

# Integración regional y facilitación de la logística en América del Sur

Héctor Maldonado  
Gabriel Pérez



NACIONES UNIDAS



# Gracias por su interés en esta publicación de la CEPAL



Si desea recibir información oportuna sobre nuestros productos editoriales y actividades, le invitamos a registrarse. Podrá definir sus áreas de interés y acceder a nuestros productos en otros formatos.

 [www.cepal.org/es/publications](http://www.cepal.org/es/publications)

 [www.cepal.org/apps](http://www.cepal.org/apps)

SERIE

**COMERCIO INTERNACIONAL**

**151**

# Integración regional y facilitación de la logística en América del Sur

Héctor Maldonado

Gabriel Pérez



NACIONES UNIDAS

CEPAL

Este documento fue elaborado por Héctor Maldonado, Consultor, y Gabriel Pérez, Oficial de Asuntos Económicos, de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en el marco de las actividades del presupuesto regular de la División de Recursos Naturales e Infraestructura. El trabajo contó también con importantes aportes de Lara Mouftier y José Castillo, quienes sistematizaron la información para la versión final de este documento.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización.

Publicación de las Naciones Unidas  
ISSN: 1680-872X (versión electrónica)  
ISSN: 1680-869X (versión impresa)  
LC/TS.2019/107  
Distribución: L  
Copyright © Naciones Unidas, 2019  
Todos los derechos reservados  
Impreso en Naciones Unidas, Santiago  
S.19-00861

Esta publicación debe citarse como: H. Maldonado y G. Pérez, "Integración regional y facilitación de la logística en América del Sur", *serie Comercio Internacional*, N° 151 (LC/TS.2019/107), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2019.

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), División de Publicaciones y Servicios Web, publicaciones.cepal@un.org. Los Estados Miembros de las Naciones Unidas y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Solo se les solicita que mencionen la fuente e informen a la CEPAL de tal reproducción.

## Índice

Resumen .....	7
Introducción .....	9
<b>I. Facilitación y logística regional.....</b>	<b>13</b>
A. Los distintos ámbitos donde actúa la facilitación .....	14
B. Facilitación y las nuevas tecnologías.....	15
C. Facilitación e integración regional .....	17
<b>II. La Comunidad Andina.....</b>	<b>19</b>
A. Antecedentes .....	19
B. Génesis de la CAN, avances y estancamiento (1969-1987).....	21
1. Génesis del Grupo Andino (mayo de 1969).....	21
2. Ingreso de Venezuela (República Bolivariana de)(febrero de 1973).....	22
3. El retiro de Chile (octubre de 1976) y la crisis de los ochenta.....	23
C. El “nuevo” Grupo Andino (1987-1991).....	24
1. El Protocolo de Quito (mayo de 1987) .....	24
2. Acta de Galápagos (diciembre de 1989).....	25
3. Acta de Caracas (Caracas, Venezuela (República Bolivariana de) (17-18 de mayo de 1991).....	27
D. La paradoja andina: la suspensión temporal del Perú (1991-1997) .....	28
1. Acta de Barahona (diciembre de 1991).....	29
2. Acta de Quito (septiembre de 1995) y Protocolo de Trujillo (marzo de 1996).....	29
E. Hacia el Mercado Común Andino (1997-2005) .....	31
1. Acta de Sucre (abril de 1997).....	31
2. Acta de Guayaquil (abril de 1998).....	32

3.	Acta de Cartagena (5 de mayo de 1999).....	33
4.	Acta de Lima (9-10 de junio de 2000).....	33
5.	Acta de Carabobo (28 de junio de 2001).....	34
6.	Acta de Santa Cruz (30 de enero de 2002).....	34
7.	Acta de Quirama (28 de junio de 2003).....	35
8.	Acta de San Francisco de Quito (12 de julio de 2004).....	35
9.	Acta de Lima (18 de julio de 2005).....	36
F.	Venezuela (República Bolivariana de) denuncia el Acuerdo de Cartagena (2006-2017).....	36
1.	Acta de Quito (13 de junio de 2006).....	37
2.	Declaración de Bogotá (noviembre de 2011).....	38
G.	Comunidad andina: próximos pasos.....	38
<b>III.</b>	<b>Mercado Común del Sur (MERCOSUR).....</b>	<b>41</b>
A.	Antecedentes.....	41
B.	Primer período: establecimiento del Mercado Común (1991-1994).....	44
1.	Orientaciones políticas/programas de acción/cronogramas.....	45
2.	Actuaciones en el ámbito fronterizo.....	45
3.	Acciones en materia aduanera vinculadas a la integración física.....	46
4.	Transporte, tránsito, infraestructura y seguridad.....	47
C.	Un nuevo impulso (1995-2000).....	49
1.	Orientaciones políticas/programa de acción/cronogramas.....	50
2.	Actuación en el ámbito fronterizo.....	50
3.	Acciones en materia aduanera vinculadas a la integración física.....	52
4.	Transporte, tránsito, infraestructura y seguridad.....	52
5.	Servicios.....	54
6.	Facilitación al pasajero y documentación de viaje.....	56
D.	Descenso notable 2001-2004.....	56
1.	Orientaciones políticas/programas de acción/cronogramas.....	57
2.	Actuaciones en el ámbito fronterizo.....	58
3.	Acciones en materia aduanera vinculadas a la integración física.....	59
4.	Transporte, tránsito, infraestructura y seguridad.....	59
5.	Servicios.....	60
E.	Un período de altos y bajos (2005-2013).....	63
1.	Orientaciones políticas/programas de acción/cronogramas.....	66
2.	Actuaciones en el ámbito fronterizo.....	70
3.	Acciones en materia aduanera vinculadas a la integración física.....	71
4.	Transporte, tránsito, infraestructura y seguridad.....	71
5.	Servicios.....	73
6.	Facilitación al pasajero y documentación de viaje.....	77
F.	Otra crisis por la misma causa (2014-2018).....	78
1.	Orientaciones políticas/programas de acción/cronogramas.....	79
2.	Acciones en el ámbito fronterizo.....	80
3.	Acciones en materia aduanera vinculadas a la integración física.....	81
4.	Transporte, tránsito, infraestructura y seguridad.....	82
5.	Facilitación al pasajero y documentación de viaje.....	85

G. MERCOSUR: próximos pasos.....	85
<b>IV. Conclusiones.....</b>	<b>87</b>
Bibliografía.....	89
<b>Anexo.....</b>	<b>91</b>
Series Comercio Internacional: números publicados.....	102

### Cuadros

Cuadro 1	Comunidad Andina: resumen del período 1969-1987 .....	21
Cuadro 2	Comunidad Andina: resumen del período 1987-1991.....	24
Cuadro 3	Comunidad Andina: resumen del período 1991-1997 .....	28
Cuadro 4	Comunidad Andina: resumen del período 1997-2005.....	31
Cuadro 5	Comunidad Andina: resumen del período 2006-2017 .....	37
Cuadro 6	MERCOSUR: resumen del período 1991-1994.....	44
Cuadro 7	MERCOSUR: resumen del período 1995-2000 .....	50
Cuadro 8	MERCOSUR: resumen del período 2001-2004 .....	57
Cuadro 9	MERCOSUR: resumen del período 2005-2013 .....	65
Cuadro 10	MERCOSUR: resumen del período 2014-2017 .....	79

### Gráficos

Gráfico 1	Comunidad Andina: número de decisiones aprobadas, 1969-2018.....	20
Gráfico 2	MERCOSUR: número de acciones legislativas aprobadas, 1991-2018.....	42





## Resumen

Una gran proporción de los costos que deben afrontar los países en desarrollo se explican por ineficiencias logísticas, asociadas a procesos administrativos engorrosos, brechas de infraestructura, falta de tecnología, carencia de procesos armonizados entre países además de otros múltiples sobrecostos asociados a ineficiencias operativas en el funcionamiento de las cadenas de suministro y producción. La facilitación desde un punto de vista logístico debe por tanto contemplar tanto los procesos que ocurren en el cruce de fronteras como en los tramos internos de transporte en el hinterland.

La logística como la facilitación de los procesos constituyen temas de gran importancia para la región y para América del Sur en particular. Si bien buena parte de las medidas de facilitación propuestas se han centrado en los asuntos aduaneros como la importación temporal, la admisión temporal de determinados bienes o equipos de transporte, poco a poco, algunas iniciativas de integración regional como la Comunidad Andina y el MERCOSUR han ido desarrollado normativas y procedimientos armonizados para facilitar el tránsito fluido y seguro del comercio interregional de bienes y servicios en sus países participantes, como un forma de fomentar el comercio regional, su diversificación productiva y el crecimiento económico de América Latina.

El presente documento analiza en primer lugar la importancia de la facilitación de los procesos, no tan solo comerciales, sino también logísticos y de transporte interior. La siguiente sección detalla los avances realizados en esta temática, tanto en la Comunidad Andina como en el MERCOSUR. Si bien ambos procesos difieren en la forma en cómo se estructuran y aplican las decisiones al interior de cada iniciativa, cada uno tienen sus ventajas y desafíos sobre el proceso de integración y la gobernanza misma del bloque, elementos que pueden ser de utilidad para otras iniciativas, subnacionales o binacionales que buscan armonizar y facilitar sus procesos aduaneros, de integración en frontera y en la facilitación de los procesos logísticos que utiliza el comercio interregional.



## Introducción

La progresiva reducción de aranceles comerciales a través de acuerdos multilaterales, subregionales y bilaterales ha provocado que la incidencia de los costos no arancelarios en el valor final de los bienes aumente significativamente. Con ello se ha aumentado el interés público y privado en buscar mecanismos que permitan reducir los costos logísticos para aumentar la competitividad y productividad de la economía. Junto con lo anterior, los avances producidos en la tecnología y el desarrollo mismo de la logística moderna han posibilitado que el movimiento de bienes alrededor del mundo sea cada vez más ágil, seguro y menos costoso. Este proceso ha permitido a los productores y consumidores de los países en desarrollo, beneficiarse del comercio mundial, ya sea, siendo parte de las cadenas globales de valor o accediendo a nuevos y más asequibles servicios y bienes respectivamente.

Sin embargo, hay dos problemas que afectan la competitividad de muchas empresas de América Latina y el Caribe, como son la inestabilidad de los acuerdos arancelarios y la multiplicidad de procesos no armonizados ni coordinados que solo aumentan los costos y los tiempos de transacción del comercio internacional. La ausencia de infraestructura, tanto en cantidad como calidad de la misma, así como la falta de servicios logísticos competitivos al interior de los países, son también factores que pueden afectar la fluidez y la seguridad requerida internacionalmente afectando con ello la competitividad de las exportaciones (Volpe, 2017). La logística y la facilitación de los procesos, son elementos especialmente importantes para las pequeñas y medianas empresas, pues usualmente estas ven afectada su competitividad internacional por:

- i) requerimientos de información y documentación redundante;
- ii) retardos en los despachos aduaneros;
- iii) falta de coordinación entre aduanas y las otras entidades fiscalizadoras nacionales;
- iv) carencia de recursos jurídicos rápidos;

- v) regímenes de tránsito de mercancías ineficientes (Echeverría, 2007);
- vi) otras falencias que aumentan o hacen impredecible los tiempos de tránsito, afectando negativamente su estructura de costos.

La facilitación de los procesos, sean estos aduaneros, de cruce de frontera o de tránsito y transporte, tiene una incidencia importante tanto en el retorno económico de las exportaciones regionales, como en la factibilidad de generar encadenamientos productivos que favorezcan el empleo y la transformación productiva. Esta no es una temática nueva para la región.

Si bien la facilitación no es una temática nueva en la región y ha estado siempre presente en las distintas iniciativas de integración existentes en América Latina y el Caribe, buena parte de las medidas de facilitación, tanto a nivel nacional como regional, se han concentrado en los aspectos del comercio exterior y particularmente en la simplificación de los trámites aduaneros por sobre la facilitación del transporte subregional (Martínez Rivas, 2010). Así, por ejemplo, en el año 1960 se conformó la ALALC<sup>1</sup> como una asociación regional con el objetivo de implementar la substitución de importaciones promovida por CEPAL, al igual que la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) creada con el fin de promover y facilitar el comercio interregional con un fuerte énfasis en el tema aduanero y arancelario. En la década siguiente, con la creación de la Comunidad Andina-CAN (1969), la Comunidad del Caribe-CARICOM (1973) y el Mercado Común del Sur –MERCOSUR (1991), comienza a incorporarse normativas subregionales tendientes a facilitar el transporte internacional y para la promoción de una integración regional de las infraestructuras económicas. Si bien comenzando el siglo XXI surgieron otras agrupaciones de integración regional, como la Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América —Tratado de Comercio de los Pueblos (ALBA-TCP) establecida en el año 2004, Petrocaribe en el 2005, La Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) en el año 2008, la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) conformada en el año 2011 y la Alianza del Pacífico ese mismo año, estas hasta la fecha, no han desarrollado acciones de importancia en el plano de la facilitación y la logística regional.

En los últimos años, se ha hecho patente la necesidad de reforzar las iniciativas de facilitación, extendiendo su ámbito de acción también al interior del territorio, como una forma de hacer posible y competitivos los encadenamientos productivos, así como la reducción de costos logísticos y las externalidades sociales y ambientales negativas generadas. Al mismo tiempo, la integración regional ha venido sufriendo una pérdida del impulso inicial producto de la crisis de confianza entre los países y discrepancias sobre el modelo de desarrollo buscado. Fenómeno que también puede observarse fuera de la región, como es el caso del Brexit en la Unión Europea y la renegociación del NAFTA en América del Norte. En este contexto, la facilitación de los procesos, así como la promoción de normativas que promuevan mejoras logísticas regionales, son elementos que han registrado avances efectivos en las últimas décadas y por ello es importante proteger la institucionalidad y los avances técnicos alcanzados, para desde allí, buscar un reimpulso al proceso de integración regional.

Si bien cada proceso de integración ha sido distinto, tanto en su conformación como en las estructuras legislativas desarrolladas, la experiencia de estas instituciones, así como la

---

<sup>1</sup> La Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) fue creada mediante el Tratado de Montevideo, suscrito el 18 de febrero de 1960 por siete países (Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguay, Perú y Uruguay). Posteriormente se incorporaron Colombia (1961), Ecuador (1961), Venezuela (1966) y Bolivia (1967). En 1980, los Gobiernos modifican el tratado para hacerlo más flexible en su aplicación, conformando la actual ALADI.

institucionalidad desarrollada para alcanzar acuerdos técnico-políticos que se mantengan en el tiempo, son elementos que pueden servir como modelo para otras iniciativas similares o que buscan facilitar los procesos y el transporte subregional o binacional.

El presente documento se divide en cuatro capítulos, el primero corresponde a un breve análisis de la importancia de las distintas aristas de la facilitación para el comercio e integración regional que va en línea con los trabajos recientes de CEPAL sobre políticas integradas de logística y movilidad. El segundo capítulo se dedica a la experiencia de la Comunidad Andina y analiza los avances realizados en temas relacionados con la integración desde la organización de los órganos políticos y los instrumentos producidos en estos cincuenta años de existencia, en áreas tales como la integración física, la integración fronteriza, el transporte, la facilitación de la circulación de personas y equipos de transporte entre los respectivos países. El tercer capítulo está dedicado al MERCOSUR, el cual tiene una perspectiva más técnica y un enfoque particular en los temas aduaneros, de integración en frontera por las numerosas conexiones físicas existentes entre sus países y en la voluntad de desarrollar una ciudadanía propia subregional. El documento finaliza con un conjunto de recomendaciones para fortalecer la integración regional y que pueden ser de utilidad para otros procesos en marcha en la región de facilitación del transporte binacional como así también para otros procesos de integración regional.



## I. Facilitación y logística regional

La facilitación comprende la simplificación, estandarización y armonización de los distintos procedimientos, documentos, pagos y requerimientos técnicos que condicionan el movimiento de los bienes, servicios o factores productivos entre países y que inciden en el costo final al consumidor. Si bien la mayoría de los esfuerzos nacionales e internacionales relacionados con la facilitación se han focalizado en el ámbito del comercio exterior y sobre todo en el aduanero, la falta de infraestructura, la existencia de ineficiencias logísticas, así como fallas en la regulación de los servicios de transporte también pueden gravar significativamente las operaciones de comercio exterior.

Tradicionalmente, esta temática se ha abordado de forma separada, por un lado, los procesos que ocurren en la frontera (facilitación comercial) y los que ocurren fuera de ella (facilitación del transporte). Sin embargo, desde un punto de vista logístico, resulta difícil distinguir donde comienza y termina cada una de estas etapas, especialmente en la actualidad, donde el suministro de insumos y partes es un flujo continuo entre distintos componentes de la cadena de valor, la cual a su vez esta fragmentada espacialmente con encadenamientos tanto locales, regionales como globales. Por esta razón, se ha comenzado a discutir en algunos círculos especializados sobre la conveniencia de repensar la facilitación comercial para adecuarla al nuevo contexto logístico (facilitación de la logística comercial). A nuestro juicio, la importancia de esta discusión radica en hacer patente la necesidad que la facilitación sea considerada a lo largo de toda la cadena de suministro y distribución. Es decir, implica la reducción de los costos directos e indirectos asociados a la gestión de bienes, documentos y pagos relacionados en una operación logística, mediante la simplificación, armonización de procedimientos, pagos y documentación, sin hacer distinción entre las operaciones de aduanas, tránsito internacional o transporte local, y donde la competitividad, depende en buena medida, de la minimización de estos costos (Rankin Staples, 2015).

De acuerdo con la Guía de Implementación para la Facilitación del Comercio (TFIG, por sus siglas en inglés) y desarrollada por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa

(UNECE), la facilitación se basa en tres principios fundamentales que suelen confundirse o tratarse erróneamente como sinónimos, por lo que es útil tener presente la diferencia entre ellos:

- Simplificación es el proceso de eliminar todos los elementos y duplicaciones innecesarias en las formalidades, procesos y procedimientos comerciales que no aportan valor agregado.
- Armonización es la alineación de procedimientos, operaciones y documentación de carácter nacional con los convenios, estándares y prácticas internacionales o ser el resultado de la adopción e implementación de estándares entre países socios, como parte de un proceso de integración regional o como resultado de decisiones de comercio.
- Estandarización es el proceso de desarrollar formatos uniformes para las prácticas y procedimientos, documentos e información acordados a nivel internacional entre las partes.

La facilitación, por tanto, abarca un amplio conjunto de cuestiones relacionadas con el comercio exterior, la organización del transporte, así como actividades relacionadas con el financiamiento y seguimiento de las transacciones y flujos de información. Donde su objetivo principal es reducir los costos de transacción y asegurar un flujo expedito, confiable y seguro, tanto de la información, las inversiones, los pagos y servicios asociados sin importar si estos procesos ocurren en el país de origen, en las agencias de control en el destino o en un país de tránsito.

Esta perspectiva integrada de la facilitación es especialmente importante para los procesos de integración regional, pues permite analizar el conjunto de procesos y requerimientos del conjunto de actores involucrados de forma sistémica, independientemente de si las ineficiencias son producto de fallas de infraestructura, documentales, tecnológicas o logísticas. Si bien es un tema que no demanda grandes inversiones en comparación con la inversión realizada en infraestructura física, la complejidad del tema radica más bien en la necesidad de alcanzar acuerdos técnico-políticos en un contexto siempre cambiante y donde participan un sin número de actores público y privados de múltiples países, muchos de los cuales, con objetivos legítimamente contrapuestos, como se analizará en la siguiente sección.

## **A. Los distintos ámbitos donde actúa la facilitación**

La competencia global y las necesidades de una mayor sincronización de la cadena de suministro demandan reformas tanto en los procedimientos comerciales y aduaneros, en la regulación de los servicios de logística como en la provisión de infraestructura física y tecnológica. En cada uno de estos ámbitos se requieren de medidas coordinadas nacional y subregionalmente para mejorar el desempeño de los servicios y procesos involucrados. Esta coordinación implica además que las acciones deben ser concertadas y coherentes entre los distintos ámbitos de acción para no afectar la competitividad final e impedir que las mejoras introducidas en un segmento no sean anuladas por el estancamiento en otras o por la captura privada de los ahorros generados.

La facilitación no solo es importante para la competitividad internacional, sino también para promover una transformación productiva hacia un desarrollo más sostenible. Esto porque al reducir los costos de transacción, ya sea en tiempo o en dinero, se mejora la posición competitiva de los exportadores, aumenta el volumen de los flujos comerciales, se favorece la inserción internacional



de las pequeñas y medianas empresas, se amplía el mercado de proveedores y se reduce los precios de los productos finales que la población consume. También tiene efectos positivos sobre el clima de inversiones, la recolección de impuestos y la aplicación de controles, especialmente en cuanto a la reducción de la corrupción, la burocracia y de gastos administrativos que no generan valor agregado a la sociedad (TFIG, 2012). A los beneficios macroeconómicos antes descritos, se debe agregar que, a nivel de empresas, una adecuada facilitación favorece una mayor previsibilidad y velocidad de las operaciones a un menor costo por transacción, elementos cada vez más fundamentales para mantenerse competitivos en los mercados globales.

A nivel nacional, la facilitación involucra diferentes tipos de intervenciones y actividades para establecer un marco jurídico claro, conciso, transparente y acorde al contexto actual de la logística internacional. Una aplicación coordinada de medidas, así como la coordinación de inversiones a nivel regional, tanto en infra como infoestructura, favorecerían no solamente una mayor eficiencia del sistema de transporte, sino también una mayor seguridad de los procesos y en definitiva una mayor competitividad para todos los participantes.

Sin embargo, cada más vez, la facilitación es un tema de cooperación regional, donde la armonización de los procesos de facilitación se aborda en acuerdos regionales de comercio, en acuerdos de tránsito o transporte, así como algunos elementos asociados a la provisión de infraestructura regional y la regulación de los servicios de transporte y logística que forman parte de las distintas agendas de integración regional.

Finalmente, también en plano multilateral se tratan aspectos específicos de la facilitación vinculados a los servicios, las inversiones extranjeras o la protección a los derechos de propiedad intelectual y forma también parte de las negociaciones comerciales multilaterales como aquellas llevadas a cabo en la Organización Mundial del Comercio (OMC). Si bien esta última, incluyó el tema de facilitación como uno de los "nuevos temas" a partir de la primera conferencia ministerial de la OMC de Singapur en Diciembre de 1996 (Cai y Guddes, 2003), algunos aspectos referidos a los procedimientos para el trámite de las licencias de importación; para la inspección previa a la expedición; para la aplicación de normas de origen; la aplicación de medidas sanitarias y fitosanitarias, además de los artículos V (libre tránsito de mercancías); VIII (derechos y obligaciones relacionadas con las exportaciones e importaciones) y X (publicación y disponibilidad de la información relacionada con normas vigentes) han formado parte del Acuerdo General sobre Tarifas y Comercio (GATT, por sus siglas en inglés) desde hace más de cincuenta años (Echeverría, 2007).

