



MERCOSUR/SGT N° 5/CF/ACTA N° 01/24

**LXVI REUNIÓN ORDINARIA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5
“TRANSPORTE” / COMISIÓN DE ARMONIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS
DE FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR
CARRETERA**

Se realizó en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, el día 11 de noviembre de 2024, la Reunión de la Comisión de Armonización de Procedimientos de Fiscalización de Transporte Internacional por Carretera, en el marco de la LXVI Reunión Ordinaria del SGT N° 5 “Transporte”, con la presencia de las delegaciones de Brasil, Paraguay, Uruguay y la participación por sistema de videoconferencia de la delegación de Argentina, de conformidad con lo dispuesto en la Decisión CMC N° 44/15.

La Delegación de Chile participó en su condición de Estado Asociado del MERCOSUR, de acuerdo a lo dispuesto en la Decisión CMC N° 18/04.

La Lista de Participantes consta en el **Anexo I**.

La Agenda consta en el **Anexo II**.

Previo al inicio de la reunión la PPTU remarcó la importancia de la armonización de procedimientos de fiscalización en el marco del transporte terrestre y como introducción a las temáticas a tratar presentó un diagnóstico general de las sanciones aplicadas en su país en el período 2020-2024, en el cual se pueden apreciar las causales más comunes de infracciones, así como la proporción de sanciones aplicadas por país. El mismo se encuentra en la presentación que consta como **Anexo III**.

Durante la reunión fueron tratados los siguientes temas:

**1. ELABORACIÓN DE MANUALES ARMONIZADOS DE PROCEDIMIENTOS
DE FISCALIZACIÓN EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE
CARGAS Y PASAJEROS POR CARRETERA**

La delegación de Uruguay propuso retomar la redacción de manuales armonizados de procedimientos de fiscalización y expuso una propuesta sobre el posible contenido general de los mismos para consideración de las delegaciones además de un resumen estandarizado para los manuales armonizados, lo que fue aceptado por los demás países cuyo contenido consta en el **Anexo III**. Recordó que la delegación de Brasil oportunamente había puesto a disposición sus manuales de directrices internas como base para los

trabajos. Dicha delegación informó que se encuentra en proceso de actualización de los mismos.

Las delegaciones intercambiaron comentarios al respecto y expresaron su posición sobre los puntos disgregados coincidiendo en la importancia de trabajar en manuales de definiciones concretos.

La delegación de Brasil sugirió contemplar la creación de un glosario de definiciones y la delegación de Paraguay propuso aspirar a un documento de tipo cartilla o guía de instrucciones para el fiscalizador.

Las delegaciones consideraron de recibo las propuestas las que se tendrán en cuenta de cara a una próxima reunión. En general se estuvo de acuerdo en que el tratamiento de los procedimientos de fiscalización relativos al transporte de mercancías peligrosas será tratado por separado en el ámbito del GTMP.

2. INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN SOBRE DOCUMENTOS EN FORMATO DIGITAL

La Delegación de Uruguay realizó una propuesta de intercambio de información sobre los procedimientos de fiscalización en torno a los documentos en formato digital, que busca realizar un diagnóstico de la realidad actual en materia de emisión y verificación de documentos digitales. A dichos efectos elaboró una planilla para que cada país pueda informar sobre el tratamiento que da a cada documento de porte obligatorio, la cual consta como el **Anexo IV**.

La delegación de Argentina mencionó que su país cuenta con un portal “Mi Argentina”, donde se puede consultar por ejemplo la licencia de conducir. Informó además que la intención es que eventualmente todos los documentos van a estar disponibles en ese portal así como las habilitaciones para el transporte de cargas y pasajeros, lo cual forma parte de una serie de actualizaciones normativas que está proyectando dicho país.

La delegación de Brasil mencionó que la fiscalización de la documentación digital se verifica diferenciadamente en los documentos nacionales e internacionales y resaltó la importancia de intercambiar información sobre los medios de verificación o aplicaciones oficiales donde se puede acceder a los documentos. También asoció la temática con los desarrollos que se vienen realizando en torno al webservice como otra opción sobre la cual se podría pensar el intercambio de datos sobre documentos de porte obligatorio.

La delegación de Chile invitó a reflexionar en concreto sobre la trascendencia del control del registro vehicular y sobre las consecuencias en casos donde el propietario no es el mismo que está autorizado para el transporte. Consideró la propuesta de intercambio de información acertada en la medida que irán surgiendo dudas como la manifestada para ir dilucidando en próximas reuniones.

