regionais é o principal objetivo do Mercosul. Ditas economias estão integradas por bens e por serviços, aos quais deve-se assegurar um tratamento idêntico. Por tal razão, os bens e os serviços de transporte aquaviário devem ter um tratamento igualitário no Mercosul. O transporte marítimo intra-regional é vital para o desenvolvimento das marinhas mercantes regionais e para o próprio comércio intra-regional.
5. Seria ilógico adotar medidas que, reduzindo a participação das marinhas mercantes regionais, venham a deixar o comércio intra-regional ao sabor do mercado marítimo internacional, que, no limite, atenderão interesses de países extra-regionais.
6. No setor de transporte marítimo, diferentemente do que se verifica em outros setores de bens e serviços, nos quais há proteções tarifárias ou de cotas, o que existe é a preferência para o uso das embarcações de registro regional. O Acordo em discussão está estruturado prevendo sempre o atendimento do usuário, já que estabelece mecanismos para a liberação rápida do transporte a empresas extra-regionais, caso as regionais não possam atender tanto em meios físicos, como em prazos e fretes condizentes com o mercado.
7. Os princípios defendidos pelos armadores tem por objetivo o desenvolvimento das marinhas mercantes e da construção naval dos Estados Parte. Inexiste em qualquer deles a intenção de fechamento de mercado que conduza a elevação de fretes. Em todos eles são previstos mecanismos que conduzam a competição entre armadores da região, garantindo às economias locais a prestação de serviços a níveis de preços praticados internacionalmente.
8. Não se deve desperdiçar a oportunidade histórica que este Acordo propiciará ao promover o desenvolvimento nas atividades das marinhas mercantes, do comércio e da construção naval intra-regional, gerando empregos e riquezas dentro do Mercosul.

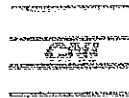
ARGENTINA  
CAMARA NAVIERA ARGENTINA  
SERMARBA

Official

BRASIL  
CENBARMA

g lu

# Anexo IV



## Posição dos Usuários Exportadores e Importadores Brasileiros (Montevidéu, 26 de outubro de 2005)

**Assunto:** reserva de mercado no transporte  
marítimo entre os países-membros  
do Mercosul

Vimos trazer nossa preocupação com a minuta de "Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do Mercosul" que será discutida na reunião do Subgrupo de Trabalho nº 5 do Mercosul, que se realizará nos dias 26, 27 e 28 de outubro, na cidade de Montevidéu - Uruguai.

De acordo com o texto, que conta com o apoio da delegação brasileira, que está sendo representada pela Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT e pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário - ANTAQ, a reserva de carga do transporte marítimo entre os países membros do Mercosul é ampliada, o que contraria os interesses do setor produtivo nacional, pois representará uma elevação no nível geral de fretes praticados.

O argumento principal dos diretores das agências reguladoras que estão defendendo o aumento da reserva de mercado entre os países do Mercosul é a necessidade de preparar o transporte marítimo regional para um futuro acordo com a Comunidade Européia na área dos transportes. O efeito do aumento da reserva de carga será a redução da competitividade das exportações brasileiras de minério de ferro para a Argentina e o aumento do preço do trigo argentino consumido no Brasil. No ano passado, o País importou 4,7 milhões de toneladas de trigo da Argentina.

É fato bastante conhecido pelos usuários do sistema marítimo que os regimes de reserva de carga, ao inibirem a competição entre as empresas de navegação, colocam os preços dos serviços marítimos (fretes) acima do que seria estabelecido em um ambiente competitivo, prejudicando as relações de comércio entre os países envolvidos.

Para que o transporte marítimo possa aumentar sua participação na matriz de transporte do Mercosul e, assim, elevar sua contribuição para o

desenvolvimento do comércio regional, os acordos de reserva de carga, hoje existentes, deveriam ser eliminados.

Esta reserva de mercado existe há mais de trinta anos e, no entanto, a situação das frotas mercantes dos países membros continua precária e com um baixo nível de investimentos. Isto demonstra que a proteção excessiva - baseada na reserva de carga - não gerou os efeitos positivos esperados. Pelo contrário, a reserva de mercado, sem metas a serem alcançadas e prazos para a sua conclusão, está perpetuando a ineficiência no sistema de transporte regional. É justamente por esse fato, que tanto no NAFTA, quanto na União Européia, não existem restrições desta natureza (conforme determina o Regulamento CEE n.º 4.055 de 22/12/1986, no caso da União Européia).

Já foram realizadas inúmeras reuniões sobre a matéria, sem a obtenção de consenso entre usuários e armadores. Para a solução definitiva do problema da reserva de carga, podemos vir a concordar com o estabelecimento de um cronograma de abertura para a liberação do mercado, com prazo a ser discutido, desde que a atual proposta seja revista, para incluir no Acordo, artigo determinando que o objetivo do mesmo é a abertura progressiva do mercado regional de fretes marítimos.

Certos de contar com a atenção dos Delegados dos Países-Membros do Mercosul neste Subgrupo de Trabalho nº 5, para o pleito aqui apresentado, aproveitamos a oportunidade para renovar nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

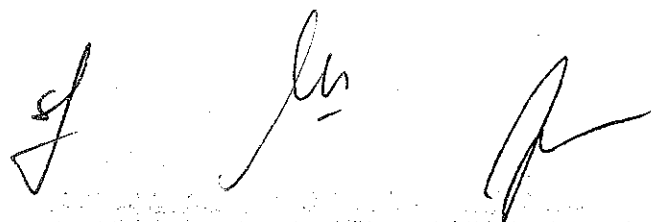
**Posição dos usuários:** contrária à posição que está sendo defendida pela delegação brasileira e favorável ao estabelecimento de um cronograma de abertura do mercado de fretes entre os países-membros do Mercosul

Atenciosamente,

José de Freitas Mascarenhas  
Confederação Nacional da Indústria - CNI;

Rodrigo Costa da Rocha Loures  
Federação das Indústrias do Estado do Paraná - FIEPR;

Alcantaro Corrêa



Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC;

Ricardo Portella Nunes

Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul - FIERGS;

Luiz André Rico Vicente

Instituto Brasileiro de Siderurgia – IBS;

Ricardo Essinger

Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco - FIEPE;

Luiz Antonio Fayet

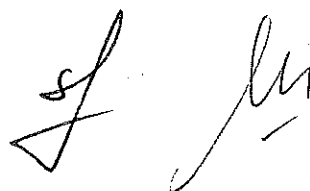
Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil;

Antônio Carlos Branco

Associação Brasileira das Indústrias do Trigo – ABITRIGO;

Alm. José Ribamar Miranda Dias

Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga – ANUT.

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized 'L' followed by a flourish.A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized 'R' followed by a flourish.