## **B. Facilitación y las nuevas tecnologías**

A lo largo de las secciones anteriores, se ha hecho énfasis en la importancia de reducir tanto los costos de transacción comercial como los de transporte, así como la importancia que posee la fluidez y la seguridad en la competitividad internacional. Atender debidamente a estas preocupaciones de forma eficiente sería muy difícil sin el apoyo de la tecnología, tales como las VUCE (Ventanillas Únicas de Comercio Exterior), la transmisión electrónica de datos (por ejemplo, aquellas bajo los estándares de UN-CEFACT<sup>2</sup>); la utilización de algunos dispositivos como *tags* o

---

<sup>2</sup> UN-CEFACT: United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business.

códigos QR para reducir el tiempo de verificación de certificados, entre otras aplicaciones tecnológicas para una adecuada trazabilidad y seguridad de la cadena de suministro.

No obstante, el potencial de las tecnologías disruptivas como *big data*, *block chain* o *internet de las cosas*, pueden tener una enorme repercusión en la facilitación de los procesos, reduciendo los tiempos de cruce, mejorando el perfilamiento del riesgo y con ello la seguridad del comercio exterior, generando además información que permita mejorar la previsibilidad de los envíos en beneficio de toda la cadena de suministro.

Es importante señalar que, para crecientes sectores de la economía internacional, más que el precio de los despachos, los principales elementos de decisión son la seguridad y capacidad de cumplimiento de las entregas en tiempo y forma. Por ello, la adopción de tecnologías no solamente incrementa la eficiencia y la seguridad de los procesos logísticos, sino también favorece la facilitación, normalización y armonización de los procesos, optimizando el uso del equipamiento, del personal e infraestructura disponible.

La captura y gestión de la información permite el surgimiento de sistemas complejos, basados en la sincronización de procesos y la retroalimentación de información entre los actores en beneficio de la competitividad y la reducción costos, tiempo y externalidades negativas sociales y ambientales generadas. Para generar este ecosistema y aprovechar las sinergias asociadas, es fundamental no solo la interconexión de los distintos sistemas existentes sino proveer una plataforma que asegure la interoperabilidad de los desarrollos existentes y futuros, no solamente aquellos orientados al comercio exterior como las VUCE, sino también con los servicios logísticos y de transporte que conectan el comercio internacional con el hinterland local, de manera de proveer una conectividad y trazabilidad a toda la cadena logística de principio a fin. Esta mayor integración de los sistemas tecnológicos, especialmente en las interfases de transferencia de mercaderías como aduanas, puertos y estaciones multimodales demandarán adicionalmente una coordinación de las distintas iniciativas públicas y privadas para el desarrollo ordenado de estos sistemas. El establecimiento de una Arquitectura de Sistemas Logísticos a nivel nacional e idealmente subregional, busca coordinar las distintas tecnologías de control, transmisión y procesamiento de información existentes y futuras, privilegiando la interoperabilidad y el aprovechamiento de las ventajas que ofrecen las tecnologías informáticas emergentes y los macrodatos (*big data*), ofreciendo servicios competitivos, seguros y reduciendo el riesgo tecnológico.

La experiencia de la ventanilla única electrónica en la región ha mostrado que, para una informatización de los procesos exitosa, es fundamental que los procedimientos administrativos y el flujo de trabajo sean previamente racionalizados y estandarizados. En caso contrario, la sola incorporación de tecnología de la información no aportará mejoras significativas. Si la atención 24/7 no está garantizada, los tiempos de procesamiento serán aquellos de los organismos con horarios de atención más reducidos, lo mismo se aplica a los demás determinantes de la eficiencia de los organismos como la dotación de personal y su nivel de capacitación (Volpe, 2017). Así como es imperioso invertir en equipamiento físico y tecnológico, es también urgente fortalecer la capacitación y fomentar la innovación interna, de modo de descubrir y en algunos casos, directamente desarrollar nuevas aplicaciones a partir de las tecnologías disponibles, que resuelvan problemáticas concretas de la logística de distribución nacional.

## C. Facilitación e integración regional

La facilitación es un concepto que subyace en la propuesta de políticas integradas de logística y movilidad de CEPAL, la cual busca lograr una mayor integralidad del abordaje de las políticas sectoriales sin hacer distinción entre aquellos servicios orientados a las personas o carga (Jaimurzina, Pérez, Sanchez, 2015). En este sentido, vale la pena mencionar que la CEPAL, durante sus setenta años de existencia, le ha brindado especial atención al tema de la facilitación comercial y a la promoción de las normativas subregionales de transporte como herramientas estratégicas para profundizar la competitividad y la integración regional de sus países miembros.

Así por ejemplo, en el año 2001 se realizó un trabajo que buscó sistematizar las distintas definiciones existentes sobre el concepto de facilitación del comercio en diversos acuerdos comerciales internacionales donde la región participa, incluyendo la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Unión Europea (UE), el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) así como en los principales acuerdos regionales y subregionales de integración económica existentes en ese momento en la región: el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), la Comunidad Andina de Naciones (CAN), el Mercado Común Centroamericano (MCCA) y la Comunidad de Estados del Caribe (CARICOM) con el fin de buscar puntos coincidentes que favorecieran la convergencia regional (Izam, 2001).

Respecto a la integración regional, la CEPAL ha planteado que estos no son procesos con un desarrollo lineal, donde a pesar de que las recurrentes crisis en los países de la región, la debilidad del crecimiento económico, el conflicto y riesgo en las relaciones internacionales y el vulnerable e incierto avance económico-social de los países de América Latina y el Caribe, la integración regional se ha mantenido. Es más, en prácticamente todos los esquemas de integración, se registran avances palpables y esfuerzos tendientes a fortalecer el enfoque conjunto de sus relaciones económicas y políticas con terceros países, así como en las negociaciones multilaterales (Maldonado, 2003).

Pese a estos avances y a la importancia que tiene el comercio interregional para la diversificación productiva, generación de empleo y desarrollo de las pequeñas y medianas empresas exportadoras, el nivel del comercio intra-regional en América Latina y el Caribe sigue sin explotar todo su potencial. Para ello la CEPAL ha promovido la integración regional y en particular el desarrollo de normativas subregionales que permitan una mayor integración productiva mediante la efectiva eliminación de las barreras no arancelarias, las perforaciones al arancel externo común y otras ineficiencias que afectan el sueño de la unión aduanera regional. Para avanzar en ese sentido, es fundamental proveer normativas que promuevan bienes públicos regionales y la armonización de regímenes regulatorios en áreas diversas (Kuwayama, 2005). La facilitación del comercio y la integración regional se encuentran estrechamente vinculados con la eficiencia de los servicios públicos y la competitividad de las empresas en apoyo de la actividad exportadora (Rezende y Ueki, 2005). De igual forma, es importante tener presente el ámbito de la integración tecnológica y productiva, ya que la conectividad digital entre los países como la articulación de proyectos regionales en ciencia, tecnología e innovación es fundamental para una transformación productiva con igualdad. De igual forma, no puede haber una integración productiva sin una integración logística, pues es ésta la que otorga el sustento físico y regulatorio sobre la cual se producen los intercambios de bienes y servicios (Pérez y Sanchez, 2019).

Otro de los elementos que la CEPAL ha analizado profusamente, es la importancia de las inversiones en infraestructura, en tecnología y en estrategias de desarrollo logístico y de transporte para participar en cadenas internacionales de producción y distribución, y de esa forma, mejorar la productividad y eficiencia del comercio de los países de América Latina y el Caribe (Mattos, 2009). En este mismo sentido, se ha destacado el amplio espacio existente para fomentar iniciativas de facilitación del comercio, mayor cooperación en infraestructura física, transporte, logística, normas aduaneras, innovación y tecnología en la región. Estas iniciativas no solo abrirían un campo interesante para las exportaciones de las pymes, más intensivas en manufacturas, sino que también podrían brindar un mayor atractivo a la región como socio comercial y destino de inversión extranjera directa (IED).

La seguridad logística, entendida como el conjunto de acciones que se realizan para velar por el correcto y oportuno funcionamiento de las cadenas de suministro, es un tema de progresiva importancia y que requiere de una adecuada coordinación público-privada a nivel subregional, ya que las organizaciones delictivas y terroristas no reconocen fronteras geográficas. La falta de seguridad encarece el costo del comercio debido al incremento en las pólizas de seguro y la imprevisibilidad de los tiempos de despacho, desincentivando la inversión extranjera (Pérez-Salas, et al, 2011). Implementar medidas de seguridad extremas también puede afectar significativamente la facilitación de los procesos aduaneros y de transporte que tienen lugar en los terminales de transferencia de carga, reduciendo su productividad, encareciendo sus servicios y con ello, afectando su competitividad.

Dado que la facilitación se aplica únicamente a aquellos comerciantes legítimos, la implementación de medidas de facilitación favorece la eficacia de las agencias de control gubernamental, al poder perfilar y focalizar de mejor forma los controles realizados. Resulta entonces evidente que en un mundo globalizado y donde las redes logísticas están cada vez más interconectadas, la seguridad debe ser considerada como un bien público, y por tanto, un requisito ineludible para la sostenibilidad del intercambio comercial y del desarrollo económico y social asociado. Para que medidas de seguridad adicionales no afecten los procesos de facilitación o los tiempos de operación de las cadenas logísticas internacionales, la introducción de tecnologías de información y mejoras en los procesos y procedimientos administrativos resulta fundamental para mantener tiempos y costos de operación competitivos a nivel internacional (Pérez-Salas, 2013).

La coordinación es fundamental para asegurar la coherencia de las medidas y un enfoque común ante la compleja gama de problemas vinculados con la facilitación y que demandan que las agencias gubernamentales, instancias regionales y el sector privado trabajen mancomunadamente (BM, BID, 2010). Una forma de facilitar este proceso es apoyarse en los convenios, acuerdos bilaterales, normativas o estándares desarrollados por organizaciones internacionales, que proporcionar reglas neutras y basadas en las mejores prácticas mundiales (TFIG, 2012) así como el fortalecimiento de la institucionalidad regional para el desarrollo de nuevas y mejores normativas subregionales que aprovechando las mejores prácticas internacionales favorezcan además la convergencia regional en torno a los grandes objetivos de desarrollo e igualdad.

En el caso particular de la CAN y el MERCOSUR, como será analizado en los capítulos siguientes, si bien la facilitación no figura de manera explícita en sus acuerdos fundacionales, si lo hace en sus normativas sectoriales. Aún cuando como todo instrumento legal, estas normativas son perfectibles, son sin duda un avance en la coordinación entre la facilitación nacional y subregional (Izam, 2001) y por ende, pueden servir de modelo para otras iniciativas similares.

## II. La Comunidad Andina

### A. Antecedentes

El primer antecedente de la Comunidad Andina puede encontrarse en el año 1848 cuando las nacientes repúblicas de Bolivia, Chile, Ecuador, Perú y Nueva Granada<sup>3</sup> establecieron el primer Tratado de Comercio y Navegación entre estos países con el fin de promover al comercio recíproco. Por esos años, también se facilitó la libre circulación de los ciudadanos de dichos Estados y una zona de preferencia arancelaria, constituyéndose este tratado en la génesis de la integración regional en América Latina.

Formalmente, el 26 de mayo de 1969 en Bogotá, Colombia, los delegados plenipotenciarios de Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú suscribieron el Acuerdo de Cartagena que da origen a la Comunidad Andina de Naciones<sup>4</sup>, con la finalidad de promover el desarrollo equilibrado y armónico de los Países Miembros, acelerar su crecimiento mediante la integración económica y facilitar su participación en el proceso de integración regional.

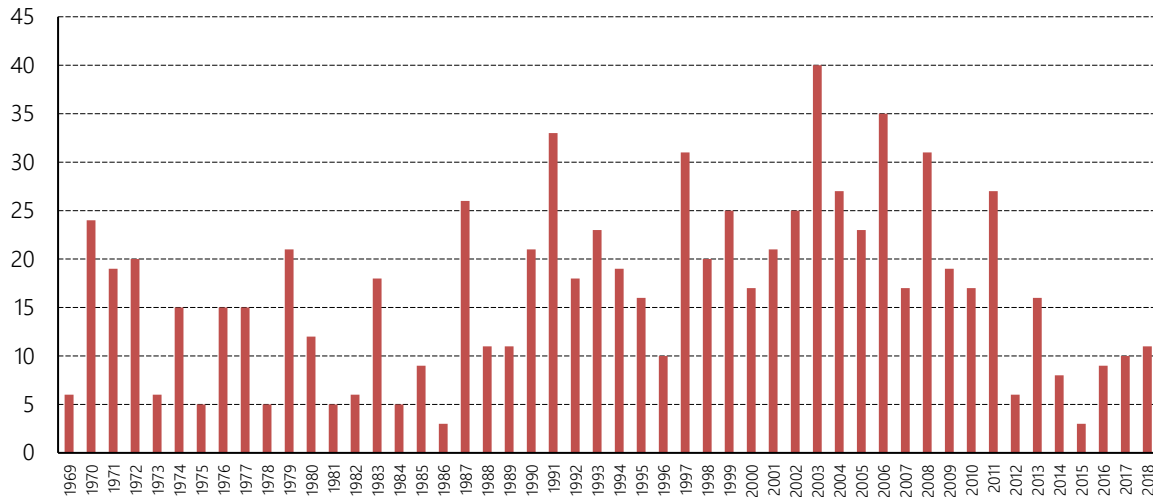
La Comunidad Andina en sus 50 años, entre octubre de 1969 y diciembre de 2018, ha adoptado 836 decisiones sectoriales para operativizar los mecanismos establecidos en su Acuerdo constitutivo tal como muestra el gráfico 1 y con ello favorecer un mayor desarrollo e integración de la subregión andina. En las siguientes secciones, se analiza en los distintos períodos históricos de la Comunidad Andina, los avances realizados en temas relacionados con funcionamiento de las aduanas, actividades de integración fronteriza, transporte y facilitación.

---

<sup>3</sup> La República de Nueva Granada estaba constituida por las provincias centrales de la Gran Colombia tras su disolución en 1830 y que corresponde a la actual Colombia.

<sup>4</sup> Actual Comunidad Andina.

**Gráfico 1**  
**Comunidad Andina: número de decisiones aprobadas, 1969-2018**



Fuente: Elaboración propia sobre la base de información oficial de la Comunidad Andina disponible en su sitio web.

Un aspecto interesante de la estrategia de integración de la CAN ha sido el establecimiento de una serie de mecanismos institucionales vinculantes para la armonización de políticas económicas y sociales entre sus países miembros. El desarrollo del acervo legislativo y una amplia variedad de normativas armonizadas es uno de los aspectos que caracterizan a este proceso de integración, al punto que, para algunos autores, no existe en el continente otra iniciativa con un tejido institucional y organizacional más amplio y desarrollado que la Comunidad Andina (Maldonado Lira, 1999). Dentro de las acciones que ha implementado destacan: la intensificación del proceso de industrialización subregional; la preparación de programas destinados a acelerar el desarrollo del sector agropecuario; la canalización de recursos dentro y fuera de la Subregión para financiar las inversiones necesarias en el proceso de integración; la integración física y la adopción de tratamientos preferenciales para Bolivia y Ecuador, además de las acciones asociadas a la creación de un Arancel Externo Común (AEC) o la Liberación del intercambio comercial.

También se estableció en el Acuerdo que se emprenderían una acción conjunta para solucionar los problemas de infraestructura que incidiesen desfavorablemente sobre el proceso de integración económica de la Subregión. Esta acción se ejercería principalmente en los campos de energía, transportes y comunicaciones, y comprendería, en particular, las medidas necesarias para facilitar el tráfico fronterizo entre los Países Miembros.

A continuación, se examina los avances realizados por la CAN en temas relacionados con la facilitación de la logística y su vinculación con el desarrollo del proceso de integración subregional. Para ello se describen, en cada período analizado, los documentos producidos por los órganos políticos y técnicos de la Comunidad Andina (Acuerdos, Protocolos, Actas de las reuniones Presidenciales y de Cancilleres y las Decisiones de la Comisión de la Comunidad Andina y las Resoluciones de la Secretaría General de la Comunidad Andina) mediante una llamada *cfr.* a pie de página que remite a las notas relacionadas con las Decisiones o documentos pertinentes. De igual forma en el Anexo del documento es posible encontrar el listado completo de las principales normativas subregionales de la CAN vinculadas con la facilitación, logística y transporte internacional desde el año 1969 hasta el 2018.

## B. Génesis de la CAN, avances y estancamiento (1969-1987)

El primer período contempla desde la firma del Acuerdo de Cartagena en 1969 hasta 1987 y se caracterizó tanto por el trabajo sistemático de la Comisión y de la Junta del Acuerdo de Cartagena para poner en marcha el bloque de integración en los diferentes campos de acción como también por adaptar la estructura institucional a los cambios en la composición del Pacto. Es así como en 1973 junto con culminar el proceso de negociación para el ingreso de Venezuela a la CAN, comienza el retiro de Chile entre otros factores, por los cambios políticos acontecidos en ese país. Luego sobrevino la crisis de la deuda externa y los problemas políticos asociados, que hicieron que disminuyera el interés en la integración regional. En el año 1983, la Junta del Acuerdo de Cartagena presentó un Plan de reorientación del Proceso Andino de Integración (Lopez, 2009). Sin embargo, el estado de incumplimiento generalizado hizo necesario negociar un nuevo protocolo, que se fue gestando en el resto del período a partir de los Protocolos de Lima (octubre 1976) y Protocolo de Arequipa (abril 1978).

Toda esta incertidumbre institucional, hizo que el proceso de convergencia fuera más lento de lo esperado a la firma del Acuerdo. De hecho, durante los 18 años de este período, sólo se adoptaron diez Decisiones en el campo de la Integración Física lo que refleja lo complejo del proceso integracionista en este período.

**Cuadro 1**  
**Comunidad Andina: resumen del período 1969-1987**

Principales asuntos del período	Programa de acción	- Acuerdo de integración subregional
	Orientaciones políticas	- Voluntad de instaurar una reducción de costos de transporte para Bolivia (Estado Plurinacional de)
		- Se instruye la Reunión de Ministros de Transportes y Obras Públicas
	Integración	- Definición de las condiciones para la integración de Venezuela (República Bolivariana de)
Ámbito fronterizo Transporte, tránsito, infraestructura, y seguridad vial	Control integrado	- Creación del Consejo de Integración Física
	Facilitación al transporte	- Reglamento de un régimen de tránsito temporal de vehículos de otros países
		- Regulación del transporte internacional por carretera
	Infraestructura	- Plan Andino de Acción Conjunta para mejorar las condiciones de infraestructura

Fuente: Elaboración propia.

### 1. Génesis del Grupo Andino (mayo de 1969)

Durante este primer período, los esfuerzos institucionales estuvieron dedicados a poner en marcha el Acuerdo de Cartagena en sus principales aspectos organizativos tales como la designación del Acuerdo de Integración Subregional con el nombre de Acuerdo de Cartagena; la designación de miembros de la Junta; la Contribución de los Países Miembros al presupuesto de la Junta y reglamentos como el del Comité Asesor Económico y Social. Se acordaron asimismo la ejecución de los principales mecanismos subregionales como el Programa de Liberación, el Arancel Externo Común, el Régimen Común de Tratamiento a los Capitales Extranjeros y sobre Marcas, Patentes, Licencias y Regalías, Régimen Uniforme de la Empresa Multinacional y Reglamento de Tratamiento Aplicable al Capital Subregional.

Luego de tres años de funcionamiento se empezaron a aprobar Decisiones en el campo de la integración física. Dentro de los primeros acuerdos alcanzados, destaca la necesidad de facilitar el libre tránsito de vehículos para incrementar el desarrollo turístico entre los Países Miembros, para lo cual se definió la **Decisión 50** *Internación temporal de vehículos de uso privado*, la cual fue reglamentada por la **Decisión 69** *Reglamento del régimen de internación temporal de vehículos de uso privado*<sup>5</sup>. De igual forma, la **Decisión 54** propuso la elaboración de recomendaciones y procedimientos especiales para la reducción de los costos de transporte que afectaban a Bolivia, así como soluciones adecuadas para resolver los problemas derivados de su mediterraneidad<sup>6</sup>. Finalmente, considerando que se requería de acciones urgentes para promover la integración física del Área, así como la creación del mercado subregional, y que los altos costos del transporte y los prolongados tiempos de traslado constituían un obstáculo al intercambio recíproco, se reguló el transporte internacional por carretera tanto de pasajeros como de carga mediante la **Decisión 56** *Transporte Internacional por carretera*<sup>7</sup>.

## 2. Ingreso de Venezuela (República Bolivariana de)(febrero de 1973)

En febrero de 1973, se esperaba que al ingresar Venezuela (República Bolivariana de) a la CAN este país asumiría los compromisos de eliminar totalmente de gravámenes y restricciones la importación de una serie de productos originarios del Grupo Andino y eliminaría los gravámenes mediante reducciones anuales de un 10% del punto inicial de desgravación, hasta llegar a la liberación total el 31 de diciembre de 1980. Con ello, Venezuela estaría equiparada con Colombia, Chile y Perú, y tendría los mismos derechos y obligaciones que ellos e iniciaría el proceso de aproximación al AEMC y lo cumpliría en forma anual, lineal y automática y participaría en la programación metalmeccánica sin afectar la eficacia de las asignaciones hechas a Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú<sup>8</sup>.

En materia de integración física se aprobaron mediante la Decisión 56-a los formularios para el Anexo II de la Decisión 56<sup>9</sup>. También se creó *el Consejo de Integración Física* que tendría como función asesorar a los órganos principales del Acuerdo en la definición de políticas comunes en materia de transportes, comunicaciones y energía, así como en la preparación de los programas de inversión y acciones conjuntas correspondientes<sup>10</sup>. También en este período se estableció, el Sistema Troncal Andino de Carreteras, red vial que vincularía a los Países Miembros y que aseguraría un acceso fácil a las principales zonas económicas dentro de la subregión, la vincularía con los demás países de América Latina y promovería la disminución de los costos de transporte para incentivar la producción subregional<sup>11</sup>.