3. ASPECTOS DE LA FISCALIZACIÓN DE DOCUMENTOS DE PORTE OBLIGATORIO

La PPTU explicó que propuso el tratamiento de este punto en conexión con una serie de propuestas de tratamiento de temas concretos que han surgido de reuniones anteriores así como de otras recibidas en el marco de la pasada reunión de la Comisión Técnica.

Mencionó en particular un documento remitido por la delegación de Brasil titulado "Listagem de principais itens que possam ser considerados obstáculos para a efetividade da atividade de fiscalização no setor de transporte entre os países" que consta como **Anexo V** al acta para conocimiento de las delegaciones en el cual se realizan una serie de propuestas concretas de tratamiento de temas.

La PPTU explicó que para la presente reunión seleccionó una serie de temas que consideró de tratamiento multilateral y de consulta recurrente a los efectos de presentarlos y sentar las bases de futuras discusiones sobre los mismos.

A continuación se detalla lo trabajado sobre cada planteo:

3.1. MIC/DTA y CRT

Las delegaciones estuvieron de acuerdo en que cada país tiene una problemática diferente en torno al control del MIC/DTA y del CRT y las competencias asociadas, por lo que los consideraron de recibo que este asunto se incorpore a la pauta para que se realicen los diferentes planteos en torno a los criterios de fiscalización de estos documentos.

En este sentido se relacionó el MIC/DTA con el control de itinerarios y destino de la carga, y el cabotaje, temáticas que se propusieron para su tratamiento en los puntos que siguen.

El planteo sobre esta temática se consigna en la presentación elaborada por la delegación de Uruguay mencionada como **Anexo III**.

3.2. Seguros internacionales (Acuerdos 1.41 y 1.67)

La discusión sobre este punto giró en torno al planteo del documento aportado por la delegación de Brasil, pero derivó en la conversación respecto a diversos aspectos de la fiscalización y prácticas en los países en torno a la contratación de los seguros.

La delegación de Brasil señaló que ambos seguros son de responsabilidad civil por lo que es importante que el asegurado sea el transportista que de hecho tiene la responsabilidad. Muchas veces el seguro no está a nombre del propietario de los vehículos sino del transportista habilitado. Se entiende que el seguro es del transportista y debería estar a nombre de éste último. En cuanto al seguro de la carga hizo referencia a la temática de subcontratación que se

está tratando en el Plenario en donde sin perjuicio de los conceptos intercambiados por las delegaciones se continuará su tratamiento.

Agregó que en Brasil el subcontratado no tiene responsabilidad sino que la misma es del transportista contratante y que no tienen forma de exigir un seguro a ambos. Por otro lado la delegación de Brasil aclaró que esto emana de una normativa nacional lo consideran importante para la discusión sobre la cuestión considerando las reglas de seguros de su país. Mencionó además que la cláusula de subrogación del Acuerdo 1.67 se encuentra desactualizada en la medida en que las operativas de transporte han cambiado con el tiempo. Entiende que no se puede ir contra el transportista contratado por lo que están trabajando para plantear a los países una modificación de la actual normativa común que atienda esta problemática.

La delegación de Argentina explicó cómo funciona en su país la cobertura de los seguros. Detalló que efectivamente no siempre la póliza está a nombre del titular del vehículo porque puede estar contratado. Manifestaron que estudiarán la temática en mayor profundidad para emitir una opinión en próximas reuniones considerando que en varios aspectos el tema excede las competencias de los organismos de transporte.

La delegación de Chile señaló que efectivamente las nuevas operaciones de transporte acordadas actualmente generan diferencias en los seguros como es la subcontratación y el intercambio de tracción. Remarcó la importancia del concepto subyacente del interés asegurado.

La cuestión en general gira en torno a quien debe contratar el seguro y contra quien opera la aseguradora en caso de siniestro, y la normativa aplicable en cada país, no obstante por su complejidad jurídica se resolvió dar tratamiento en el Plenario, reservando para ésta comisión el análisis relativo a los procedimientos de fiscalización de los certificados de seguros. La presente temática también se enmarca dentro los trabajos que viene desarrollando la Comisión del Art. 16 en la cual se podría profundizar al respecto.

Las delegaciones intercambiaron comentarios sobre las modalidades de seguros obligatorios en sus países, datos de las pólizas, titulares del seguro, entre otros y, en ese sentido, acordaron analizar la propuesta planteada por la delegación de Brasil.