---

<sup>5</sup> Decisión 50 Internación temporal de vehículos de uso privado, adoptada del 13 a 18 de marzo de 1972, Lima, Perú Decisión 69 Reglamento del régimen de internación temporal de vehículos de uso privado, adoptada del 14 al 17 de noviembre de 1972, Lima, Perú.

<sup>6</sup> Decisión 54 Reducción de costos de transporte que afectan a Bolivia, adoptada entre julio y agosto de 1972, Lima, Perú.

<sup>7</sup> Decisión 56 Transporte internacional por carretera, adoptada del 10 al 14 de julio y del 17 al 20 de agosto de 1972, Lima, Perú.

<sup>8</sup> Instrumento adicional al Acuerdo de Cartagena para la adhesión de Venezuela, Decisión 70 Condiciones para la adhesión de Venezuela al Acuerdo (cfr. nota n° 14 {D 42}) y el Consenso de Lima, adoptados el 13 de febrero de 1973, Lima, Perú.

<sup>9</sup> Decisión 56-a Formularios para el Anexo II de la Decisión 56 (cfr. nota n° 6 {D 56}), adoptada del 14 al 20 de julio de 1973, Lima, Perú.

<sup>10</sup> Decisión 71 Creación del Consejo de Integración Física, adoptada del 29 de mayo al 1° de junio de 1973, Caracas.

<sup>11</sup> Decisión 94 Sistema Troncal Andino de Carreteras (cfr. nota n° 9 {D 56}), adoptada del 9 al 14 de diciembre de 1975, Lima, Perú.



### 3. El retiro de Chile (octubre de 1976) y la crisis de los ochenta

En octubre de 1976, Chile se retiró del Grupo Andino al mismo tiempo que Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela aprobaron el Protocolo de Lima, el cual modificó los plazos establecidos para la incorporación de Venezuela e introdujo nuevas flexibilidades al cronograma inicial<sup>12</sup>. En abril de 1978, se firmó el Protocolo de Arequipa que dio inicio a una etapa en la cual la crisis de la deuda externa y los problemas políticos hicieron que la velocidad inicial del proceso continuase disminuyendo. El estado de incumplimiento generalizado llamó la atención de los Países Miembros y de la Junta, por lo que se inició el proceso de negociación de un nuevo protocolo que se fue gestando a lo largo de casi todo el período.

En este período se adoptaron tres decisiones en el ámbito de la integración física y facilitación que buscaron contribuir a la solución de los problemas derivados de la mediterraneidad de Bolivia en los aspectos relacionados con el desarrollo de infraestructura vial, ferroviaria, aérea, de comunicaciones y transportes de este país con los demás Países Miembros y con los puertos del Pacífico. También se adoptó el Plan Andino de Acción Conjunta para mejorar las condiciones de la infraestructura y servicios portuarios y del transporte de superficie que conectaba a Bolivia con los demás Países Miembros<sup>13</sup>.

Al considerar que los Presidentes de los Países Miembros, en el "Mandato de Cartagena", expresaron que era esencial constituir un sistema integral de transportes y comunicaciones para consolidar la interconexión y la unidad física del territorio subregional, se instituyó dentro del sistema institucional del Acuerdo de Cartagena, la Reunión de Ministros de Transportes y Obras Públicas de los Países Miembros como un foro especial de coordinación, asesoramiento y consulta que les correspondía promover y coordinar acciones en las esferas de su competencia para el cumplimiento de las Decisiones de la Comisión relativas a los sectores de transportes y obras públicas, así como asesorar y formular recomendaciones a la Comisión sobre:

- La política subregional para el desarrollo integral del sector transporte y de las obras públicas vinculadas a las vías de comunicación;
- la armonización de las políticas y la coordinación de los planes nacionales de transportes y de obras públicas vinculadas a las vías de comunicación;
- los programas conjuntos del sector transporte que coadyuven al desarrollo armónico y equilibrado de la Subregión; y
- la adopción de posiciones y acciones conjuntas en materia de transportes y obras públicas ante terceros países, grupos de países, organismos y foros internacionales<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> Protocolo de Lima Adicional al Acuerdo de Cartagena, adoptado el 30 de octubre de 1976, Lima, Perú.

<sup>13</sup> Decisión 141 Medidas colectivas de apoyo a Bolivia (Artículo 4 del Acuerdo de Cartagena), adoptada el 29 de mayo de 1979, Lima, Perú y Decisión 185 Plan Andino de Acción Conjunta para coadyuvar a la solución de los problemas de transporte y comunicaciones derivados de la mediterraneidad de Bolivia (Estado Plurinacional de) (cfr. nota n° 13 (D 141)), adoptada del 28 al 30 de septiembre de 1983, Lima, Perú.

<sup>14</sup> Decisión 172 Reunión de Ministros de Transportes y Obras Públicas de los Países Miembros, 14 al 17 de abril de 1982, Lima-Perú.

## C. El “nuevo” Grupo Andino (1987-1991)

Durante el período comprendido entre los años 1987-1991, la Comunidad Andina entró en una dinámica integracionista más dinámica y fructífera. Las bases conceptuales sobre las cuales se iba a construir este proceso integrador quedaron establecidas en tres documentos: el Acta de Galápagos (diciembre 1989), el Acta de La Paz (noviembre 1990) y el Acta de Barahona (diciembre 1991)<sup>15</sup> las cuales cambiaron los fundamentos del esquema de integración y el modo de realizarla acorde a los cambios acontecidos en sus países miembros, pasando de una integración hacia adentro hacia el llamado regionalismo abierto.

En este período se adoptaron siete decisiones en materia de Integración Física y facilitación, con un salto cualitativo en las normas referidas al transporte internacional por carretera y se expandió su alcance al transporte marítimo, aéreo y se empezó a manejar el recurso órbita-espectro de los Países Miembros.

**Cuadro 2**  
**Comunidad Andina: resumen del período 1987-1991**

Principales asuntos del período	Programa de acción	- Establecimiento de nuevos objetivos del proceso de integración subregional, definición de un nuevo diseño estratégico y formulación de las nuevas bases para la institucionalidad andina
Transporte, tránsito, infraestructura, y seguridad vial	Facilitación al transporte	- Se incorporaron cambios que mejoraban la comprensión y aplicación de las decisiones sobre transporte internacional de mercancías y transporte internacional de pasajeros por carretera
Facilitación al pasajero y documentos de viajes	Facilitación a la libre circulación	- Política para fomentar la marina mercante
Materia aduanera vinculadas a la integración física	Armonización de procedimientos	- Definición de un tránsito aduanero internacional
Servicio	Simplificación de procedimientos	- Marco general de principios y normas para lograr la liberación del comercio intrarregional

Fuente: Elaboración propia.

### 1. El Protocolo de Quito (mayo de 1987)

El Protocolo de Quito preservó la filosofía y los objetivos esenciales del Acuerdo de Cartagena, introduciendo modificaciones tendientes a la flexibilización, complementación y ampliación de los mecanismos de integración<sup>16</sup>. Con ello, se buscó promover el desarrollo equilibrado y armónico de los Países Miembros mediante la integración y cooperación económica y social; facilitar su participación en el proceso de integración regional con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano; disminuir la vulnerabilidad externa y mejorar la posición de los Países

<sup>15</sup> El Acta de Galápagos fue suscrita el 17 de diciembre de 1989, el Acta de La Paz el 30 de noviembre de 1990 y el Acta de Barahona el 5 de diciembre de 1991.

<sup>16</sup> Decisión 217 y Decisión 236.

Miembros; fortalecer la solidaridad subregional y reducir las diferencias de desarrollo existentes entre los Países Miembros.

Complementariamente, se acordó adelantar en forma concertada acciones de cooperación económica y social, con lo cual se emprenderían acciones externas en materias de interés común en el aspecto económico, en el campo de la integración fronteriza, en el aprovechamiento y conservación de los recursos naturales y del medio ambiente y en el rubro de la comunicación social, y se llevarían a cabo programas de desarrollo social, científico, tecnológico, turístico y en el área de servicios.

Al considerar que la Decisión 185 requería ser actualizada en cuanto a plazos y contenido se adoptó la **Decisión 224** que modificó el Programa de Corto Plazo, que se ejecutaría durante el año 1987 y un Programa de Largo Plazo se ejecutará a partir del año 1991<sup>17</sup>.

En particular, se destaca el acuerdo alcanzado al interior de la CAN, para la libertad de tránsito para la realización del transporte internacional de mercancías por carretera en los tráficos realizados entre dos Países Miembros limítrofes a través de su frontera común, entre dos Países Miembros, con tránsito por el territorio de uno o más de los otros Países Miembros y en tránsito a través de Países Miembros hacia terceros países<sup>18</sup>.

## 2. Acta de Galápagos (diciembre de 1989)

La nueva orientación del Grupo Andino se vio reforzada con particular relevancia y proyección hacia la inserción competitiva internacional cuando se suscribió el Acta de Galápagos, que contenía el Diseño Estratégico para la orientación del Grupo Andino<sup>19</sup>. Este Diseño Estratégico postuló dos grandes objetivos para la acción en la década de los noventa:

- i) consolidar el espacio económico andino y
- ii) mejorar su articulación con el contexto internacional y reforzar su contribución a la unidad latinoamericana.

Para conseguir el primer objetivo, se estableció necesario perfeccionar el mercado ampliado subregional, mejorar la infraestructura y los servicios de transporte y comunicaciones, impulsar la integración y cooperación en sectores productivos y para el desarrollo científico y tecnológico, aumentar la fluidez en la circulación de capitales, bienes, servicios y personas, aplicar el tratamiento preferencial y fomentar la integración fronteriza y el turismo. Mientras que, para el segundo objetivo, se requería mejorar la capacidad del Grupo Andino para competir a escala internacional, fortalecer la acción conjunta frente a terceros países y en los foros y negociaciones multilaterales y contribuir al proceso de integración latinoamericana<sup>20</sup>.

---

<sup>17</sup> Decisión 224 Plan Andino de Acción Conjunta para coadyuvar a la solución de los problemas de transporte y comunicaciones derivados de la mediterraneidad de Bolivia y modificación de la Decisión 185 (cfr. nota n° 13 {D 141 y 185}).

<sup>18</sup> Decisión 257 Transporte internacional de mercancías por carretera (cfr. notas n° 9 {D 56} y {D56a}), adoptada del 27 al 28 de noviembre de 1989, Lima, Perú.

<sup>19</sup> El Acta de Galápagos, suscrita el 20 de diciembre de 1989, contiene la Declaración de Galápagos: Compromiso Andino de Paz, Seguridad y Cooperación, el Diseño Estratégico para la orientación del Grupo Andino y directrices de los presidentes.

<sup>20</sup> El Diseño Estratégico en materia de Integración Física, estableció un programa bastante detallado de lo que debía hacerse: en Infraestructura y Servicios de Transporte se propusieron acciones tales como: culminar y mantener el Sistema Troncal Andino de Carreteras, consolidar el sistema de transporte internacional por carretera mediante la aplicación plena de la

Uno de los elementos más significativos de esta etapa, fue la activa participación de los presidentes a través del Consejo Presidencial Andino (CPA) que emanaron directrices orientadoras del renovado proceso de integración. Desde la reunión de Caracas, en enero de 1989, en la cual los presidentes resolvieron citarse dos veces al año para examinar, impulsar y fortalecer el proceso de integración subregional, se llevaron a cabo seis encuentros presidenciales<sup>21</sup> que contribuyeron significativamente a la concreción, profundización y aceleración de los cambios de orientación y contenido del proyecto integracionista subregional. Esta participación directa de los jefes de Estado permitió romper, en un período muy corto, todas aquellas ataduras económicas, políticas y jurídicas que mantenían aletargado al Grupo Andino.

Es así como, por ejemplo, en la III Reunión del CPA del 7 de agosto de 1990, se actualizó el Sistema Andino de Carreteras incorporando nuevos tramos y estableciendo en el ámbito andino una red o sistema vial que contribuyese eficazmente al logro de los objetivos de la integración física que permitiese:

- Vincular a lo más directamente posible, por medio de una red de carreteras continuas que permita un acceso expedito, seguro y económico entre los principales centros y regiones.
- Atender el intercambio comercial andino de forma tal que los costos de transporte permitan incentivar la producción subregional y posibiliten la consolidación de los estímulos logrados por efecto de la desgravación arancelaria.
- Permitir el transporte turístico y regular de pasajeros entre y a través de los Países Miembros, por carreteras, como una contribución definitiva para el mayor conocimiento de su geografía y bellezas naturales, además de contribuir a la diversificación de las fuentes de divisas de cada uno de ellos.
- Vincular la Subregión Andina con los demás países de América Latina, con miras a expandir el mercado subregional y a lograr una total integración física continental<sup>22</sup>.

En la IV Consejo Presidencial Andino<sup>23</sup>, se constató la convergencia creciente entre las políticas económicas de los países andinos en la búsqueda de una mayor eficiencia y competitividad de sus

---

legislación comunitaria, el reforzamiento del marco institucional nacional y subregional del sector. Poner en funcionamiento el transporte multimodal de la Subregión, mediante la construcción de la infraestructura, la armonización de la legislación y la creación del marco institucional necesario. Adoptar las normas comunitarias para el funcionamiento del transporte de Cabotaje Marítimo Andino. Establecer un sistema portuario subregional que funcione como base para el transporte integrado, mejore la distribución de los productos en el mercado subregional y permita la competitividad de los productos andinos en los mercados externos. Promover la constitución de Empresas Multinacionales Andinas (EMAS), consorcios y demás acuerdos entre armadores que permitan una creciente participación andina en los mercados tradicionales de transporte marítimo y en nuevos mercados, tales como el Pacífico. Adecuar la infraestructura de la Subregión a las posibilidades de establecimiento de Corredores Terrestres y Fluviales Este/Oeste/Pacífico/Atlántico, que permitan utilizar las ventajas existentes en los Países Miembros para su mejor competitividad en los mercados mundiales y ampliar la oferta de servicios de transporte a otros países.

<sup>21</sup> Cartagena de Indias, Colombia (mayo de 1989), Galápagos, Ecuador (diciembre de 1989), Machu Picchu, Perú (mayo de 1990), La Paz, Bolivia (noviembre de 1990), Caracas, Venezuela (mayo de 1991) y Cartagena de Indias, Colombia (diciembre de 1991).

<sup>22</sup> Decisión 271 Sistema Andino de Carreteras (cfr. notas n° 11 {D 94} y 29 {D 257}), adoptada en octubre de 1990 y **Decisión 277 Modificación de la Decisión 271 (Sistema Andino de Carreteras)** (cfr. nota n° 29 {D 271}), adoptada en noviembre de 1990, Lima, Perú.

<sup>23</sup> El Acta de la Paz fue suscrita por los presidentes de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, reunidos en la ciudad de La Paz, Bolivia, los días 29 y 30 de noviembre de 1990.

economías y se resolvió profundizar el proceso de integración adoptando uno de los más ambiciosos programas legislativos y de acciones de cooperación realizados por proceso de integración alguno en América Latina. Este programa abarcó acciones para consolidar el Mercado Común Andino, mejorar la infraestructura y los servicios de transporte y comunicaciones, impulsar la integración en sectores productivos y para el desarrollo científico y tecnológico, aumentar la fluidez en la circulación de capitales y personas, fomentar la integración fronteriza y el turismo y promover las relaciones externas conjuntas.

Mediante la **Decisión 288** se estableció libertad de acceso para la carga originada y destinada por vía marítima dentro de la Subregión, transportada por buques de propiedad, fletados u operados por compañías navieras de los Países Miembros y de terceros países. En este sentido, los Países Miembros adecuarían sus normas internas para eliminar las restricciones para el flete de buques por parte de armadores de los Países Miembros, las asignaciones de rutas dentro de la Subregión y los sistemas de fijación o autorización de fletes por las autoridades respectivas, en los tráficos intrasubregionales, que serían reemplazados por simples registros de tarifas<sup>24</sup>.

La **Decisión 289** permitió a los Países Miembros libertad de tránsito para realizar el transporte internacional de pasajeros por carretera en los tráficos entre Países Miembros y en tránsito a través de Países Miembros hacia terceros países. Este tránsito operaría de acuerdo a rutas, horarios y frecuencias preestablecidos<sup>25</sup>. Se creó también con la **Decisión 290** la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transporte Internacional por Carretera, con la cual quedaba cubierta la responsabilidad civil derivada de los accidentes ocasionados a pasajeros y a terceros no transportados, así como los daños corporales que sufriera la tripulación como consecuencia de accidentes causados por los vehículos habilitados pertenecientes a las empresas de transporte internacional por carretera<sup>26</sup>.

### **3. Acta de Caracas (Caracas, Venezuela (República Bolivariana de) (17-18 de mayo de 1991)**

En la V reunión del CPA se reiteró el objetivo central de profundizar la integración subregional, mediante la aceleración de la conformación del Mercado Común Andino en ese quinquenio, lo cual exigía culminar la constitución de la Zona de Libre Comercio Subregional al 31 de diciembre de 1991, definir el Arancel Externo Común, con criterios de eficiencia y competitividad, en el segundo semestre del ese año y completar el diseño del programa integral de armonización de políticas macroeconómicas en 1992.

En materia de transporte y facilitación, se aprobó un espacio de "cielos abiertos" consistente en el otorgamiento irrestricto de todas las libertades del aire, a nivel intrasubregional, a favor de las líneas aéreas de los Países Miembros; Instar a las empresas aéreas nacionales de los Países Miembros a que formen un consorcio, previo a su integración y que los Países Miembros se concederían derechos de tráfico aéreo de quinta libertad en vuelos regulares y establecerán las condiciones para la realización de vuelos no regulares de pasajeros que se realicen entre países de la Subregión y terceros países e instruir a las instituciones nacionales competentes a garantizar la

---

<sup>24</sup> **Decisión 288** *Libertad de acceso a la carga originada y destinada, por vía marítima, dentro de la Subregión*, adoptada en marzo de 1991, Lima, Perú.

<sup>25</sup> **Decisión 289** *Transporte internacional de pasajeros por carretera* (cfr. nota n° 32 {D 257}), adoptada en marzo de 1991, Lima, Perú.

<sup>26</sup> **Decisión 290** *Póliza andina de seguro de responsabilidad civil para el transportador internacional por carretera* (cfr. nota n° 33 {D 257}), adoptada del 21 al 22 de marzo de 1991, Lima, Perú.

libre circulación de mercancías y pasajeros en el transporte internacional por carretera dentro de la Subregión, para el fiel cumplimiento de las normas comunitarias sobre esta materia.

Se destaca especialmente **la Decisión 297** en la cual los Países Miembros se concedieron el libre ejercicio de los derechos de las primeras, segundas, terceras, cuartas y quintas libertades del aire en vuelos regulares de pasajeros, carga y correo realizados dentro de la Subregión, y adoptaron un régimen de libertad para los vuelos no regulares de carga de sus empresas que se realizaran dentro de la Subregión. Se indicó entonces que antes del 31 de diciembre de 1992 se concederían derechos de tráfico aéreo de quinta libertad en vuelos regulares y se establecerían las condiciones para la realización de vuelos no regulares de pasajeros entre países de la Subregión y terceros países. Además, adoptaron un régimen de libertad para los vuelos no regulares de carga de sus empresas realizados entre países de la Subregión y terceros países<sup>27</sup>.

## D. La paradoja andina: la suspensión temporal del Perú (1991-1997)

En este período, el Grupo Andino se vio afectado por una situación paradójica: por un lado, el proceso de intercambio comercial subregional siguió su curso ascendente pero las negociaciones en la Comisión del Acuerdo de Cartagena no pudieron resolver técnica ni jurídicamente la incorporación de Perú a la Zona de Libre Comercio, así como la formulación del Arancel Externo Común (AEC), instrumento esencial para la creación de la Unión Aduanera. Estas dificultades sumadas a la falta de acuerdo en torno a los criterios para la armonización de las políticas macroeconómicas, trajo consigo un retroceso significativo en la consolidación de la Zona de Libre Comercio.

En estos cinco años en materia de facilitación se siguió perfeccionando la legislación en materia de transporte internacional por carreteras, de transporte marítimo, de transporte aéreo, emergió el tratamiento del transporte multimodal y se empezó a manejar el marco regulatorio para la utilización comercial del recurso órbita-espectro de los Países Miembros.

**Cuadro 3**  
**Comunidad Andina: resumen del período 1991-1997**

Principales asuntos del período	Integración/retiro	- Suspensión temporal del Perú
Transporte, tránsito, infraestructura y seguridad	Facilitación al transporte	- Programa para la conformación de la Zona de Libre Comercio - Libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y políticas para el desarrollo de la marina mercante del Grupo Andino - Definición de Tránsito aduanero internacional - Medidas sobre el Transporte multimodal - Política de cielos abiertos andinos - Definición de las condiciones generales para la utilización comercial del recurso órbita-espectro

Fuente: Elaboración propia.

<sup>27</sup> **Decisión 297** Integración del transporte aéreo en la Subregión andina, adoptada el 6 de mayo de 1991 Caracas, Venezuela.

## 1. Acta de Barahona (diciembre de 1991)

El Consejo Presidencial Andino<sup>28</sup> en diciembre de 1991, estableció un programa para la conformación de la Zona de Libre Comercio y la adopción del AEC con lineamientos específicos para el relacionamiento exterior del Grupo Andino y directrices específicas para la transformación institucional del Grupo Andino.

En materia de facilitación logística, se estableció un conjunto importante de decisiones para el transporte subregional, tales como la libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima que generase el comercio exterior de los países de la Subregión y una política para el desarrollo de la marina mercante de los Países Miembros<sup>29</sup>. Para cumplir la política de *cielos abiertos* aprobada por los Presidentes Andinos en La Paz (noviembre de 1990), se acordó la **Decisión 320** mediante la cual los Países Miembros podrían designar a una o más empresas nacionales de transporte aéreo con permiso de operación para la realización de servicios de transporte aéreo internacional regular de pasajeros, carga y correo en cualquiera de las rutas dentro de la Subregión, garantizando el libre acceso al mercado y sin ningún género de discriminación<sup>30</sup>. Mediante la **Decisión 360 y 361** se sustituyeron algunas definiciones contenidas en la Decisión 297 para adaptarlas al nuevo contexto de vuelos entre un mismo origen y destino, que se realicen entre países de la Subregión<sup>31</sup> y terceros países<sup>32</sup>.

Dada la necesidad de adoptar procedimientos aduaneros uniformes y armonizados y homologar precintos aduaneros que fuesen reconocidos por todos los Países Miembros, se adoptó la **Decisión 327 Tránsito aduanero internacional**<sup>33</sup> así mismo se reguló el uso de contenedores mediante la **Decisión 331 Transporte multimodal**<sup>34</sup> y mediante la **Decisión 358** y la **Decisión 359** respectivamente, se incorporaron cambios que mejoraban la comprensión y aplicación de las decisiones sobre *Transporte internacional de mercancías* y *Transporte internacional de pasajeros por carretera*<sup>35</sup>.

## 2. Acta de Quito (septiembre de 1995) y Protocolo de Trujillo (marzo de 1996)

El *Acta de Quito*<sup>36</sup> estableció que los objetivos generales para la nueva agenda de la integración serían: profundizar el proceso andino de integración elevando los logros obtenidos en el campo comercial, y ponerlo al servicio de los objetivos de un desarrollo económico y social; armonizar políticas económicas, adecuándolas para el desarrollo sostenible y el logro de políticas sociales eficientes; Definir políticas sociales orientadas a la elevación de la calidad de vida y al mejoramiento

<sup>28</sup> Suscrita por los presidentes de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, en Cartagena de Indias, en diciembre de 1991.

<sup>29</sup> **Decisión 314** *Libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y políticas para el desarrollo de la marina mercante del Grupo Andino* (cfr. nota N.º 24{D 288}), adoptada del 4 al 6 de febrero de 1992, Quito, Ecuador.

<sup>30</sup> **Decisión 320** *Múltiple designación transporte aéreo Subregión andina* (cfr. nota N.º 27 {D 297}), adoptada junio de 1992 Quito, Ecuador.

<sup>31</sup> **Decisión 361** *Modificación de la Decisión 320: Múltiple designación en el transporte aéreo en la Subregión andina* (cfr. nota N.º 30{D 320}), adoptadas del 25 al 27 de mayo de 1994, Lima, Perú.

<sup>32</sup> **Decisión 360** *Modificación de la Decisión 297: Integración del transporte aéreo en la Subregión andina* (cfr. nota N.º 27 {D 297}).

<sup>33</sup> **Decisión 327** *Tránsito aduanero internacional* (cfr. nota n.º 38 {D 257}), adoptada en octubre de 1992, Santafé de Bogotá, Colombia.

<sup>34</sup> **Decisión 331** *Transporte multimodal*, adoptada el 4 de marzo de 1993, Santafé de Bogotá, Colombia.

<sup>35</sup> **Decisión 358** *Reglamento de la Decisión 257: transporte internacional de mercancías por carretera* (cfr. nota N.º 40 {D 257}), **Decisión 359** *Reglamento de la Decisión 289: transporte internacional de pasajeros por carretera* (cfr. nota N.º 25 {D 289}).

<sup>36</sup> Suscrita por los presidentes de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, reunidos en Quito, Ecuador, en septiembre de 1995.

del acceso de los diversos grupos sociales de la Subregión a los beneficios del desarrollo; Articular el Sistema Andino de Integración para superar los nuevos desafíos de la integración y, avanzar hacia la integración latinoamericana y hemisférica.

También estableció un nuevo Diseño Estratégico (en reemplazo a lo adoptado en Galápagos en 1987) con tres grandes líneas de acción: la profundización del proceso, su proyección externa y el desarrollo de una agenda social. Se indicó que en esa etapa del proceso era inevitable pensar que su profundización y extensión a otras áreas requería de la definición o establecimiento de un verdadero sistema funcional. El Protocolo de Trujillo<sup>37</sup> recogió estas directrices presidenciales y las vertió en un texto legal que creó una nueva institucionalidad andina.

En particular dentro de este diseño estratégico se reconoce que el proceso de integración requería perfeccionar el espacio económico ampliado, los instrumentos de la política comercial, los mecanismos aduaneros, las políticas macroeconómicas y las dirigidas al desarrollo de los sectores productivos y de la competitividad. Por ello, se debía impulsar el desarrollo de infraestructuras de apoyo a la ejecución de actividades con alto potencial para la creación de sólidas ventajas competitivas, de la utilización conjunta y complementaria de recursos productivos, de la articulación espacial, de las regiones de los Países Miembros y, en definitiva, del funcionamiento del espacio económico de la Subregión andina. En particular, se continuarían las acciones orientadas al desarrollo de los sectores de transportes, comunicaciones y energía como parte de la integración física del Grupo Andino.

Mediante la **Decisión 390**: Modificación de la **Decisión 314**: Libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y políticas para el desarrollo de la Marina Mercante del Grupo Andino se estableció que la Junta del Acuerdo de Cartagena, a solicitud de cualquiera de los Países Miembros, podrá establecer transitoriamente y en el ámbito comunitario restricciones, exclusiones de los tráficos u otras medidas que se juzguen pertinentes a empresas de transporte marítimo de terceros países o comunidad de países que, a su vez, restrinjan o discriminen a los buques de propiedad, fletados u operados por empresas de transporte marítimo de los Países Miembros<sup>38</sup>.

Con la **Decisión 393** se incorporaron varias modificaciones a la Decisión 331: en las definiciones de Organismo Nacional Competente y Operador de Transporte Multimodal, y se precisó que cuando se utilizaran las expresiones *transporte multimodal*, *operador de transporte multimodal*, *contrato de transporte multimodal* o *documento de transporte multimodal*, se deberían entender como internacionales<sup>39</sup>.

En la **Decisión 395** se fijaron las condiciones generales para la utilización comercial del recurso órbita-espectro de los Países Miembros, con el establecimiento, operación y explotación

---

<sup>37</sup> El Protocolo de Trujillo se firmó en Trujillo, el 10 de marzo del 1996.

<sup>38</sup> **Decisión 390** Modificación de la **Decisión 314**: Libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y políticas para el desarrollo de la Marina Mercante del Grupo Andino, adoptada el 2 de julio de 1996, Caracas, Venezuela (cfr. notas N°29 {D 314}).

<sup>39</sup> **Decisión 393** Modificación de la Decisión 331: Transporte multimodal, adoptada el 9 de julio de 1996, Lima, Perú (cfr. nota N°34 {D 331}).



de sistemas satelitales andinos por parte de las empresas autorizadas para facilitar la participación creciente de los Países Miembros en el comercio internacional de servicios de telecomunicaciones<sup>40</sup>.

Al considerar que, a partir de la vigencia de la Decisión 289 y de la Decisión 257, el transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera había alcanzado un desarrollo y especialización o que ameritaba una modernización de su marco normativo precisar las condiciones del contrato y la responsabilidad que debían tener tanto el transportista como el usuario y el destinatario, se sustituyeron las mismas por las **Decisiones 398 y 399**<sup>41</sup>. Por otra parte, el **Protocolo de Sucre** incorporó un nuevo capítulo al Acuerdo de Cartagena referido al comercio subregional de servicios en el cual se establece que la Comisión de la Comunidad Andina debía aprobar un marco general de principios y normas para lograr la liberación del comercio subregional de los servicios<sup>42</sup>.

## E. Hacia el Mercado Común Andino (1997-2005)

Durante este período se recuperó el ritmo de desarrollo del proceso de integración y, siguiendo las directrices presidenciales, orientó su actividad hacia la construcción del Mercado Común Andino y el fortalecimiento de su presencia internacional.

Particularmente en este período de nueve años se adoptaron 27 Decisiones en materia de integración física y facilitación, destacándose especialmente la creación del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre y el Desarrollo de centros binacionales de atención en frontera.

**Cuadro 4**  
**Comunidad Andina: resumen del período 1997-2005**

Principales asuntos del período	Integración/retiro	- Reintegro de Perú
Actuación en el ámbito fronterizo	Control integrado	- Delimitación de Zonas de Integración Fronteriza - Desarrollo de Centros Binacionales de Atención en Frontera
Transporte, tránsito, infraestructura y seguridad vial	Facilitación al transporte	- Creación del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre - Norma comunitarias que establece las infracciones y régimen de sanciones para transporte terrestre - Reglamento Técnico Andino sobre límite de peso
Servicios	Programa de acción	- Principios y normas para la liberalización del comercio de servicios en la Comunidad Andina

Fuente: Elaboración propia.

### 1. Acta de Sucre (abril de 1997)

En este Consejo Presidencial se destacó la irreversibilidad y constante incremento de los niveles del intercambio comercial alcanzados desde la conformación de la Zona de Libre Comercio y de la Unión Aduanera, instruyendo a la Comisión de la Comunidad Andina proponer y emprender las acciones necesarias para el perfeccionamiento y profundización del proceso de integración

<sup>40</sup> **Decisión 395** Marco regulatorio para la utilización comercial del recurso órbita-espectro de los **Países Miembros** con el establecimiento, operación y explotación de sistemas satelitales por parte de empresas andinas, adoptada el 3 de agosto de 1996, Lima, Perú (cfr. nota N°47{D 292}).

<sup>41</sup> **Decisión 398** Transporte internacional de pasajeros por carretera, sustitutoria de la **Decisión 289**, adoptada el 17 de enero de 1997, Lima, Perú (cfr. nota n°25 {D 289}) y **Decisión 399** Transporte internacional de mercancías por carretera, sustitutoria de la **Decisión 257**, adoptada el 17 de enero de 1997, Lima, Perú (cfr. nota N°48 {D 257}).

<sup>42</sup> Suscrito por los cancilleres de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, reunidos en Quito, Ecuador, en junio de 1997.

subregional, para la conformación de un Mercado Común. También destacó el progreso logrado en la liberalización de los servicios vinculados con el transporte y las telecomunicaciones, como en el caso de la aprobación de la normativa andina para el establecimiento del Satélite Andino Simón Bolívar y encomendó a la Comisión de la Comunidad Andina, profundizar el análisis de los sectores en los cuales se pueda emprender una acelerada liberalización del comercio subregional de servicios.

Asimismo, encomendó a la Secretaría General de la Comunidad Andina, que iniciase los estudios correspondientes a fin de elevar a la Comisión propuestas conducentes a adoptar una norma comunitaria que otorgue derechos de cabotaje, en todos los países de la Subregión, para el tráfico aéreo regular e inicie los estudios para la presentación de propuestas destinadas a fomentar la actividad de las marinas mercantes en los países de la Subregión.

## 2. Acta de Guayaquil (abril de 1998)

Los Presidentes Andinos consideraron que la adopción y puesta en vigencia del marco normativo para la instalación y uso del Sistema Satelital Simón Bolívar, instruyeron a la Comisión para que adoptase un marco general de principios y normas en materia de servicios en el primer semestre de 1998, el cual serviría de bases para que en la Comunidad Andina exista un mercado de libre circulación de los servicios, a más tardar el año 2005.

Asimismo, destacaron la importancia que para el proceso de integración tiene el desarrollo fronterizo y la integración física de los pueblos andinos. En este sentido, encomendaron a las autoridades nacionales de planeación y a los Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas, reunirse en el curso de ese mismo año, para que con la colaboración de la Secretaría General y de la Corporación Andina de Fomento, se elaborase un plan de trabajo que asegure que los proyectos de integración física priorizados por la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, en lo relativo al área andina, sean desarrollados a la brevedad posible. Asimismo, instruyeron al Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores a realizar anualmente la priorización de los proyectos de integración y desarrollo fronterizos y aquellos relacionados con la interconexión vial y ferroviaria.

Al considerar que la Decisión 257 y la Decisión 289, que crearon el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre como un foro asesor y de apoyo de la Junta del Acuerdo de Cartagena en materia de transporte internacional por carretera fueron sustituidas por las Decisiones 398 y 399, se creó, mediante la **Decisión 434**, el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), conformado por las autoridades nacionales responsables del transporte terrestre de cada País Miembro<sup>43</sup>.

Con la **Decisión 439 y 440** se aprobó un marco general para la liberalización progresiva del comercio intrasubregional de servicios, con el fin de alcanzar la creación del Mercado Común Andino de servicios mediante la eliminación de las medidas restrictivas al interior de la Comunidad Andina. Para ello, los Países Miembros estimularían el fortalecimiento y diversificación de los servicios andinos y armonizarían las políticas nacionales sectoriales en aquellos aspectos que así lo requiriesen.

---

<sup>43</sup> **Decisión 434** *Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT)*, adoptada el 11 de junio de 1998, Lima, Perú. (cfr. nota N°41 {D 398 y D 399}).

### 3. Acta de Cartagena (5 de mayo de 1999)

El Consejo Presidencial señaló que la adopción por parte del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores de la **Decisión 459** sobre la *Política Comunitaria para la Integración y el Desarrollo Fronterizo*<sup>44</sup>, estaba destinada a impulsar el desarrollo económico de las regiones fronterizas y elevar la calidad de vida de sus pobladores, así como a desarrollar la infraestructura y facilitar la movilización de personas, bienes y vehículos en dichas zonas. Para lo cual propuso: la organización y promoción de un Banco de Proyectos de Integración Física y Desarrollo Fronterizo coordinado con el Grupo Consultivo Regional Andino y apoyado por la Secretaría General de la Comunidad Andina, la actualización de los estudios sobre los cinco principales pasos de frontera entre los Países Miembros para atender las necesidades sociales, económicas, culturales y ambientales de las respectivas poblaciones fronterizas, el mejoramiento de la infraestructura física e institucional para la facilitación del comercio fronterizo. Junto con ello, se estableció la Norma Comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera<sup>45</sup>.

### 4. Acta de Lima (9-10 de junio de 2000)

La XII Reunión del CPA realizada en Lima en Junio del 2000, hizo énfasis en que respecto a la libre circulación de servicios, se daría cumplimiento a la Decisión 439, en los términos y plazos previstos en la misma, con vistas a liberalizar el transporte marítimo de tráfico internacional intracomunitario, establecer los principios y criterios que faciliten el desarrollo de los vuelos transfronterizos de las empresas de la subregión, garantizar la libre circulación de los vehículos habilitados para el transporte internacional por carretera en la Comunidad Andina, eliminando las restricciones al libre tránsito y elaborar el Reglamento Técnico sobre el Transporte Carretero de Cargas Peligrosas.

Se actualizó la norma comunitaria sobre Tránsito Aduanero Internacional, para facilitar la libre circulación internacional de mercancías mediante la adopción de procedimientos aduaneros que agilicen y faciliten el comercio entre los Países Miembros y de éstos con terceros<sup>46</sup> que busca la adopción de la normativa comunitaria sobre Transporte Multimodal Internacional así como facilitar y simplificar los procedimientos utilizados en las operaciones de Tránsito Aduanero Internacional, que incluya, entre otras medidas, el uso de documentos comerciales y sistemas de intercambio de información, y el establecimiento de controles posteriores.

En la **Decisión 487** *Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques* se constató que, resultaba necesario promover y fortalecer las Marinas Mercantes de la Subregión, con una legislación moderna y armonizada de garantías marítimas (hipoteca naval y privilegios marítimos) y embargo preventivo de buques, a fin de disponer de un marco normativo comunitario, que ofrezca las garantías adecuadas a las inversiones que se realicen en el transporte acuático, a fomentar el desarrollo de las empresas navieras andinas y de la actividad

---

<sup>44</sup> **Decisión 459** *Política Comunitaria para la Integración y el Desarrollo Fronterizo* adoptada el 25 de mayo de 1998, Cartagena de Indias.

<sup>45</sup> **Decisión 467** Norma Comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera adoptada el 12 de agosto de 1999 en la ciudad de Lima, Perú. (cfr. nota N°41 {D 399} y 43 {D 434}).

<sup>46</sup> **Decisión 477**: Tránsito Aduanero Internacional, sustitutoria de la Decisión 327 adoptada el 8 de junio de 2000 en la ciudad de Lima, Perú. (cfr. nota N°33 {D 327}).

marino mercante en su conjunto, acorde con las tendencias y prácticas internacionales, se acordó que los buques pueden ser objeto de hipoteca naval, siempre que se encuentren debidamente inscritos en el Registro de Buques del respectivo País Miembro<sup>47</sup>.

Al establecer que era necesario regular los Límites de Pesos y Dimensiones de los vehículos para el transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera en la Subregión, a fin de dar máxima seguridad y eficiencia en la prestación del servicio y preservar el patrimonio vial de los Países Miembros, la Comisión de la Comunidad Andina aprobó la **Decisión 491 Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los Vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera**<sup>48</sup>.

## 5. Acta de Carabobo (28 de junio de 2001)

Mediante la **Decisión 501 Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) en la Comunidad Andina** se aprobó el marco comunitario para la creación de las ZIF y mediante la **Decisión 502 Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) en la Comunidad Andina**<sup>49</sup>, se determinó las normas generales para el establecimiento, funcionamiento y aplicación de controles integrados en Frontera, encomendando a las autoridades competentes adoptar las medidas necesarias para la pronta instrumentación de los CEBAF, con miras a simplificar y facilitar el libre flujo de personas, mercancías y vehículos en la Comunidad Andina.

En particular las Zona de Integración Fronteriza (ZIF) es el ámbito territorial fronterizo adyacentes de Países Miembros de la Comunidad Andina para los que se adoptarán políticas y ejecutarán planes, programas y proyectos para impulsar el desarrollo sostenible y la integración fronteriza de manera conjunta, compartida, coordinada y orientada a obtener beneficios mutuos, en correspondencia con las características de cada uno de ellos<sup>50</sup>.

Por su parte, los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) son el conjunto de instalaciones que se localizan en una porción del territorio de un País Miembro o de dos Países Miembros colindantes, aledaño a un paso de frontera, que incluye las rutas de acceso, los recintos, equipos y mobiliario necesarios para la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, y en donde se brindan servicios complementarios de facilitación y de atención al usuario.

## 6. Acta de Santa Cruz (30 de enero de 2002)

En la II Reunión Extraordinaria del CPA desarrollada en Santa Cruz en enero del 2002, se propuso elaborar un acuerdo para asegurar el tránsito de carga por carretera y para adoptar los mecanismos internos pertinentes. Junto con ello, se adoptó la **Decisión 532** para la modificación de la definición

---

<sup>47</sup> **Decisión 487 Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques** adoptada el 7 de diciembre de 2000 en la ciudad de Caracas, Venezuela (República Bolivariana de). (cfr. nota N°24 {D 288}, 29 {D 314} y 38 {D 390}).

<sup>48</sup> **Decisión 491 Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los Vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera** adoptada el 9 de febrero en la ciudad de Lima, Perú. (cfr. nota N°55 {D 271}, 55 {D 277}, 41 {D 398}, 41 {D 399} y 45 {D 467}).

<sup>49</sup> **Decisión 502 Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) en la Comunidad Andina** adoptada el 22 de junio de 2001 en la ciudad de Valencia, República Bolivariana de Venezuela. (cfr. nota n° 56 {D 271}, 56 {D 277}, 41 {D 398}, 41 {D 399} y 44 {D 459}).

<sup>50</sup> **Decisión 501 Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) en la Comunidad Andina** adoptada el 22 de junio de 2001 en la ciudad de Valencia, República Bolivariana de Venezuela. (cfr. nota N°44 {D 459}).

de buque o nave consignada en la Decisión 487 de acuerdo al siguiente texto: “**Buque o Nave:** Toda construcción flotante apta para navegar, cualquiera que sea su tipo, clase o dimensión”<sup>51</sup>.

## 7. Acta de Quirama (28 de junio de 2003)

En materia de integración y desarrollo fronterizo los presidentes en su Reunión en Quirama de junio del 2003, decidieron consolidar la Política de Integración y Desarrollo Fronterizo, apoyando el establecimiento de programas integrales de desarrollo para las regiones de frontera y especialmente en las Zonas de Integración Fronteriza, a fin de convertir estas regiones en espacios que fortalezcan la integración andina y permitan elevar la calidad de vida de los habitantes de la subregión.

De igual manera acordaron impulsar activamente la ejecución del proyecto “Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Sur América” (IIRSA), con una visión interrelacionada de los distintos ejes de integración y desarrollo a fin de construir un espacio que promueva una mayor interacción entre nuestros pueblos, una mayor competitividad y desarrollo para las economías andinas. Por otra parte, instaron al Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y el Desarrollo Fronterizo que, basándose en los logros alcanzados, establezca un Plan Integral de Integración y Desarrollo Fronterizo, que defina los instrumentos jurídicos, técnicos y financieros que sean necesarios; y que asegure la participación de las instancias de planeación y cooperación de los Países Miembros.

Finalmente encomendaron al Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores que, en concordancia con la Decisión 501 de la Comunidad Andina, promueva el establecimiento de Zonas de Integración Fronteriza con terceros países limítrofes de los Países Miembros de la Comunidad. También mediante la **Decisión 561** se acordó sustituir el artículo 80 de la Decisión 398, por el siguiente texto: la Secretaría General de la Comunidad Andina, previa opinión del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), adoptará mediante Resolución las condiciones técnicas que deben reunir los omnibuses o autobuses para su habilitación y permanencia en el servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera<sup>52</sup>. De igual forma, para consolidar en una única norma las diferentes disposiciones subregionales referentes a la política aérea de la Comunidad Andina, actualizándolas en consideración de las exigencias de los cambios socioeconómicos, tecnológicos y de organización empresarial, se adoptó la **Decisión 582 Transporte Aéreo en la Comunidad Andina**<sup>53</sup>.

## 8. Acta de San Francisco de Quito (12 de julio de 2004)

En consideración que el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA), entre otros propósitos, estimula la cooperación entre los países de la Subregión para aunar esfuerzos, proveer y consolidar empresas, intercambiar experiencias y fomentar el desarrollo del transporte marítimo intra y

<sup>51</sup> **Decisión 532** Modificación de la Decisión 487: Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques adoptada el 2 de octubre de 2002 en la ciudad de Lima, Perú. (cfr. nota N°24 {D 288}, 29 {D 314}, 38 {D 390} y 47 {D 487}).

<sup>52</sup> **Decisión 561** Modificación de la Decisión 398: Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera (Condiciones técnicas para la habilitación y permanencia de los omnibuses o autobuses en el servicio) adoptada el 25-26 de Junio de 2003 en Quirama, Antioquia Colombia (cfr. nota n° 41 {D 398} y 48 {D 491}).