La delegación de Uruguay informó que respecto del seguro de responsabilidad civil contra terceros en su país se controla que figure a nombre del transportista efectivo, teniendo presente la flota en que el vehículo está permisado (campo 9 del MIC/DTA). En relación al seguro de la carga el criterio inicial era que la póliza este a nombre del porteador (campo 1 del MIC/DTA). No obstante y ante el reclamo del sector privado, actualmente dicho seguro de la carga se acepta que figure a nombre de cualquiera de los dos indistintamente.

Las delegaciones destacaron la importancia de que las empresas de transporte sepan cómo actuar frente a cualquier fiscalizador de cualquier país. En dicho

sentido y para profundizar sobre la temática en futuras reuniones, el tema se mantiene en agenda.

El planteo sobre esta temática se consigna en la presentación elaborada por la delegación de Uruguay mencionada como **Anexo III**.

3.3. Realización de un Servicio Diferente al Autorizado: Itinerarios y 3.4. Situaciones de Transporte Local en el País de Destino o Tránsito

La delegación de Uruguay explicó que de alguna forma el punto 3.3 y 3.4 se encuentran relacionados entre sí y propuso ejemplificar la temática con casos concretos sobre control de itinerarios en el transporte de carga (rutas y plazo incompleto) que forman parte de la presentación que se agregó como **Anexo III**.

La delegación de Uruguay expresó la importancia de los datos consignados en el MIC/DTA relativo a los itinerarios de las cargas, considerando la diversidad de recorridos que pueden existir para realizar un mismo origen-destino. Si el itinerario no está correctamente detallado en la documentación, esto genera dificultades para la fiscalización y puede derivar en sanciones. Asimismo, destacó la particularidad de la tarea inspectiva y la importancia de que el funcionario cuente con reglas claras.

El tema propuesto puede llegar a involucrar casos de transporte local en el país de destino también denominado cabotaje, que configura una infracción y que muchas veces es de difícil detección. Estos aspectos también están relacionados al transporte de pasajeros.

La delegación de Argentina mencionó que a los efectos de establecer un posible cabotaje, en ruta, se constata la documentación de porte, MIC/DTA – CRT y/o REMITO O FACTURA y que, considera importante, mas allá de la ruta denunciada, que se encuentre dirigiéndose hacia su destino, ya que las distancias que se recorren en nuestro país son mayores y en determinadas circunstancias las rutas son cambiadas por factores externos, ante una semiplena prueba de que puede estar dando un cabotaje, se procede a un análisis más profundo previo a infraccionar a la unidad.

En el caso del transporte de pasajeros se mencionó los casos en que se declaran fronteras alternativas.


Las delegaciones de Argentina y Brasil manifestaron las características particulares que se presentan en sus países en relación a estos controles considerando sus escalas geográficas.

Las delegaciones remarcaron la importancia de continuar dialogando sobre asunto por lo que el tema continuará en agenda.


4. PERFECCIONAMIENTO DEL PLAZO DE VIGENCIA DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR

La PPTU realizó una breve reseña del planteo recibido en el documento de Brasil así como mencionó la propuesta de modificación del artículo 32 del ATIT que la delegación de Argentina estará presentando en la reunión de la Comisión del Artículo 16. Asimismo, el tema en cuestión refiere a lo dispuesto por la Resolución GMC N°15/06 la cual se estará revisando en consecuencia.


La delegación de Argentina resumió su planteo mencionando las dificultades actuales con dejar supeditado la extensión del plazo de la ITV al caso fortuito o fuerza mayor por tratarse de conceptos de compleja y variada interpretación, sobre todo para el fiscalizador en la ruta. Por otro lado, propone establecer un plazo de prórroga genérica y automática de 30 días, considerando la posibilidad de su extensión ante casos de contingencia, ya que está demostrado que ciertas situaciones pueden requerir bastante más que 30 días para el retorno de los vehículos al país de origen. Asimismo, para el transporte de mercancías peligrosas mencionó que el vehículo debe realizar una ITV en el país de destino para retornar cargado a su país. El planteo pretende facilitar las operativas a los transportistas y la tarea de los controladores a quienes no puede dárseles un parámetro subjetivo de interpretación.