<sup>53</sup> **Decisión 582 Transporte Aéreo en la Comunidad Andina** adoptada el 4 de mayo de 2004 en la ciudad de Lima, Perú. (cfr. nota n°27 {D 297}, 30 {D 320} 31 {D 360}, {D 361}, 62 {D 439} y 50 {D 501}).

extraregional; así como proponer objetivos, políticas y acciones para el incremento, desarrollo y facilitación del transporte de la Subregión y que el reconocimiento comunitario de los Títulos refrendados por los Países Miembros contribuirá a la armonización de los aspectos operativos del sector acuático, fomentando el mercado laboral de la Gente de Mar en el ámbito subregional y extrasubregional, así como acrecentar la seguridad de la vida humana en el mar se decidió mediante la **Decisión 582 Reconocimiento comunitario de Títulos para la Gente de Mar emitidos por las Autoridades Nacionales Competentes mediante refrendo y conforme a normas internacionales**<sup>54</sup>.

## 9. Acta de Lima (18 de julio de 2005)

En la XVI Reunión del CPA desarrollada en Lima en el año 2005, se vio que era necesario profundizar la sinergia entre los niveles nacional, andino y sudamericano para la construcción de los Ejes IIRSA, así como también acordar una nueva normativa comunitaria para resolver los problemas vinculados con el transporte internacional por carretera, a fin de consolidar el mercado ampliado andino, incluyendo el establecimiento de los centros binacionales de atención en frontera y avanzar en la interconectividad aérea para la región. Para ello se consolidó en un solo instrumento jurídico las normas relativas al tránsito aduanero comunitario dispersas en Decisiones de la Comisión y Resoluciones de la Secretaría General de la Comunidad Andina se aprobó la **Decisión 617 Transito Aduanero Comunitario**<sup>55</sup>. De igual forma se adoptó la **Decisión 619 Normas para la Armonización de los Derechos y Obligaciones de los Usuarios, Transportistas y Operadores de los Servicios de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina que establece los derechos y obligaciones de los usuarios, transportistas y operadores de los servicios de transporte aéreo regular y no regular en la Comunidad Andina**<sup>56</sup>.

## F. Venezuela (República Bolivariana de) denuncia el Acuerdo de Cartagena (2006-2017)

En este período la Comunidad Andina sufrió un serio revés con la salida de Venezuela del Acuerdo, lo que afectó su funcionamiento. Como respuesta, los Países Miembros restantes visualizaron una Comunidad Andina más acotada y propusieron una reingeniería del sistema que modificara el perfil del Sistema de Integración Andino. Pese a esto, en el campo de la Integración Física se mantuvo el avance, incorporando incluso nuevos ámbitos de acción como fue la utilización comercial del recurso órbita-espectro con el establecimiento, operación y explotación de sistemas satelitales por parte de empresas andinas. En este período de diez años se adoptaron 16 Decisiones en el campo de la integración física.

---

<sup>54</sup> Decisión 609 (cfr. nota N°24 {D 288}, 29 {D 314}, 38 {D 390} y 63 {D 439}).

<sup>55</sup> **Decisión 617 Transito Aduanero Comunitario** adoptada el 15 de Julio de 2005 en la ciudad de Lima, Perú. (cfr. nota N°24 {D 288}, 29 {D 314}, 38 {D 390} y 64 {D 439}).

<sup>56</sup> **Decisión 619 Normas para la Armonización de los Derechos y Obligaciones de los Usuarios, Transportistas y Operadores de los Servicios de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina internacionales** adoptada el 15 de Julio de 2005 en la ciudad de Lima, Perú. (cfr. nota n° 65 {D 439}, 53 {D 582}).

**Cuadro 5**  
**Comunidad Andina: resumen del período 2006-2017**

Principales asuntos del período	Integración/Retiro	- Retiro de Venezuela (República Bolivariana de)
	Programa de acción	- Creación de un Grupo de Trabajo de la Reingeniería del Sistema Andino de Integración
Materia aduanera vinculadas a la integración física	Armonización de procedimientos	- Adopción del Documento Único Aduanero - Unificación normas relativas al Tránsito Aduanero Comunitario
Servicio	Simplificación de procedimientos	- Reingeniería del sistema de integración con utilización comercial del recurso órbita-espectro con el establecimiento, operación y explotación de sistemas satelitales

Fuente: Elaboración propia.

## 1. Acta de Quito (13 de junio de 2006)

Siendo la IV Reunión Extraordinaria del Consejo Presidencial Andino, la primera luego de la denuncia de Venezuela, los presidentes de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú acordaron reafirmar su vocación integracionista y su firme decisión de avanzar en el fortalecimiento y consolidación de la Comunidad Andina, así como en la profundización de sus relaciones externas.

Paradójicamente en el transcurso de ese año se aprobaron siete decisiones en materias vinculadas con la integración física en las áreas de tránsito aduanero y documento aduanero único, telecomunicaciones, intercambio intracomunitario de electricidad, uso del recurso órbita-espectro y liberalización de servicios. Mediante la Decisión 617 se unificó en un solo instrumento jurídico las normas relativas al Tránsito Aduanero Comunitario<sup>57</sup>.

Considerando la importancia de asegurar la debida explotación comercial del recurso órbita-espectro de los países miembros, se estableció mediante la **Decisión 672** el marco general que regula la explotación comercial del recurso órbita-espectro de los Países Miembros, así como los procedimientos para otorgar las autorizaciones comunitarias<sup>58</sup>.

Al considera que se hacía necesario simplificar y racionalizar las formalidades aduaneras al ingreso y salida de mercancías de los Países Miembros, en un documento único aduanero que facilite la aplicación de los destinos y regímenes aduaneros y posibilite el intercambio de información, según lo establece la normativa andina se aprobó la **Decisión 670 Adopción del Documento Único Aduanero**<sup>59</sup>.

<sup>57</sup> **Decisión 636** Modificación de la Decisión 617 sobre Tránsito Aduanero Comunitario, en lo relativo a los artículos 10, 33, 42, 43 y su tercera disposición transitoria adoptada el 19 de Julio de 2006 en la ciudad de Lima, Perú. (cfr. nota N°41 {D 398}, 41 {D 399}, 45 {D 467}, {D 478}, {D 535}, {D 574} y 45 {D 617}).

<sup>58</sup> **Decisión 654** Marco Regulatorio para la Utilización Comercial del Recurso Órbita-Espectro de los Países Miembros adoptada el 15 de noviembre de 2006 en Lima, Perú y **Decisión 672** Modificación de la Decisión 654 sobre el "Marco Regulatorio para la Utilización Comercial del Recurso Órbita Espectro de los Países Miembros adoptada el 21 de septiembre de 2007 en Bogotá, Colombia.

<sup>59</sup> **Decisión 670** Adopción del Documento Único Aduanero adoptada el 13 de Julio de 2007 en la ciudad de Lima, Perú. (cfr. nota N°41 {D 379}, 46 {D 477}, {D 478}, {D 511}, 45 {D 617} y 72 {D 636}).

## 2. Declaración de Bogotá (noviembre de 2011)

La V Reunión Extraordinaria del CPA desarrollada en Bogotá en noviembre de 2011, junto con reiterar el compromiso de fortalecer y dar cumplimiento irrestricto a las disposiciones relativas al libre tránsito de transporte terrestre, reafirmó la decisión de llevar a cabo la reingeniería del Sistema Andino de Integración para adecuar a la CAN a los nuevos retos del contexto internacional.

En particular y a objeto de dar cumplimiento la decisión tomada en relación a la **Reingeniería del proceso** se tomaron cuatro decisiones: **Decisión 773 Reingeniería del Sistema Andino de Integración**, **Decisión 791 Grupo de Trabajo de la Reingeniería del Sistema Andino de Integración**, **Decisión 792 Implementación de la Reingeniería del Sistema Andino de Integración**, **Decisión 797 Comités y Grupos Ad Hoc de la Comunidad Andina en el marco de la reingeniería del Sistema Andino de Integración**<sup>60</sup>. Durante este período se atendieron diversas áreas vinculadas a la integración física: facilitación del comercio, tránsito aduanero e intercambio intracomunitario de electricidad. En la **Decisión 787** se unificaron en un solo instrumento jurídico las normas relativas al Tránsito Aduanero Comunitario<sup>61</sup>.

## G. Comunidad Andina: próximos pasos

La Comunidad Andina ha tenido varios ciclos y procesos institucionales influenciados fuertemente por las coyunturas políticas que han modificado continuamente su conformación. El proceso de construcción de la Comunidad Andina, al igual que muchos otros procesos sociales, no ha sido lineal y de crecimiento permanente. Las dificultades en torno a diferencias conceptuales y políticas han ocasionado crisis y desprendimientos sensibles en la institución. Sin embargo, en materia de integración física y facilitación de la logística comercial, el bloque ha sido capaz de crear y mantener vigente un rico acervo de normativas comunitarias sobre materias tan diversas como la integración de zonas fronterizas, transporte internacional de carga por carretera, el transporte internacional de pasajeros por carretera, el transporte marítimo, el transporte multimodal y el transporte aéreo, así como la interconexión eléctrica y de telecomunicaciones incluyendo la utilización comercial del recurso órbita-espectro de los Países Miembros.

Hoy en día, a cincuenta años de la conformación de la Comunidad Andina es posible extraer algunas lecciones preliminares en esta materia, que pueden servir para ilustrar el camino hacia el futuro del bloque, así como modelo para otros procesos de la región.

- La integración regional es un proceso de largo aliento que se sustenta fundamentalmente en una decisión política pero también en una producción legislativa e institucional que le de sustento al proceso. En la Comunidad Andina se han aprobado más de 800 decisiones a lo largo de su accionar y sus instituciones han sido capaces de adaptarse no solamente a las distintas circunstancias políticas que ha enfrentado la subregión, sino también saberse

---

<sup>60</sup> **Decisión 773** Reingeniería del Sistema Andino de Integración, **Decisión 791** Grupo de Trabajo de la Reingeniería del Sistema Andino de Integración **Decisión 792** Implementación de la Reingeniería del Sistema Andino de Integración, **Decisión 797** Comités y Grupos Ad Hoc en el marco de la reingeniería del Sistema Andino de Integración.

<sup>61</sup> **Decisión 787** Modificación de la Decisión 617 sobre Tránsito Aduanero Comunitario, respecto a la aplicación de sanciones pecuniarias Aduanero adoptada el 14 de junio de 2013 en la ciudad de Lima, Perú. (cfr. nota N°41 {D 398}, 41 {D 399}, 45 {D 467}, 55 {D 617}, {D 728} y {D 778}).



actualizar su marco normativo al nuevo contexto comercial y tecnológico para favorecer la competitividad regional y la armonización con otros procesos regionales e internacionales.

- Los impulsos desde lo político a través de los diferentes órganos sectoriales han jugado un importante papel en el desarrollo de la Comunidad Andina. Los impulsos para el avance han sido desde los niveles políticos más altos, pasando por la actuación de los órganos principales como el Consejo Presidencial Andino, el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, la Comisión de la Comunidad Andina y la Secretaría General, pero también por los denominados Comités de Autoridades Sectoriales, los cuales han tener un ámbito de actuación mucho más técnico —y por tanto, un poco independiente— de los vaivenes político-institucionales, han podido sostener el esfuerzo en momentos donde la convergencia regional parece complejo.
- En materia de Integración Física y facilitación de la logística comercial, los avances técnicos han sabido no solamente mantenerse en el tiempo, sino que además irse actualizando con nuevos elementos y actores, favoreciendo la convergencia con otras iniciativas como con MERCOSUR, UNASUR, IIRSA favoreciendo la convergencia regulatoria y la facilitación de los procesos.



### III. Mercado Común del Sur (MERCOSUR)

#### A. Antecedentes

Evidentemente, existe una historia previa al surgimiento del MERCOSUR que ha sido tratada en profundidad por diversos autores y que toma nota de los vínculos existentes entre sus Estados Partes desde la época colonial y la republicana, la cual no siempre fue una relación cordial y amistosa pero que escapa a los objetivos del documento. Los primeros antecedentes modernos se remontan a mediados de los años 70 cuando Uruguay empezó a profundizar su relacionamiento comercial con Brasil<sup>62</sup> y con Argentina<sup>63</sup>. Posteriormente, el 30 de noviembre de 1985, los gobiernos argentinos y brasileños firmaron la Declaración de Foz de Iguazú, el cual fue operacionalizado con la firma del Programa para la Integración argentino —brasileña, en esa misma ciudad el 29 de julio de 1986. En 1990, las autoridades de ambos países se reunieron con Uruguay y Paraguay, quienes expresaron su deseo de incorporarse a procesos bilaterales relativos a la ALADI, lo que hizo necesario crear un acuerdo común entre ellos.

Si bien los estudios sobre el MERCOSUR son abundantes para un proceso que escasamente tiene treinta años de existencia, la mayoría de ellos examinan aspectos específicos del comercio interregional, dejando de lado los temas relacionados con la facilitación de la logística comercial, donde también se han registrado progresos importantes.

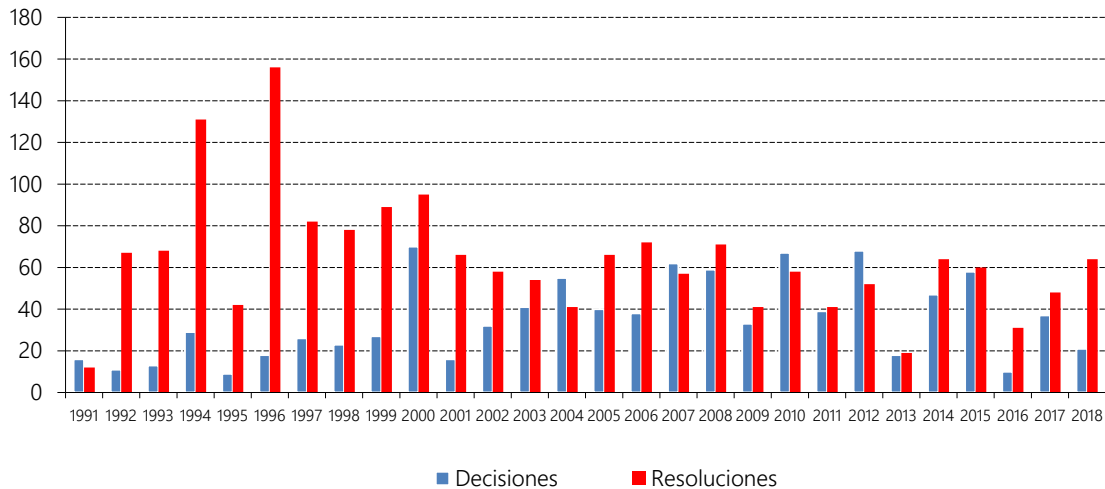
---

<sup>62</sup> Protocolo de Expansión Comercial (PEC).

<sup>63</sup> Convenio Argentino Uruguayo de Cooperación Económica (CAUCE).

Durante su existencia, los órganos de dirección del MERCOSUR<sup>64</sup> han producido 3.521 documentos de orden jurídico en esta materia tal como muestra el gráfico 2. Esta cifra, considera tanto los Tratados, Protocolos y Acuerdos, las Decisiones del Consejo Mercado Común, las Resoluciones del Grupo Mercado Común y las Directivas del Mercado Común<sup>65</sup>.

**Gráfico 2**  
**MERCOSUR: número de acciones legislativas aprobadas, 1991-2018**



Fuente: Elaboración propia sobre la base de información oficial del MERCOSUR disponible en su sitio web.

Como una forma de facilitar la comprensión y seguimiento de la actividad legislativa se han considerado distintas etapas. El primer período considera desde la firma del Tratado Constitutivo en 1991 y la decisión de constituir un Mercado Común hasta el Protocolo de Ouro Preto<sup>66</sup> de 1994, período en el cual se contabilizan 356 actuaciones legislativas vinculadas a la facilitación.

El segundo período, contempla el período comprendido entre 1995 y el año 2000, el cual se caracterizó por una alta motivación política. Durante estos años se aprobaron 861 Decisiones y/o Resoluciones por parte del Consejo del Mercado Común y por el Grupo Mercado Común.

El tercer período, es el comprendido entre el año 2001 y el año 2004, donde hubo un descenso continuo de la actividad integracionista y especialmente en la producción de Resoluciones. Se aprobaron 363 actos legislativos y ello es fiel reflejo de las diferencias existentes en el abordaje del proceso de integración que comienzan a hacerse patente entre los países

<sup>64</sup> Consejo del Mercado Común (CMC): integrado por los ministros de Relaciones Exteriores y Economía, determina las políticas fundamentales y promueven acciones para conformar un Mercado Común; Grupo Mercado Común (GMC): integrado por secretarios de Estado, depende del CMC y es el órgano ejecutivo con funciones decisorias y normativas obligatorias; Comisión de Comercio del Mercosur (CCM): compuesta por los subsecretarios de Estado, encargado de la aplicación de los instrumentos de política comercial común acordados por los países miembros.

<sup>65</sup> Para mejorar la comprensión del lector acerca de la evolución de las distintas legislaciones se ha colocado en las notas de pie de página, en donde corresponde, una llamada *cfr.*, que remite a las notas relacionadas con las Decisiones o Resoluciones pertinentes, así como sus números. De igual forma en el Anexo del documento es posible encontrar el listado completo de las principales normativas subregionales del MERCOSUR vinculadas con la facilitación, logística y transporte internacional desde el año 1991 hasta el 2018.

<sup>66</sup> El Protocolo adicional al Tratado de Asunción sobre la estructura institucional del MERCOSUR (Protocolo de Ouro Preto) fue firmado en dicha ciudad de Brasil el 17 de diciembre de 1994. (cfr. nota n°79).

miembros. Esta situación se va a ver mejorada con el interés de Venezuela de ser parte del proceso y la firma del Protocolo de su Adhesión en julio de 2006. Luego de ello, se observa un largo período de altos y bajos moderados, hasta un período de crisis y franco descenso ocasionado por la separación del Paraguay del MERCOSUR de 2012, hasta su reincorporación en julio de 2013. Con el retorno de Paraguay se vuelve a recuperar la actuación legislativa hasta que las dificultades de relacionamiento con Venezuela producen una nueva baja en la producción legislativa desde finales del 2015 que se prolonga hasta el año 2018.

Es importante destacar la articulación existente entre el MERCOSUR con ALADI y con la Reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas del Cono Sur, la cual ha permitido resolver una serie de cuestiones de implementación y favorecer la convergencia en el proceso de integración. Para ello, junto con el Tratado de Asunción que dio origen al MERCOSUR se firmó el **Acuerdo de Complementación Económica N° 18** en el marco de la ALADI que le daba sustento al Tratado de Asunción y permitía la adhesión de otros países miembros de esta Asociación Latinoamericana.

A través del tiempo 148 instrumentos del MERCOSUR se han protocolizado en ALADI, lo que denota una relación muy estrecha entre ambos esquemas. Cuando una Decisión, Resolución o Directiva del MERCOSUR requiere su protocolización, en general, en la misma norma se establece la instrucción para que se la haga, a través de los mecanismos acordado por el respectivo órgano. Con la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES N° 35/92 *Pautas de São Paulo Criterios a aplicar por los Estados Partes en las negociaciones con otros países de ALADI***<sup>67</sup> se establecieron los criterios para las negociaciones de los Acuerdos de Alcance Regional: las Preferencias Arancelarias Recíprocas (PAR) y las Listas de Apertura de Mercado (LAM), así como los Acuerdos de Alcance Parcial y los Acuerdos Comerciales. Los instrumentos normativos se han agrupado en los siguientes acápite:

- *Orientaciones políticas /Programas de acción / Cronogramas* agrupan los lineamientos de alto nivel, vertidos en diferentes instrumentos y que determinan el trabajo que se va a ejecutar en los grupos negociadores y establecen el ritmo de la marcha general del proceso.
- *Actuación en el ámbito fronterizo* agrupan las acciones legislativas de toda naturaleza que se realizaron en las zonas de fronteras.
- *Acciones en materia aduanera vinculadas a la integración física*. Concentran acciones vinculadas al transporte y tratamiento aduanero de las mercancías y servicios.
- *Transporte, tránsito, infraestructura y seguridad* los actos legislativos vinculados a la operación de todos los modos de transporte. Aquellos temas relacionados con el funcionamiento de áreas fronterizas se incluyen en el acápite correspondiente.
- En *Servicios* se agruparon acciones vinculadas a las negociaciones entre los estados pertenecientes al MERCOSUR siguiendo las pautas de la OMC para ello.
- En *Facilitación al pasajero y documentos de viaje* están los actos legislativos que promueven la libre circulación de personas en el ámbito del MERCOSUR.

---

<sup>67</sup> Adoptada en VII Reunión del Grupo Mercado Común, Brasilia, 30 de septiembre al 2 de octubre de 1992. {cfr. Notas N°125}.

## B. Primer período: establecimiento del Mercado Común (1991-1994)

Este período comprende desde la fundación del MERCOSUR hasta el año 1994 en el cual debía establecerse originalmente el Mercado Común. Fue un período de alta producción legislativa: en sólo cuatro años se van a adoptar 356 acciones entre Decisiones, Resoluciones, Directivas y Tratados. También, es notoria y destacable la enorme voluntad política existente por alcanzar la meta del Mercado Común en los organismos de dirección de los países involucrados.

En este período, los esfuerzos en materia de integración física y facilitación se concentraron en los temas fronterizos y en especial el de los Controles Integrados en Frontera, puesto que el resto de los “grandes temas” como la regulación del transporte internacional terrestre, se continuaron tratando en la Conferencia de Ministros de Obras Públicas y Transporte<sup>68</sup> o en la propia ALADI pues estos temas venían antes de la conformación del bloque, lo cual evitó duplicaciones de esfuerzos o incongruencias con lo resuelto para el resto de América del Sur.

En la V Conferencia de Ministros desarrollada en Santiago de Chile en 1974, se aprobó el texto básico del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT – y se recomendó su ratificación mediante la suscripción un Acuerdo de Alcance Parcial en el marco del Tratado de Montevideo de la ALADI, lo cual fue realizado el 1° de enero de 1990 y protocolizado como Acuerdo de Alcance Parcial N° 3 de su Artículo 14 (ALADI/AAP/A14TM/3). Desde entonces, el órgano administrador del Acuerdo, la Comisión del Artículo 16, apeló al mecanismo de Protocolos Adicionales para realizar modificaciones, ajustes y actualizaciones al Acuerdo. Recién el año 2017, se va a legitimar su relación con MERCOSUR al adoptar la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N°06/17 *Negociaciones en materia de transporte terrestre entre los Estados Parte*<sup>69</sup>.