La delegación de Brasil concordó con la relevancia del tema, pero agregó que por el momento en su país no es posible la realización de la inspección técnica para vehículos extranjeros. En dicho sentido y para evitar crear asimetrías a los transportistas planteó el quitar la posibilidad de que el vehículo pueda retornar cargado, para el caso de estar con mercancías peligrosas.



La delegación de Paraguay comentó que se ha arribado a acuerdos bilaterales para resolver estas cuestiones y compartió la importancia de armonizar procedimientos en este tema.



La delegación de Uruguay comentó que el caso fortuito y fuerza mayor también genera problemas de interpretación en su país por lo que la discusión es atinada y pertinente.



Finalmente, la delegación de Chile recordó a las delegaciones sobre la génesis de la Resolución GMC N°15/06 y la importancia de su actualización y resaltó que la idea es ante conceptos jurídicos indeterminados intentar simplificar el procedimiento de fiscalización.

El planteo sobre esta temática se consigna en la presentación elaborada por la delegación de Uruguay mencionada como **Anexo III**.

5. APORTES DEL SECTOR PRIVADO

La representante de CONDESUR mencionó la importancia de llegar a acuerdos sobre los temas de agenda. Realizó comentarios en general sobre los datos presentados por la delegación de Uruguay sobre las sanciones aplicadas por su país que consideró importantes para un diagnóstico de la actividad de los transportistas y la reflexión al respecto.

En relación a los criterios de fiscalización del seguros de la carga reclamó mayor seguridad jurídica para evitar asimetrías considerando la existencia de las figuras de subcontratación.

Sobre el perfeccionamiento del plazo de la ITV solicitó que las delegaciones consideren las situaciones de canales rojos de la aduanas que pueden llegar a demorar un tránsito en el entorno de los 60 días.

En general agradeció a la CF que se estén debatiendo estos temas que pueden traer importantes soluciones para el futuro.

PRÓXIMA REUNIÓN

La próxima reunión de la CF será informada oportunamente por la PPT en ejercicio.

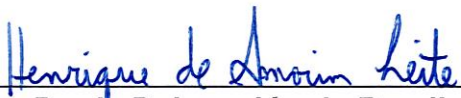
LISTA DE ANEXOS

Los Anexos que forman parte de la presente Acta son los siguientes:

Anexo I	Lista de Participantes
Anexo II	Agenda
Anexo III	Presentación de Uruguay sobre los temas en agenda
Anexo IV	Tabla para el intercambio de información sobre documentos en formato digital – Propuesta de Uruguay
Anexo V	Listado de temas propuestos por Brasil para abordar en la CF


P/A

Por la Delegación de Argentina
Jorge Zarbo



Por la Delegación de Brasil
Henrique de Amorim Leite



Por la Delegación de Paraguay
Juan Velázquez



Por la Delegación de Uruguay
Maximiliano Da Costa

**LXVI REUNIÓN ORDINARIA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5
“TRANSPORTE” / COMISIÓN DE ARMONIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS
DE FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR
CARRETERA**

ACTA N° 01/24

PARTICIPACIÓN DE ESTADOS ASOCIADOS

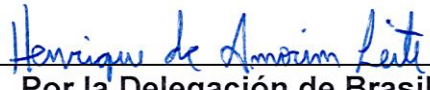
Ayuda Memoria

La delegación de Chile participó en su condición de Estado Asociado, de conformidad con lo establecido en la Decisión CMC N° 18/04, de la LXVI REUNIÓN ORDINARIA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 “TRANSPORTE” / COMISIÓN DE ARMONIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA, en el tratamiento de los siguientes temas de la agenda y manifestó su acuerdo respecto al Acta.

1. ELABORACIÓN DE MANUALES ARMONIZADOS DE PROCEDIMIENTOS DE FISCALIZACIÓN EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS Y PASAJEROS POR CARRETERA
2. INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN SOBRE DOCUMENTOS EN FORMATO DIGITAL
3. ASPECTOS DE LA FISCALIZACIÓN DE DOCUMENTOS DE PORTE OBLIGATORIO
4. PERFECCIONAMIENTO DEL PLAZO DE VIGENCIA DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR
5. APORTES DEL SECTOR PRIVADO



Por la Delegación de Argentina
Jorge Zarbo



Por la Delegación de Brasil
Henrique de Amorim Leite



Por la Delegación de Paraguay
Juan Velázquez



Por la Delegación de Uruguay
Maximiliano Da Costa



Por la Delegación de Chile
Pablo Ortiz