**Cuadro 6**  
**MERCOSUR: resumen del período 1991-1994**

Principales asuntos del período	- Primer cronograma con detalles de acciones y fechas de cumplimiento
Ámbito fronterizo	- Definición de puntos fronterizos para el control integrado de fronteras - Definición de procedimientos operativos, recursos financieros y humanos para la instrumentación de controles aduaneros, de migración, fitosanitarios y de control de transporte
Facilitación al transporte	- Manifiesto Internacional de carga y declaración de tránsito aduanero - Establecimiento de un régimen de salida temporal para autos de empresas
Transporte peligroso	- Acuerdo de transporte multimodal - Tratamiento especial para los vehículos de carga peligrosa en pasos de frontera del MERCOSUR
Responsabilidad civil	- Establecimiento de condiciones generales para el Seguro de Responsabilidad Civil para vehículos terrestres

<sup>68</sup> La Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los países del Cono Sur nuclea a las máximas autoridades sectoriales de Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Su I Reunión fue realizada en Montevideo en junio de 1970.

<sup>69</sup> {cfr. nota N°275}.

Facilitación a la libre circulación	- Facilitación de la circulación de ciudadanos del MERCOSUR en puertos y aeropuertos de los Estados Partes (EP).
Documento único	- Características armonizadas para los pasaportes de los estados partes - Creación de un grupo <i>Ad Hoc</i> para la confección de un pasaporte único

Fuente: Elaboración propia

## 1. Orientaciones políticas/programas de acción/cronogramas

Durante este período la conducción del esfuerzo se orientó a construir un Mercado Común y adoptar un método de trabajo que permitiera alcanzarlo dentro del plazo planteado. Para ello la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 01/92 *Cronograma de medidas que aseguren el cumplimiento de los objetivos del Tratado de Asunción*<sup>70</sup> estableció con detalles las acciones<sup>71</sup> y plazos para finalizar las acciones antes del 31 de diciembre de 1994. De igual forma, en la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 02/92 *Cronograma de medidas que aseguren el cumplimiento de los objetivos del Tratado de Asunción*<sup>72</sup> se planificaron las acciones a implementar luego de la esperada conformación del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) el 1° de enero de 1995. Pese a que los objetivos establecidos en el Tratado de Asunción no pudieron ser alcanzados tanto en forma como en el plazo estipulado, es destacable la enorme voluntad política existente por alcanzar la meta del Mercado Común en unos plazos muy acotados.

## 2. Actuaciones en el ámbito fronterizo

En este período se adoptaron varias acciones en esta materia ya que se consideraba un aspecto crucial y emblemático en la construcción del MERCOSUR. Dentro de ellas destaca la *Resolución MERCOSUR/GMC/RES N° 02/91 Control integrado de fronteras*<sup>73</sup> que buscó implementar el control integrado de fronteras en los puntos habilitados para el transporte internacional de los países del Mercado Común del Sur en función de los flujos de cargas, de personas y de las posibilidades de infraestructura. Junto con ello, se adoptó la Resolución *MERCOSUR/GMC/RES N° 03/91 Funcionamiento permanente en las aduanas de fronteras*<sup>74</sup> para la adopción de las medidas necesarias para su implementación.

A pocos meses de la adopción de las anteriores resoluciones y acordado nuevos controles integrados en los pasos fronterizos de Paso de los Libres-Uruguayana, Puerto Iguazu-Foz de Iguazu, Foz de Iguazu-Ciudad del Este, Ponta Porá y Pedro Juan Caballero y Clorinda-Puerto Falcón, la Resolución MERCOSUR/GMC/RES 01/92 *Plazos para pleno funcionamiento de controles integrados en frontera*<sup>75</sup> amplió el número de controles integrados en frontera que debían encontrarse en

<sup>70</sup> Adoptada en II Reunión del Consejo Mercado Común, Las Leñas, del 26 al 27 de junio de 1992. {cfr. nota N°83}.

<sup>71</sup> Los Subgrupos de trabajo fueron los siguientes: N° 1 - Asuntos comerciales, N° 2 - Asuntos aduaneros, N° 3 - Normas técnicas, N° 4 - Políticas fiscal y monetaria relacionadas con el comercio, N° 5 - Transporte terrestre, N° 6 - Transporte marítimo, N° 7 - Política industrial y tecnológica, N° 8 - Política agrícola, N° 9 - Política energética, N° 10 - Coordinación de políticas macroeconómicas, con una totalidad de 97 tareas específicas y cada una de ellas con entre tres y siete tareas por cumplir con un cronograma particular.

<sup>72</sup> Adoptada en II Reunión del Consejo Mercado Común, Las Leñas del 26 al 27 de junio de 1992.

<sup>73</sup> Adoptada en IV Reunión del Grupo Mercado Común, Brasilia del 13 al 17 de diciembre de 1991. {cfr. nota N° 87}.

<sup>74</sup> Adoptada en IV Reunión del Grupo Mercado Común, Brasilia del 13 al 17 de diciembre de 1991. {cfr. nota N° 88}.

<sup>75</sup> Adoptada en V Reunión del Grupo Mercado Común, Buenos Aires 30 de marzo 1 de abril de 1992. {cfr. notas N° 89 y 73}.

funcionamiento antes del 1 de enero de 1993. De igual forma, el Consejo del Mercado Común mediante la Decisión *MERCOSUR/CMC/DEC. N° 09/92 Instrucción a los organismos competentes para su coordinación interna*<sup>76</sup> busco instrumentar los controles integrados en los plazos previstos en la Resolución GMC Nro. 1/92. Luego la Resolución *MERCOSUR/GMC/RES. N° 01/93 "Acuerdo de Recife"*<sup>77</sup> y las Decisiones *MERCOSUR/CMC/DEC. N° 05/93*<sup>78</sup> y *MERCOSUR/CMC/DEC. N° 12/93*<sup>79</sup> establecieron los detalles de la realización de los controles, la percepción de impuestos, tasas y otros gravámenes, el manejo y tratamiento de los funcionarios de los países involucrados, los detalles referentes a los delitos e infracciones cometidos por los funcionarios en las áreas de control integrado, de las instalaciones, materiales, equipos y bienes para el ejercicio de las funciones; así como disposiciones relativas a los Controles Aduaneros, a los Controles Migratorios, a los Controles Fitosanitarios, a los Controles Zoonosanitarios y las relativas a los Controles del Transporte, respectivamente.

Al considerar que de conformidad a lo determinado en el Cronograma de Medidas de Las Leñas del Consejo del Mercado Común se aprobaron las Resoluciones *MERCOSUR/GMC/RES. N° 03/94 Puntos de frontera*<sup>80</sup> y *MERCOSUR/GMC/RES N° 08/94 Puntos de frontera*<sup>81</sup> en las cuales se aprobó la Nómina de Puntos de Frontera en los que se determinó el funcionamiento de Controles Integrados, entre los Estados Partes del MERCOSUR. De igual forma la Resolución *MERCOSUR/GMC/RES. N° 111/94 Recursos financieros y humanos necesarios para el funcionamiento de los controles integrados de frontera*<sup>82</sup> se adoptó con carácter urgente y prioritario, solicitar los recursos financieros y humanos necesarios para su pleno funcionamiento. Al considerar los Controles Integrados de Frontera en algunos Puntos de las Fronteras entre los Estados Partes del MERCOSUR, deben dar atención permanente las 24 horas del día durante todo el año y que de conformidad con las pautas horarias, la Resolución *MERCOSUR/GMC/RES N° 127/94 Horario en los días hábiles de lunes a viernes en los puntos de frontera*<sup>83</sup> estableció el horario hábil de funcionamiento de las reparticiones de los diferentes Organismos Intervinientes en las áreas de Control Integrado.

### 3. Acciones en materia aduanera vinculadas a la integración física

Se aprobaron también varias acciones vinculadas a la formación de la Unión Aduanera en curso y a la construcción del Mercado Común. Al considerar que la simplificación y armonización de formularios de cargas y aduanas facilitará el tránsito entre los países, reduciendo al mínimo indispensable, el tiempo de demora y el costo del pasaje por la frontera se resolvió aprobar la utilización del formulario común de Manifiesto Internacional de Carga y Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) entre los Estados Partes del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) mediante la Resolución *MERCOSUR/GMC/RES 04/91 Manifiesto Internacional de Carga y Declaración de Tránsito Aduanera*<sup>84</sup>. Dado que la XVIII Reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas del Cono Sur acordó adoptar el formulario TIF/DTA "Conocimiento-Carta de Porte Internacional-TIF/Declaración de Tránsito

<sup>76</sup> Adoptada en II Reunión del Consejo Mercado Común, Las Leñas, del 26 al 27 de junio de 1992. {cfr. notas N° 90 y 75}.

<sup>77</sup> Adoptada en IX Reunión del Grupo Mercado Común, Asunción, 21 y 22 de abril de 1993. {cfr. nota N° 91}.

<sup>78</sup> Adoptada en IV Reunión del Consejo Mercado Común, Asunción, 1 de Julio de 1993. {cfr. notas N° 92}.

<sup>79</sup> Adoptada en V Reunión del Consejo Mercado Común, Colonia, 17 de enero de 1994. {cfr. nota N° 93}.

<sup>80</sup> Adoptada en XIII Reunión del Grupo Mercado Común, Buenos Aires, 5 al 6 de mayo de 1994. {cfr. notas N°94, 70, 94, 78}.

<sup>81</sup> Adoptada en XIV Reunión del Grupo Mercado Común, Buenos Aires, 2 al 3 de agosto de 1994. {cfr. notas N°95, 70, 78, 79 y 80}.

<sup>82</sup> Adoptada en XVI Reunión del Grupo Mercado Común, Ouro Preto, 15 de diciembre de 1994. {cfr. notas N°96, 78, 79 y 81}.

<sup>83</sup> Adoptada en XVI Reunión del Grupo Mercado Común, Ouro Preto, 15 de diciembre de 1994. {cfr. notas N° 97, 74, 78, 79 y 81}.

<sup>84</sup> Adoptada en IV Reunión del Grupo Mercado Común, Brasilia, del 13 al 17 de diciembre de 1991. {cfr. nota N° 98}.



Aduanero-DTA" se resolvió poner en vigencia en los Estados Partes, a partir del 1 de junio de 1992, este mismo formulario mediante la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 09/92 *Formulario TIF/DTA*<sup>85</sup> acordando además que los mismos permitirán obtener información estadística vinculada al área específica de transporte, sin ocasionar trabas burocráticas adicionales<sup>86</sup>.

De igual forma, la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 06/91 *Validez de lacres colocados en cada Estado Parte para operaciones de Tránsito Aduanero*<sup>87</sup> permitió que los lacres colocados en cada uno de los Estados Partes fuesen considerados válidos por las aduanas de los demás Estados Partes, para las operaciones de tránsito aduanero internacional hasta alcanzar su total armonización mediante la adopción de un lacre común. También al considerar que era y conveniente armonizar las reglamentaciones que los países miembros aplican al tránsito de vegetales, sus partes, productos y subproductos, de manera tal que las medidas aplicadas representen el menor grado de interferencia con el libre comercio, en forma compatible con la salvaguarda de la seguridad fitosanitaria de los países transitados mediante la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 34/93 *Principios fitosanitarios para tránsito internacional de productos de origen vegetal*<sup>88</sup>.

Se reglamentó finalmente en este período, el transporte de correspondencia y de encomiendas por ómnibus de pasajeros de línea regular con miras a facilitar las interconexiones mediante la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 117/94 *Norma sobre la operación aduanera para el transporte de correspondencia y encomiendas en ómnibus de pasajeros de línea regular, habilitados para viajes internacionales*<sup>89</sup> y la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 18/94 *Norma de aplicación relativa al régimen de equipaje en el MERCOSUR*<sup>90</sup>. También se aprobaron la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC N° 16/94<sup>91</sup> y la norma MERCOSUR/GMC/RES N° 116/94<sup>92</sup>, con el fin de facilitar e incrementar el tránsito de mercaderías, reduciendo costos operativos y tiempo de detención en frontera.

#### 4. Transporte, tránsito, infraestructura y seguridad

Bajo este acápite, destaca la Resolución MERCOSUR/GMC/RES N° 05/91 *Eliminación del impuesto sobre fletes destinados a la marina mercante*<sup>93</sup> referente a la eliminación del impuesto sobre fletes con destino al Fondo Nacional de la Marina Mercante de la Argentina y Adicional al Flete para la Renovación de la Marina Mercante del Brasil, para las operaciones de comercio exterior con los Estados Partes.

Así mismo y con el fin de adoptar en forma inmediata el Reglamento Único de Tránsito y Seguridad Vial aprobado en la XVIII Reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas del Cono Sur se adoptó la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 08/92 *Reglamento Único de Tránsito y Seguridad Vial*<sup>94</sup> y se solicitó a los respectivos gobiernos que Instruyan a sus Representantes ante

<sup>85</sup> Adoptada en V Reunión del Grupo Mercado Común, Buenos Aires, 30 de marzo al 1 de abril de 1992. {cfr. nota N° 100}.

<sup>86</sup> Adoptada en VIII Reunión del Grupo Mercado Común, Montevideo, 14 y 15 de diciembre de 1992. {cfr. nota N° 101}.

<sup>87</sup> Adoptada en IV Reunión del Grupo Mercado Común, Brasilia, del 13 al 17 de diciembre de 1991. {cfr. nota N° 99}.

<sup>88</sup> Adoptada en X Reunión del Grupo Mercado Común, Asunción, 28 al 30 de junio de 1992. {cfr. nota N° 102}.

<sup>89</sup> Adoptada en XVI Reunión del Grupo Mercado Común, Ouro Preto, 14 al 15 de diciembre de 1994. {cfr. nota N° 104}.

<sup>90</sup> Adoptada en VII Reunión del Consejo Mercado Común, Ouro Preto, 16 al 17 de diciembre de 1994. {cfr. nota N° 106}.

<sup>91</sup> Adoptada en VII Reunión del Consejo Mercado Común, Ouro Preto, 16 al 17 de diciembre de 1994. {cfr. nota N° 105}.

<sup>92</sup> Adoptada en XVI Reunión del Grupo Mercado Común, Ouro Preto, 14 al 15 de diciembre de 1994. {cfr. nota N° 103}.

<sup>93</sup> Adoptada en IV Reunión del Grupo Mercado Común, Brasilia, del 13 al 17 de diciembre de 1991. {cfr. nota N° 107}.

<sup>94</sup> Adoptada en V Reunión del GMC, Buenos Aires 30 de marzo 1 de abril, de 1991. {cfr. nota N° 108}.

la ALADI la suscripción del Protocolo Adicional al AAP.CE Nro.18 que incorporaba este Reglamento<sup>95</sup>. También mediante la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES N° 27/92 *Temas relativos al transporte fluvial y asuntos portuarios***<sup>96</sup> se encargó al SGT N° 6 "Transporte Marítimo" los temas relativos al transporte fluvial y asuntos portuarios.

Al considerar necesaria la incorporación en un Protocolo Adicional al Acuerdo de Complementación Económica No 18 suscrito en el marco de la ALADI, se adoptó la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 37/92 *Seguro de responsabilidad civil del propietario y/o conductor de vehículos terrestres no matriculados en el país de ingreso***<sup>97</sup> en la cual se establecieron las Condiciones Generales para el Seguro de Responsabilidad Civil del Propietario y/o conductor de vehículos Terrestres (Automóvil de Paseo-Particular o de Alquiler) no matriculados en el país de ingreso en viaje internacional. Daños Causados a Personas u Objetos no transportados. Luego en la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES N° 120/94 *Seguro de responsabilidad civil del propietario***<sup>98</sup> se aprobó con carácter obligatorio un seguro para vehículos terrestres no matriculados en el país de ingreso en viaje internacional a partir del 1° de julio de 1995. Esta obligatoriedad no se aplicaría a los vehículos que ingresen al Paraguay hasta el año 2006. Así mismo, la resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 76/93 *Régimen de salida temporal de vehículos de propiedad de empresas locadoras***<sup>99</sup> contempló las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas necesarias.

En relación con el transporte de mercancías peligrosas, se consideró que estos servicios debían realizarse al amparo de normas que garanticen la seguridad de las personas, sus bienes y el medio ambiente, para lo cual se la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES N° 1/94 *Tratamiento de los vehículos de transporte de mercancías peligrosas en los pasos de frontera***<sup>100</sup> estipuló evitar la detención de dichas unidades por largos períodos de tiempo en instalaciones inadecuadas y la Decisión **MERCOSUR\CMC\DEC N° 2/94 *Acuerdo sobre transporte de mercancías peligrosas en el MERCOSUR***<sup>101</sup> para la regulación de este tipo de transporte. Con miras a incorporar las innovaciones sobre la materia surgidas en el plano internacional, la Decisión **MERCOSUL/CMC/DEC N° 14/94 *Transporte de productos peligrosos***<sup>102</sup> estableció la necesidad que Comisiones de especialistas se reunieran con intervalos no superiores a dos años, para la formulación, revisión y actualización de los Anexos que conforman el Acuerdo en estas temáticas.

Una de las decisiones más trascendentales en materia de transporte, se adoptó mediante la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC N° 15/94 *Acuerdo sobre transporte multimodal en el ámbito del MERCOSUR***<sup>103</sup>, el cual es concebido como el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte, en virtud de un Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar situado en un Estado Parte hasta otro lugar designado para su entrega situado en otro Estado Parte, comprendiendo además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación y entrega de la carga al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados entre origen y destino, inclusive los de

<sup>95</sup> Existen 148 Protocolos Adicionales al AAP.CE Nro. 18 que es el Tratado de Asunción.

<sup>96</sup> Adoptada en VII Reunión del Grupo Mercado Común, Brasilia, 30 de septiembre al 2 de octubre de 1992. {cfr. nota N° 110}.

<sup>97</sup> Adoptada en VII Reunión del Grupo Mercado Común, Brasilia, 30 de septiembre al 2 de octubre de 1992. {cfr. nota N° 111}.

<sup>98</sup> Adoptada en XVI Reunión del Grupo Mercado Común, Ouro Preto, 14 al 15 de diciembre de 1994. {cfr. nota N° 118}.

<sup>99</sup> Adoptada en XII Reunión del Grupo Mercado Común, Montevideo, 13 al 14 de enero de 1994. {cfr. nota N° 112}.

<sup>100</sup> Adoptada en XIII Reunión del Grupo Mercado Común, Buenos Aires, 5 al 6 de mayo de 1994. {cfr. nota N° 113}.

<sup>101</sup> Adoptada en X Reunión del Grupo Mercado Común, Asunción, 28 al 30 de junio de 1992. {cfr. nota N° 114}.

<sup>102</sup> Adoptada en VII Reunión del Consejo Mercado Común, Ouro Preto, 16 al 17 de diciembre de 1994. {cfr. notas N° 116 y 101}.

<sup>103</sup> Adoptada en VII Reunión del Consejo Mercado Común, Ouro Preto, 16 al 17 de diciembre de 1994. {cfr. notas N° 117 y 70}.

consolidación y desconsolidación de las cargas. Este Acuerdo se aplica a los Contratos de Transporte Multimodal siempre que:

- i) el lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal he indicado en el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal en el cual el Operador de Transporte Multimodal tome las mercancías bajo su custodia, esté situado en un Estado Parte del presente Acuerdo, ó,
- ii) el lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal he indicado en el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal, en el cual el Operador de Transporte Multimodal haga la entrega de las mercancías que se encuentran bajo su custodia, esté situado en un Estado Parte del Acuerdo en referencia.

Finalmente, otra área que va a comienza a tener un desarrollo interesante en el MERCOSUR, es la facilitación de la circulación de los ciudadanos y residentes de los Estados Partes del Mercado Común, mediante la armonización de medidas aduaneras y migratorias para garantizar la mayor fluidez en el tránsito y la instalación de canales preferenciales para la atención de los nacionales y residentes de los Estados Partes en puertos y aeropuertos. Esto con el fin de promover el incremento del intercambio económico y comercial y, en especial, turístico al interior del MERCOSUR, medidas que quedaron reflejadas en la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC N° 12/91 *Facilitación para los ciudadanos del MERCOSUR***<sup>104</sup>. De igual forma, la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 44/94 *Documentos hábiles de cada estado parte para traslado de personas en el MERCOSUR***<sup>105</sup> estableció que se reconocieran la validez de los documentos de identificación personal de cada Estado Parte para el traslado de personas dentro de los países del bloque. La Resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 38/93 *Grupo Ad Hoc para confección documento único de viaje***<sup>106</sup> creó un Grupo *Ad-Hoc* para analizar la viabilidad de confeccionar un documento de viaje único del bloque y la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES N° 114/94 *Características a las que deberían tender los pasaportes de los Estados Partes***<sup>107</sup> estableció las medidas para garantizar la unificación de criterios de seguridad para los pasaportes.

### **C. Un nuevo impulso (1995-2000)**

En esta segunda etapa, los países establecieron que a partir de 1995 se había puesto en funcionamiento una Unión Aduanera en el MERCOSUR, la cual si bien era imperfecta permitía encarar las tareas más allá de la eliminación de barreras en frontera y lograr una integración más profunda entre los Estados Partes hacia el horizonte del año 2000. Esto quedó plasmado al indicarse “que la voluntad política manifiesta de los gobiernos de los Estados Partes exigía la intensificación de los esfuerzos para la conformación del Mercado Común, con el objetivo de realizar avances concretos hasta el año 2000”. Se señalaba entonces que era conveniente definir, en el marco de los objetivos, propósitos y principios establecidos en el Artículo 1 del Tratado de Asunción, las áreas, instrumentos y mecanismos prioritarios para avanzar hacia el Mercado Común y que el objetivo estratégico y central del MERCOSUR hacia el año 2000 sería la profundización de la integración a través de la consolidación y perfeccionamiento de la Unión Aduanera en un contexto de regionalismo abierto.

---

<sup>104</sup> Adoptada en I Reunión del Consejo del Mercado Común, Brasilia, 17 de diciembre de 1991. {cfr. nota N° 119}.

<sup>105</sup> Adoptada en XIV Reunión del Grupo Mercado Común, Buenos Aires, 2 al 3 de agosto de 1994 {cfr. nota N° 121}.

<sup>106</sup> Adoptada en X Reunión del Grupo Mercado Común, Asunción, 28 al 30 de junio de 1993. {cfr. nota N° 120}.

<sup>107</sup> Adoptada en XVI Reunión del Grupo Mercado Común, Ouro Preto, 15 de diciembre de 1994. {cfr. nota N° 122}.

Durante este período en materia de integración física se profundizaron los temas tratados en el período anterior, emergiendo también el tema de la negociación sobre los servicios en un mercado ampliado. Fue un período de alta producción legislativa alcanzando 861 acciones entre ellas el máximo histórico de 201 acuerdos en el año 1996.

**Cuadro 7**  
**MERCOSUR: resumen del período 1995-2000**

Principales asuntos del período	- Primer cronograma con detalles de acciones y fechas de cumplimiento
Ámbito fronterizo	- Definición de puntos fronterizos para el control integrado de fronteras - Marco jurídico para el funcionamiento del control integrado - Simplificación de trámites de comercio exterior y frontera
Facilitación al transporte	- Identificación de asimetrías vinculadas al transporte internacional
Responsabilidad civil	- Responsabilidad civil emergente en accidentes de tránsito entre los EP - Seguro de responsabilidad civil del operador de transporte multimodal
Facilitación a la libre circulación	- Facilitación del tránsito vecinal fronterizo - Facilitación de telefonía básica e intercambio postal en zonas fronterizas
Servicios	- Creación y condiciones de funcionamiento del Grupo de Servicios

Fuente: Elaboración propia.

## 1. Orientaciones políticas/programa de acción/cronogramas

En la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 6/95 *Mandato de Asunción para la consolidación del Mercado Común del Sur*<sup>108</sup> se definió en el marco de los objetivos, propósitos y principios establecidos en el Artículo 1 del Tratado de Asunción, las áreas, instrumentos y mecanismos prioritarios para avanzar hacia el Mercado Común, lo cual lo operativizó a través de la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 9/95 *Programa de Acción del MERCOSUR hasta el año 2000*<sup>109</sup>. Este cronograma estableció dos grandes áreas de trabajo: la consolidación y perfeccionamiento de la Unión Aduanera y la profundización del proceso de integración, donde se establecieron acciones sectoriales en materia de minería, energía, servicios, comunicaciones, transporte e infraestructura, entre otros sectores tendientes a profundizar el proceso de integración.

## 2. Actuación en el ámbito fronterizo

En esta segunda etapa los asuntos fronterizos representaron una parte importante de la atención de los órganos de dirección del MERCOSUR, fundamentalmente en el ámbito de los controles integrados para hacerlos más fluidos y eficientes, contenidos en las Resoluciones MERCOSUR/GMC/RES. N° 03/95 *Nómina y reglamento administrativo de los organismos coordinadores en el área de control integrado*<sup>110</sup>, la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 8/97

<sup>108</sup> Adoptada en VIII Reunión del Consejo del Mercado Común, Asunción, 4 al 5 de agosto de 1995. {cfr. notas N°135, 70}.

<sup>109</sup> Adoptada en IX Reunión de Consejo del Mercado Común, Punta del Este, 6 al 7 de diciembre de 1995. {cfr. notas N°136, 66, 108}.

<sup>110</sup> Adoptada en XVII Reunión del Grupo Mercado Común, Asunción, 29 al 31 de marzo de 1995. {cfr. notas N°137, 78 y 79}.

*Nómina de puntos de frontera de controles integrados entre los estados partes*<sup>111</sup> y en la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 43/97 *Nómina de puntos de frontera de controles integrados entre los estados partes del MERCOSUR*<sup>112</sup>.

También se hizo énfasis en el mejoramiento de los servicios en las áreas de frontera y en el relacionamiento con sus vecinos. Así, por ejemplo, mediante la Resolución MERCOSUR/GMC/RES N° 66/97 *Disposiciones sobre servicios públicos de telefonía básica en zonas fronterizas en el MERCOSUR*<sup>113</sup> se definieron los servicios, procedimientos y condiciones para la prestación en las respectivas Redes de Telefonía en zonas fronterizas. Las cuales fueron definidas como aquellas entre dos localidades de países limítrofes miembros del MERCOSUR, cuya distancia entre sí, en línea recta, no sea superior a 50 km. De manera similar, a través de la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 29/98 *Disposiciones relativas al intercambio postal entre ciudades situadas en región de frontera*<sup>114</sup> se facilitó el intercambio postal en estas zonas y en la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 21/99<sup>115</sup> se reguló el control aduanero sobre el intercambio postal de cartas e impresos simples, originados y destinados exclusivamente a las ciudades fronterizas de los Estados Partes.

Al considerar que por Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 2/99 *Programa de Asunción sobre medidas de simplificación operacional de trámites de comercio exterior y de frontera*<sup>116</sup> y MERCOSUR/GMC/RES. N° 45/99 *Disposiciones generales para el uso de los servicios de telefonía básica y de datos en las áreas de control integrado*<sup>117</sup> se reglamentó la utilización de los sistemas de comunicaciones telefónicas y de datos en las Áreas de Control Integrado, a fin de asegurar su adecuado funcionamiento y que la adopción de principios generales comunes contribuye al proceso de integración de las comunicaciones en el MERCOSUR. Mediante la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 77/99 *Horario de atención en puntos de frontera*<sup>118</sup> se estableció el

<sup>111</sup> Adoptada en XXV Reunión del Grupo Mercado Común, Asunción, 23 al 25 de abril de 1997. {cfr. notas N°138, 66, 70, 78, 79 y 81}.

<sup>112</sup> Frontera Argentina-Brasil Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico (Puerto Iguazú/Foz de Iguazú (ambas cabeceras), (Paso de los Libres (única cabecera), Capanema (única cabecera), Bernardo de Irigoyen (única cabecera), Santo Tomé (única cabecera), Control de Cargas-Transporte Automotor (Puerto Iguazú/Foz de Iguazú (ambas cabeceras), (Paso de los Libres/Uruguayana (ambas cabeceras),(Andesito (única cabecera),( Dionisio Cerqueira (única cabecera), (Santo Tomé (única cabecera), Control de Cargas-Ferrocarril (Paso de los Libres/Uruguayana (ambas cabeceras). Frontera Argentina-Paraguay Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico (Posadas (única cabecera), (Clorinda/Puerto Falcón (ambas cabeceras), Control Integrado de Cargas-Transporte Automotor (Encarnación (única cabecera),(Clorinda/Puerto Falcón (ambas cabeceras), Control Integrado de Cargas-Ferrocarril (Encarnación (única cabecera); Frontera Argentina-Uruguay Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico (Fray Bentos (única cabecera), (Paysandú (única cabecera), Concordia (única cabecera), Control Integrado de Cargas-Transporte Automotor (Fray Bentos (única cabecera), Paysandú (única cabecera), Concordia (única cabecera), Control Integrado de Cargas-Ferrocarril (Salto (única cabecera experimental); Frontera Brasil-Paraguay, Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico (Foz de Iguazú/Ciudad del Este (a definir), (Pedro Juan Caballero (única cabecera), Guaira Mondo Novo/Salto del Guairá (a definir), Control Integrado de Cargas-Transporte Automotor (Foz de Iguazú/Ciudad del Este (a definir), Ponta Porã (única cabecera), (Guaira Mondo Novo/Salto del Guairá (a definir); Frontera Brasil-Uruguay Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico (Bella Unión (única cabecera), (Quarai (única cabecera), (Rivera, Aceguá (RFB), (Río Branco (única cabecera), (Chuy (ROU) Control Integrado de Cargas-Transporte Automotor (Bella Unión (única cabecera), Artigas (única cabecera), (Santana do Livramento, Aceguá (RFB), (Jaguarão (única cabecera), (Chuy (ROU).

<sup>113</sup> Adoptada en XXVIII Reunión del Grupo Mercado Común, Montevideo, 13 de diciembre de 1997. {cfr. notas N°140, 66, 70}.

<sup>114</sup> Adoptada en XXX Reunión del Grupo Mercado Común, Buenos Aires, 22 y 23 de julio de 1998. {cfr. notas N° 141 y 66}.

<sup>115</sup> Adoptada en XXXIV Reunión del Grupo Mercado Común, Asunción, 7 al 10 de junio de 1999. {cfr. notas N°142, 66 y 114}.

<sup>116</sup> Adoptada en XVI Reunión del Consejo del Mercado Común, Asunción, 15 de junio de 1999. {cfr. notas N°143, 66, 78, 79 y 123}.

<sup>117</sup> Adoptada en XXXV Reunión del Grupo Mercado Común, Montevideo, 27 al 29 de septiembre de 1999. {cfr. notas N°144, 66, 78, 79, 116}.

<sup>118</sup> Adoptada en XXVI Reunión del Grupo Mercado Común, Montevideo, 16 al 18 noviembre 1999 {cfr. Notas N°145,66,74, 78, 79, 82 110, 116}.

horario de funcionamiento de las reparticiones de los distintos organismos intervinientes en las Áreas de Control Integrado.

Con la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 18/99 *Tránsito vecinal fronterizo entre los estados partes del MERCOSUR*<sup>119</sup> se estableció que los ciudadanos nacionales o naturalizados de un Estado Parte o sus residentes legales, nacionales o naturalizados de otro país del MERCOSUR, que se domicilien en localidades contiguas de dos o más Estados Parte, podrán obtener la credencial de Tránsito Vecinal Fronterizo (TVF) que permite a su titular cruzar la frontera, con destino a la localidad contigua del país vecino, mediante un procedimiento ágil y diferenciado de las otras categorías migratorias. Lo que se extendió también a través de la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 19/99 *Entendimiento sobre tránsito vecinal fronterizo entre los estados partes del MERCOSUR, Bolivia y Chile*<sup>120</sup> y reglamentados en las Decisiones MERCOSUR/CMC/DEC. N° 14/00 *reglamentación del régimen de tránsito vecinal fronterizo entre los estados partes del MERCOSUR*<sup>121</sup> y MERCOSUR/CMC/DEC. N° 15/00 *Reglamentación del régimen de tránsito vecinal fronterizo entre los estados partes del MERCOSUR, la República de Bolivia y la República Chile*<sup>122</sup> respectivamente.

### 3. Acciones en materia aduanera vinculadas a la integración física

Para agilizar los procedimientos de importación y exportación en consonancia con los objetivos de la Unión Aduanera, se adoptó la Resolución MERCOSUR/CMC/DEC. N° 20/98 *Medidas de simplificación operacional de trámites de comercio exterior y de frontera*<sup>123</sup> que promovió una simplificación y facilitación de los procedimientos administrativos y operacionales de comercio exterior para agilizar el intercambio entre los Estados Partes. En la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 02/99 *Programa de Asunción sobre medidas de simplificación operacional de trámites de comercio exterior y de frontera*<sup>124</sup> se plasmaron las principales actividades y plazos estipulados que fueron posteriormente modificada en la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 11/99 *Modificación de la decisión CMC N° 02/99*<sup>125</sup> para la ampliación de algunos de los plazos estipulados para el tratamiento de los trabajos encomendados.

En lo relativo a los controles fitosanitarios y por la conveniencia de contar con una terminología armonizada en el área de Control Sanitario de Puertos, Aeropuerto, Terminales y Pasajes de Fronteras se aprobó la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 27/00 *Glosario de Control Sanitario de Puertos, Aeropuerto, Terminales y Pasajes de Fronteras*<sup>126</sup>.

### 4. Transporte, tránsito, infraestructura y seguridad

Con el fin de adoptar normas comunes en materia del derecho aplicable y la jurisdicción competente en los casos de responsabilidad civil por accidentes ocurridos en un Estado Parte y que afecten a personas domiciliadas en otro Estado Parte se adoptó la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 1/96 *Protocolo de San Luis en materia de responsabilidad civil emergente de accidentes de tránsito*

<sup>119</sup> Adoptada en XVII Reunión del Consejo del Mercado Común, Montevideo, 7 diciembre de 1999. {cfr. notas N°146, 66 y 155}.

<sup>120</sup> Adoptada en XVII Reunión del Consejo del Mercado Común, Montevideo, 7 diciembre de 1999. {cfr. notas N°147, 66 y 155}.

<sup>121</sup> Adoptada en XVIII Reunión del Consejo del Mercado Común, Buenos Aires, 29 junio de 2000. {cfr. notas N°148, 66, 78 y 119}.

<sup>122</sup> Adoptada en XVIII Reunión del Consejo del Mercado Común, Buenos Aires, 29 junio de 2000. {cfr. notas N°149, 66, 78 y 119}.

<sup>123</sup> Adoptada en XV Reunión del Consejo del Mercado Común, Río de Janeiro, 10 diciembre de 1998. {cfr. notas N°150, 66 y 109}.

<sup>124</sup> Adoptada en XVI Reunión del Consejo del Mercado Común, Asunción, 15 de junio de 1999 {cfr. notas N°151, 66, 78 y 79}.

<sup>125</sup> Adoptada en XVII Reunión del Consejo del Mercado Común, Asunción, 7 diciembre de 1999 {cfr. notas N°152, 66, 78, 79 y 123}.

<sup>126</sup> Adoptada en XXXVIII Reunión del Grupo Mercado Común, Buenos Aires, 26 al 28 de junio de 2000. {cfr. notas N° 153 y 66}.

*entre los estados partes del MERCOSUR*<sup>127</sup> el cual fue posteriormente enmendado en las Decisiones MERCOSUR/CMC/DEC.N° 6/97<sup>128</sup> y MERCOSUR/GMC/RES. N° 63/99<sup>129</sup>. De igual forma se promulgó la Resolución MERCOSUR/GMC/RES N° 62/97 *Condiciones generales del seguro de responsabilidad civil del operador de transporte multimodal (OTM) en el ámbito de MERCOSUR —daños a la carga*<sup>130</sup>.

En el caso particular del transporte de cargas peligrosas normó un procedimiento uniforme de control para evitar la aplicación de criterios diferentes por parte de los agentes de fiscalización, mediante la Resolución MERCOSUL/GMC/RES N° 6/98<sup>131</sup>. De igual forma se incorporó al Acuerdo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR una tipificación de infracciones, a efectos de posibilitar a las autoridades competentes de los Estados Partes, el cumplimiento de sus disposiciones, su contraloría y la consecuente aplicación de sanciones ajustadas, en función de la gravedad de la infracción cometida, mediante la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC N° 8/97<sup>132</sup>. La Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 02/99 *Cronograma para el cumplimiento de las exigencias del acuerdo para la facilitación del transporte de mercancías peligrosas en el MERCOSUR*<sup>133</sup> estableció nuevas fechas para la aplicación de la norma referentes a documentación de porte obligatorio, señalización de los vehículos y mercancías, estado del cargamento y equipamiento de seguridad, para el Programa del Curso de Capacitación de Conductores de Vehículos de Transporte de Mercancías Peligrosas y para las disposiciones referentes a los embalajes nuevos. Finalmente, y con el objetivo de que las Autoridades Competentes de los Estados Partes puedan realizar controles armonizados y de acuerdo a las normativas vigentes al transporte se armonizaron los procedimientos de fiscalización del transporte por carretera y ferrocarril con la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 10/00<sup>134</sup> y la MERCOSUR/GMC/RES. N° 82/00<sup>135</sup> respectivamente.

Se consideró importante identificar las asimetrías vinculadas al transporte internacional terrestre en la competitividad de las empresas prestatarias del servicio para ir eliminando progresivamente sus efectos negativos, lo cual quedó plasmado en Resolución *MERCOSUR/GMC/RES N° 58/97*<sup>136</sup>. De igual forma, se buscó la armonización las condiciones y las exigencias mínimas de inspección de técnica vehicular, bajo la Resolución *MERCOSUR/GMC/RES N° 75/97*<sup>137</sup>.

En el ámbito de la infraestructura física se aprobó el desarrollo de la red básica de infraestructura vial del MERCOSUR sobre la base de un programa de trabajo consensuado que debía llevarse a cabo de manera progresiva tendiendo en su evolución hacia la implementación de una red intermodal de

<sup>127</sup> Adoptada en X Reunión del Consejo del Mercado Común, Buenos Aires, 24 y 25 junio de 1996. {cfr. notas N°154, 66 y 84 }.

<sup>128</sup> Adoptada en XII Reunión del Consejo del Mercado Común, Asunción, 18 de junio de 1997. {cfr. notas N°155, 66, 84 y 127}.

<sup>129</sup> Adoptada en XXXV Reunión del Grupo Mercado Común, Montevideo, 27 al 29 septiembre de 1999. {cfr. notas N°156, 66 y 98}.

<sup>130</sup> Adoptada en XXVIII Reunión del Grupo Mercado Común, Montevideo, 13 de diciembre de 1997. {cfr. notas N°157, 66 y 103}.

<sup>131</sup> Adoptada en XXIX Reunión del Grupo Mercado Común, Buenos Aires, 6 al 8 mayo de 1998. {cfr. notas N°158, 66, 101, 102 y 132}.

<sup>132</sup> Adoptada en XII Reunión del Consejo del Mercado Común, Montevideo, diciembre de 1997 {cfr. notas N°159,66,100,101y 102}.

<sup>133</sup> Adoptada en XXXIII Reunión del Grupo Mercado Común, Asunción, 8 al 9 marzo de 1999 {cfr. notas N°160, 66, 101, 102, 132 y 131}.

<sup>134</sup> Adoptada en XXXVII Reunión del Grupo Mercado Común, Buenos Aires, abril de 2000 {cfr. notas N°161,66,100,101, 102,132,131,133}.

<sup>135</sup> Adoptada en XL Reunión del Grupo Mercado Común, Brasilia, diciembre, de 2000 {cfr. notas N°162,66,100,101, ,102,131, 133 }.

<sup>136</sup> Adoptada en XXVIII Reunión del Grupo Mercado Común, Montevideo, 13 de diciembre de 1997. {cfr. notas N° 163 y 66}.

<sup>137</sup> Adoptada en XXVIII Reunión del Grupo Mercado Común, Montevideo, 13 de diciembre de 1997. {cfr. notas N° 165 y 66}.

transporte, contenido en la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES N° 59/97**<sup>138</sup>. De igual forma, se estableció un foro orientado al análisis y al desarrollo de proyectos de infraestructura común en el contexto de la implementación de ejes de integración, mediante la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 89/00 *Reunión especializada de infraestructura de la integración***<sup>139</sup>.

Con la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 14/99** Memorandum de entendimiento sobre intercambio de información y asistencia recíproca sobre vehículos automotores y conductores de los estados partes del MERCOSUR, la república de Bolivia y la república de Chile<sup>140</sup> se da cumplimiento al mandato de la Cumbre de Presidentes del MERCOSUR, Bolivia y Chile, de diciembre de 1998. Al considerar que es necesario combatir ilícitos relacionados con el tráfico ilegal de vehículos y/o embarcaciones se adoptó la Resolución **MERCOSUR/CMC/DEC. N°16/99 *Acuerdo de Asunción sobre restitución de vehículos automotores terrestres y/o embarcaciones que trasponen ilegalmente las fronteras entre los estados partes del MERCOSUR***<sup>141</sup>.

Con el fin de armonizar y difundir en el MERCOSUR, Bolivia y Chile las normas de tránsito para vehículos y conductores particulares que transitan los caminos de los seis países, así como la importancia de la seguridad vial, se adoptó la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 33/00 *Grupo de trabajo sobre circulación vial de transporte no comercial***<sup>142</sup> que examinarán temas relacionados con la seguridad vial, las reglas de circulación, requisitos de habilitación de conductores y automotores particulares, seguros, régimen de sanciones, difusión de las normas de tránsito, armonización de normas y señales viales y otros temas conexos, con exclusión del transporte comercial.

## 5. Servicios

La Resolución **MERCOSUR/GMC/RES N° 67/97 *Modalidades de la negociación de compromisos específicos iniciales de servicios***<sup>143</sup> encomendó conducir las negociaciones de los Compromisos Específicos Iniciales utilizando la nomenclatura de servicios empleada por la OMC, en el entendido que dichas negociaciones serán encaradas como una profundización de los compromisos asumidos por cada Estado Parte en la OMC y tendrían una amplia cobertura sectorial y de modos de prestación. Por su parte, la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC N° 13/97 *Protocolo de Montevideo sobre el comercio de servicios del MERCOSUR***<sup>144</sup> estableció los principios para promover el libre comercio de servicios entre los países integrantes del Mercado Común del Sur. La versión en idioma portugués se adoptó con la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 12/98**<sup>145</sup> y se creó un grupo ad hoc para la supervisión de las negociaciones de los compromisos específicos y de la evaluación periódica de la evolución del comercio de servicios mediante la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 31/98 *Creación del Grupo de Servicios***<sup>146</sup> y la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 09/98 *Protocolo de Montevideo sobre el comercio de servicios del MERCOSUR-Anexos con disposiciones específicas***

---

<sup>138</sup> Adoptada en XXVIII Reunión del Grupo Mercado Común, Montevideo, 13 de diciembre de 1997. {cfr. notas N° 164 y 66}.

<sup>139</sup> Adoptada en XL Reunión del Grupo Mercado Común, Brasilia, 5 al 7 de diciembre de 2000. {cfr. notas N° 169 y 66}.

<sup>140</sup> Adoptada en XVII Reunión del Consejo del Mercado Común, Montevideo, 7 de diciembre de 1999. {cfr. notas N° 166 y 66}.

<sup>141</sup> Adoptada en XVII Reunión del Consejo del Mercado Común, Montevideo, 7 de diciembre de 1999. {cfr. notas N° 167 y 66}.

<sup>142</sup> Adoptada en XVIII Reunión del Consejo del Mercado Común, Buenos Aires, 29 de junio de 2000. {cfr. notas N° 168 y 66}.

<sup>143</sup> Adoptada en XXVIII Reunión del Grupo Mercado Común, Montevideo, 13 diciembre de 1997. {cfr. notas N° 171 y 66}.

<sup>144</sup> Adoptada en XIII Reunión del Consejo del Mercado Común, Montevideo, 15 diciembre de 1997. {cfr. notas N° 172 y 66}.

<sup>145</sup> Adoptada en XIV Reunión del Consejo del Mercado Común, Buenos Aires, 23 julio de 1998. {cfr. notas N°173, 66, y 144}.

<sup>146</sup> Adoptada en XXX Reunión del Grupo Mercado Común, Buenos Aires, 22 al 23 julio de 1998. {cfr. notas N°174, 66, 143 y 144}.



*sectoriales y listas de compromisos específicos iniciales*<sup>147</sup> donde se establecen disposiciones específicas sectoriales: Movimiento de Personas Físicas Proveedoras de Servicios, Servicios Financieros, Servicios de Transporte Terrestre y por Agua y Servicios de Transporte Aéreo.

Con la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 73/98 *Composición, modalidades de funcionamiento, criterios e instrumentos del Grupo de Servicios*<sup>148</sup> se indicó que el Grupo de Servicios estará integrado solamente por representantes gubernamentales de los Estados Partes aplicándose, cuando corresponda, lo dispuesto por la Decisión 4/91 del CMC y complementarias, en cuanto a su composición, funcionamiento y aspectos no regulados.

Mediante la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 85/99 *Convocatoria para la Segunda Ronda de negociaciones para la liberalización del comercio de servicios*<sup>149</sup> se previó que las Listas de los Compromisos Específicos de los Estados Partes serían aprobadas por el Consejo del Mercado Común en su última Reunión Ordinaria del año 2000.

Tomando en cuenta que el art. XIX del Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios establecía que los Estados Partes mantendrán sucesivas rondas de negociaciones anuales con el objetivo de completar, en un plazo máximo de diez años el Programa de Liberalización del Comercio de Servicios del MERCOSUR, que la experiencia recogida en la primera ronda de negociaciones demostró la necesidad de crear un mecanismo que permitiera impulsar el Programa de Liberalización previsto en el Protocolo de Montevideo y acelerar la incorporación de sectores y medidas en las listas de compromisos y que era necesario diseñar modalidades de negociación que permitan acelerar el proceso de liberalización del comercio de servicios en los sectores prioritarios mediante la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 36/00 *Profundización de los compromisos específicos en materia de servicios*<sup>150</sup> se establecieron un conjunto de metas y orientaciones para acelerar las negociaciones en este campo.

Al considerar que el Protocolo de Montevideo disponía que los Estados Partes llevarían a cabo rondas anuales de negociación a efectos de completar en un plazo máximo de diez años, a partir de su entrada en vigencia, el Programa de Liberalización del Comercio de Servicios del MERCOSUR y que ya se había convocado a la realización de la Primera Ronda de Negociación de Compromisos Específicos mediante la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 01/00 *Primera ronda de negociación de compromisos específicos en materia de servicios*<sup>151</sup> se dio por finalizada la Primera Ronda de Negociación de Compromisos Específicos en Materia de Servicios y se aprobaron las Listas de Compromisos Específicos de los Estados Partes del MERCOSUR resultantes de la Primera Ronda de Negociación de Compromisos Específicos en Materia de Servicios y consecuentemente mediante la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 76/00 *Profundización de los compromisos de liberalización en materia de servicios "III Ronda de negociaciones de compromisos específicos en materia de servicios"*<sup>152</sup> se

---

<sup>147</sup> Adoptada en XIV Reunión del Consejo del Mercado Común, Ushuaia, 22 y 24 julio de 1998. {cfr. notas N°175, 66, 143, 144 y 146}.

<sup>148</sup> Adoptada en XXXII Reunión del Grupo Mercado Común, Rio de Janeiro, diciembre de 1998 {cfr notas N°176,66,143,144,145,146,163}.

<sup>149</sup> Adoptada en XXXVI Reunión del Grupo Mercado Común, Montevideo, noviembre de 1999 {cfr notas N°177,66,143,144,145,163,148}.

<sup>150</sup> Adoptada en XXXVIII Reunión del Grupo Mercado Común, Buenos Aires, 26 al 28 de junio de 2000. {cfr. notas N°178, 66, 144, 145, 146,163 y 148}.

<sup>151</sup> Adoptada en XVIII Reunión del Consejo del Mercado Común, Buenos Aires, 29 de junio de 2000. {cfr. notas N° 179, 66, 144, 145, 163 y 148}.

<sup>152</sup> Adoptada en XL Reunión del Grupo Mercado Común, Brasilia, 5 al 7 diciembre de 2000 {cfr. notas N°180, 66, 144, 145, 146, 163, 148, 149, 150 y 151}.

convocó a la nueva ronda que se realizaría en el año 2001 y que constaría de Ronda Multisectorial Restringida (1. Servicios prestados a las Empresas; 4. Servicios de Distribución; 5. Servicios de Enseñanza; 9. Servicios de Turismo y Servicios relacionados con los Viajes).

## 6. Facilitación al pasajero y documentación de viaje

Con las Resoluciones MERCOSUR\GMC\RES N° 2/95 *Documentos hábiles de cada estado parte para el traslado de personas en el MERCOSUR* y las MODIFICACIÓN RES. N° 44/94<sup>153</sup> y MERCOSUR/GMC/RES N° 63/96 *Documentos hábiles de cada estado parte para trasladarse entre los países del MERCOSUR*<sup>154</sup> se reconoció la validez de los documentos de identificación personal de cada Estado Parte para el traslado de personas dentro de los países del MERCOSUR y mediante la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 75/96 *Documentos de cada estado parte que habilitan el tránsito de personas en el MERCOSUR*<sup>155</sup> se establece que los extranjeros con residencia legal en los Estados Partes, para transitar en los países del MERCOSUR, deberán utilizar el pasaporte de su nacionalidad para ingresar al país que requiera visa consular. Finalmente, mediante la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 40/98 *Características comunes a las que deberán tender los pasaportes. Sustituye la Resolución del GMC N° 114/94*<sup>156</sup>, se perfeccionaron las medidas de seguridad en los pasaportes con el ánimo de lograr la unificación de criterios en materia registral y documentaria al interior del bloque.

Por su parte, en la Reunión de ministros del Interior se alcanzó un Acuerdo sobre instalación de Canales Privilegiados de Entrada en Aeropuertos para Ciudadanos del MERCOSUR se adoptó la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 46/00 *Instalación de canales privilegiados de entrada en aeropuertos para ciudadanos del MERCOSUR*<sup>157</sup>. La Reunión de ministros del Interior también alcanzó un Acuerdo sobre Exención de Visas entre los Estados Partes del MERCOSUR, que se plasmó en la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 48/00 *Acuerdo sobre exención de visas entre los estados partes del MERCOSUR*<sup>158</sup>.

## D. Descenso notable 2001-2004

Este período se va a caracterizar por un descenso de la producción legislativa que llevó a continuos cambios en los plazos para el cumplimiento de las tareas planificadas previamente. Fue evidente que los Grupos de Negociación habían entrado en un tramo donde alcanzar soluciones consensuadas fue más difícil, principalmente en los aspectos comerciales del proceso de integración. En muchas de estas acciones se utilizó como eslogan la palabra "relanzamiento" para tratar de estimular el avance del proceso, luego de los efectos negativos que produjeron la devaluación de las monedas de Brasil y Argentina y la disminución de las exportaciones gravitaban en el proceso de integración (Caetano, 2011).

<sup>153</sup> Adoptada en XVII Reunión del Grupo Mercado Común, Asunción, 29 al 31 marzo de 1995. {cfr. notas N° 181 y 105}.

<sup>154</sup> Adoptada en XXII Reunión del Grupo Mercado Común, Buenos Aires, 20 al 21 junio de 1996. {cfr. notas N°182, 66, 105 y 153}.

<sup>155</sup> Adoptada en XXIII Reunión del Grupo Mercado Común, Brasilia, 10 al 11 octubre de 1996. {cfr. notas N°183, 66, 105, 153 y 154}.

<sup>156</sup> Adoptada en XXXII Reunión del Grupo Mercado Común, Río de Janeiro, 8 diciembre de 1998. {cfr. notas N°184, 66, y 107}.

<sup>157</sup> Adoptada en XIX Reunión del Consejo del Mercado Común, Florianópolis, 14 al 15 diciembre de 2000 {cfr. notas N°185, 66, 104}.

<sup>158</sup> Adoptada en XIX Reunión del Consejo del Mercado Común, Florianópolis, 14 al 15 de diciembre de 2000 {cfr. notas N°186, 66, 104}.

**Cuadro 8**  
**MERCOSUR: resumen del período 2001-2004**

Asuntos principales del período:	- Nueva agenda de integración
	- Creación del Fondo para la convergencia estructural (FOCEM)
Ámbito fronterizo	- Instrumentos para una mayor integración de las comunidades fronterizas
	- Simplificación de procedimientos en el comercio intra-MERCOSUR
	- Armonización de procedimientos en materia aduanera
Transporte, tránsito, infraestructura y seguridad Facilitación al transporte	- Jurisdicción en materia de contrato de transporte internacional de carga
	- Procedimientos mínimos de inspección sanitaria en embarcaciones navales
	- Armonización de los Procedimientos de vigilancia epidemiológica y sanitaria en medios de transporte y áreas de puertos, aeropuertos, terminales y puntos de frontera
Servicios	- Regulación y exención en el comercio de servicios
Facilitación a la libre circulación	- Acuerdo sobre la visa para movimiento de personas prestadoras de servicios

Fuente: Elaboración propia.

## 1. Orientaciones políticas/programas de acción/cronogramas

Como una forma de adecuar los plazos establecido en las Decisiones que integran el programa de "Relanzamiento del MERCOSUR" se adoptaron una serie de Decisiones para establecer nuevas fechas para las tareas pendientes en el proceso de la Unión Aduanera y avanzar en la dirección al Mercado Común para el año 2006. Entre estas decisiones destacan, la **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 07/01 Adecuación de los plazos del programa de relanzamiento del MERCOSUR**<sup>159</sup>, **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 16/01 Prórroga de los plazos**<sup>160</sup>, **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 06/02 Prórroga de los plazos**<sup>161</sup> y **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 10/03 Definición de plazos**<sup>162</sup>. En particular en las materias relativas al Arancel Externo Común (Doble cobro, Regímenes comunes), Aspectos aduaneros, Comercio Intrazona, Libre Circulación, Origen, Azúcar, Defensa Comercial frente a terceros, Defensa Comercial intrazona y Defensa de la competencia, MERCOSUR Social, MERCOSUR Institucional y Nueva agenda de la integración se estableció un cronograma detallado mediante la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 26/03 Programa de Trabajo 2004-2006**<sup>163</sup>.

En este período un avance interesante fue la creación de un Consejo del Mercado Común que no revistiera carácter obligatorio para los Estados Partes pero que contribuyera a establecer orientaciones generales, planes de acción o incentivar iniciativas para la consolidación del proceso de integración, lo cual fue plasmado en la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 19/02**

<sup>159</sup> Adoptada en XX Reunión del Consejo del Mercado Común Asunción, 21 al 22 de junio de 2001. {cfr. notas N° 191 y 66}.

<sup>160</sup> Adoptada en XXI Reunión del Consejo del Mercado Común Montevideo, 20 de diciembre de 2001. {cfr. notas N°192, 66, y 159}.

<sup>161</sup> Adoptada en XXII Reunión del Consejo del Mercado Común Buenos Aires, 4 y 5 julio de 2002. {cfr. notas N°193, 66, 159 y 160}.

<sup>162</sup> Adoptada en XXIV Reunión del Consejo del Mercado Común Asunción, 16 y 17 junio de 2003. {cfr. notas N°194, 66, y 160}.

<sup>163</sup> Adoptada en XXV Reunión del Consejo del Mercado Común Montevideo, 16 y 17 diciembre de 2003 {cfr. notas N°195 ,66, y 109}.

*Recomendaciones emanadas del Consejo del Mercado Común*<sup>164</sup>. Junto con ello, se crea en este período un nuevo instrumento para el aprovechamiento de las oportunidades generadas por el proceso de integración, en especial en cuanto a los recursos disponibles, el mejoramiento de las interconexiones físicas, la complementación industrial de los diferentes sectores de la economía, con base en los principios de gradualidad, flexibilidad y equilibrio, acordó mediante la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 27/03 Fondos estructurales**<sup>165</sup> destinados a elevar la competitividad de los socios menores y de aquellas regiones menos desarrolladas. En particular bajo este esquema y mediante la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 19/04 Convergencia estructural en el MERCOSUR y financiamiento del proceso de integración**<sup>166</sup> se creó un Grupo de Alto Nivel integrado por los representantes que designen los Ministros de Relaciones Exteriores y de Economía de los Estados Partes, con el objetivo de: identificar iniciativas y programas para promover la competitividad de los Estados Partes —en particular de las economías menores— y la convergencia estructural en el MERCOSUR y proponer fórmulas de financiamiento para la implementación de las iniciativas y programas mencionados, así como para el funcionamiento y fortalecimiento de la estructura institucional del MERCOSUR.

Estos esfuerzos se vieron plasmados en el establecimiento del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM) destinado a financiar programas para promover la convergencia estructural, desarrollar la competitividad y promover la cohesión social, en particular de las economías menores y regiones menos desarrolladas; apoyar el funcionamiento de la estructura institucional y el fortalecimiento del proceso de integración, cuyas características de funcionamiento se acordaron en la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 45/04 Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR**<sup>167</sup>.

## 2. Actuaciones en el ámbito fronterizo

En vista de lo acordado sobre controles integrados y pasos fronterizos entre la República Federativa del Brasil y la República del Paraguay, en la reunión celebrada en la ciudad de Montevideo, los días 14 y 15 de noviembre de 2001 se adoptó la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 49/01 Nómina de puntos de frontera de controles integrados entre los estados partes del MERCOSUR (Derogación de la Res. GMC N° 43/97)**<sup>168</sup> que actualizó la "Nómina de Puntos de Frontera de Controles Integrados entre los Estados Partes del MERCOSUR mencionada en la nota N° 84, agregando los siguientes puntos: **FRONTERA BRASIL-PARAGUAY** Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico Santa Helena (única cabecera) y en Control Integrado de Cargas-Transporte Automotor Santa Helena (única cabecera).

Considerando que la integración entre las comunidades fronterizas de los Estados Partes del MERCOSUR constituye uno de los aspectos más relevantes y emblemáticos del proceso de integración y que no contaba hasta ese momento con los instrumentos pertinentes que faciliten las relaciones entre las poblaciones linderas, mediante la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 05/02 Grupo ad hoc sobre integración fronteriza**<sup>169</sup> subordinado al Grupo Mercado Común y coordinado por los Ministerios de Relaciones Exteriores con el objetivo de crear instrumentos que promuevan

<sup>164</sup> Adoptada en XXII Reunión del Consejo del Mercado Común Brasilia, 5 y 6 de diciembre de 2002. {cfr. notas N° 196 y 66}.

<sup>165</sup> Adoptada en XXV Reunión del Consejo del Mercado Común Belo Horizonte, 16 y 17 de diciembre de 2003. {cfr. notas N° 197 y 66}.

<sup>166</sup> Adoptada en XXVI Reunión del Consejo del Mercado Común Puerto Iguazú, 7 y 8 de julio de 2004 {cfr. notas N°198, 66, 109 y 165}.

<sup>167</sup> Adoptada en XXVII Reunión del Consejo del Mercado Común Belo Horizonte, diciembre de 2004 {cfr. notas N°199,66,163, 165,166}.

<sup>168</sup> Adoptada en XLIV Reunión del Grupo Mercado Común Montevideo, 4 al 5 de diciembre de 2001{cfr. notas N°200,66}.

<sup>169</sup> Adoptada en XXII Reunión del Consejo del Mercado Común Buenos Aires, 4 y 5 de julio de 2002. {cfr. notas N° 201 y 66}.

una mayor integración de las comunidades fronterizas impulsando una mejora en la calidad de vida de sus poblaciones. A tales efectos el Grupo Ad Hoc debería elaborar propuestas de instrumentos normativos, u otros cursos de acción, destinados a facilitar las relaciones entre las comunidades fronterizas, las cuales estarían referidas a los intercambios comerciales entre localidades fronterizas de los Estados Partes del MERCOSUR y a los aspectos de salud, educacionales, laborales, migratorios, de transporte, de desarrollo económico y otros que tiendan a impulsar la integración entre comunidades de frontera.

Mediante la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC N° 25/04 *Grupo Ad hoc de alto nivel Acuífero Guaraní*<sup>170</sup> se creó "Grupo Ad Hoc de Alto Nivel Acuífero Guaraní" como foro auxiliar del Consejo del Mercado Común para elaborar un proyecto de Acuerdo de los Estados Partes relativo al Acuífero Guaraní, que consagre los principios y criterios que mejor garanticen sus derechos sobre el recurso aguas subterráneas, como Estados y en la sub-región e incluir las condiciones y formas de gestión y monitoreo del Acuífero Guaraní.

### **3. Acciones en materia aduanera vinculadas a la integración física**

Con la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 34/02 *Estándar "Régimen de certificación y verificación en puntos de origen/destino" (derogación de la Res. GMC N° 2/96)*<sup>171</sup> se estableció que resultaba innecesario que se especifiquen en listados los productos que quedan comprendidos, en tanto ello requiere permanentes actualizaciones en función de la dinámica del comercio intrazona, del cambio de estatus de las plagas en cada país y de los avances en la armonización de los productos en el ámbito del MERCOSUR.

Mediante la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 34/04 *Simplificación de procedimientos aduaneros en el comercio Intra-Mercosur*<sup>172</sup> se instruyó a la Comisión de Comercio del MERCOSUR para que elaborase un mecanismo para simplificar los procedimientos de despacho aduanero para los Operadores que cumplan con requisitos de antigüedad mínima en el ejercicio de la actividad principal o como importador y/o exportador con países del MERCOSUR, que desarrollen por lo menos un número de operaciones de exportaciones intrarregionales que representen un monto mínimo anual definido por cada Estado Parte y que carezcan de sanciones en materia administrativa, penal, aduanera y fiscal.

### **4. Transporte, tránsito, infraestructura y seguridad**

Al considerar que existía la necesidad de armonizar las exigencias para la solicitud y concesión de Libre Plática en embarcaciones en el MERCOSUR y las recomendaciones del Reglamento Sanitario Internacional para la concesión de Libre Plática, es decir, para que un buque sea recibido oficialmente y aceptado en puerto sin cuarentena. se adoptó la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 27/02 *Exigencias para la solicitud y concesión de libre plática en embarcaciones en el MERCOSUR*<sup>173</sup>. También se estableció en la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 30/02 *Criterios para la gestión sanitaria de residuos sólidos en puertos, aeropuertos, terminales internacionales de*

---

<sup>170</sup> Adoptada en XXVI Reunión del Consejo del Mercado Común Puerto Iguazú, 7 y 8 de julio de 2004. {cfr. notas N° 202 y 66}.

<sup>171</sup> Adoptada en XLVI Reunión del Grupo Mercado Común Buenos Aires, 19 y 20 de junio de 2002. {cfr. notas N°203 y 66}.

<sup>172</sup> Adoptada en LVI Reunión del Grupo Mercado Común Rio de Janeiro, 25 al 26 de noviembre de 2004. {cfr. notas N° 204 66 y 163}.

<sup>173</sup> Adoptada en XLVI Reunión del Grupo Mercado Común Buenos Aires, 19 y 20 de junio de 2002. {cfr. notas N° 205 y 66}.

*carga y pasajeros y puntos de frontera en el MERCOSUR*<sup>174</sup>, así como la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 06/03 *Procedimientos mínimos de inspección sanitaria en embarcaciones que navegan por los Estados Partes del MERCOSUR*<sup>175</sup>.

Dado que como instrumento para la facilitación del comercio entre los Estados Partes resultaba conveniente la aplicación de la tecnología de la información a los procedimientos vinculados con el seguimiento de las operaciones de Tránsito Aduanero Internacional (TAI) se adoptó la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 17/04 *Norma relativa a la informatización del Manifiesto Internacional de Cargas/Declaración de Tránsito Aduanero y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MERCOSUR*<sup>176</sup> así como sus Apéndices (Apéndice I —“Datos de la Declaración de TAI”, Apéndice II —“Referencia Única de la Operación de TAI (RUT)”, Apéndice III —“Novedades (Ocurrencias) Parametrizadas de la operación de TAI, y Apéndice IV— “Eventos a Transmitir”).

Al considerar que, el Protocolo de Buenos Aires sobre Jurisdicción Internacional en Materia Contractual excluye de su aplicación a los contratos de transporte, la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 11/02 *Acuerdo sobre jurisdicción en materia de contrato de transporte internacional de carga entre los Estados Partes del MERCOSUR*<sup>177</sup> y la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 12/02 *Acuerdo sobre jurisdicción en materia de contrato de transporte internacional de carga entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile*<sup>178</sup>.

También se actualizaron y derogaron algunas normativas como la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N°46/02 *Pasaporte sanitario equino (deroga la Resolución GMC N° 07/96)*<sup>179</sup>; la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N°35/02 *Normas para la circulación de vehículos de turistas, particulares y de alquiler, en los Estados Partes del MERCOSUR (sustituye a las resoluciones GMC N° 76/93 y N° 131/94)*<sup>180</sup>.

La Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 08/03 *Procedimientos de vigilancia epidemiológica y sanitaria en medios de transporte y áreas de puertos, aeropuertos, terminales y puntos de frontera en el MERCOSUR con relación al síndrome respiratorio agudo grave*<sup>181</sup> buscó armonizar los procedimientos de vigilancia epidemiológica y sanitaria con relación al Síndrome Respiratorio Agudo Grave (SARS) y la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 25/04 *Requisitos comunes para habilitación de unidades móviles terrestres de atención médica de emergencia*<sup>182</sup>.

## 5. Servicios

Con la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 56/00 *Segunda ronda de negociación de compromisos específicos en materia de servicios*<sup>183</sup> se dio por concluida la ronda y aprobaron

<sup>174</sup> Adoptada en XLVI Reunión del Grupo Mercado Común Buenos Aires, 19 y 20 de junio de 2002. {cfr. notas N°209 y 66}.

<sup>175</sup> Adoptada en L Reunión del Grupo Mercado Común Asunción, 16 y 17 de junio de 2002. {cfr. notas N°211 y 66}.

<sup>176</sup> Adoptada en LIV Reunión del Grupo Mercado Común Buenos Aires, 23 al 25 de junio de 2004. {cfr. notas N°213 66 y 84}.

<sup>177</sup> Adoptada en XXII Reunión del Consejo del Mercado Común Buenos Aires, 4 y 5 de julio de 2002. {cfr. notas N° 207 y 66}.

<sup>178</sup> Adoptada en XXII Reunión del Consejo del Mercado Común Buenos Aires, 4 y 5 de julio de 2002. {cfr. notas N° 208 y 66}.

<sup>179</sup> Adoptada en XLVIII Reunión del Grupo Mercado Común Brasilia, 27 y 28 de noviembre de 2002. {cfr. notas N°210 y 66}.

<sup>180</sup> Adoptada en XVI Reunión del Grupo Mercado Común Buenos Aires, 19 y 20 de junio de 2002. {cfr. notas N°206, 66 y 99}.

<sup>181</sup> Adoptada en L Reunión del Grupo Mercado Común Asunción, 16 y 17 de junio de 2002. {cfr. notas N°212 y 66}.

<sup>182</sup> Adoptada en LV Reunión del Grupo Mercado Común Brasilia, 6 al 8 de octubre de 2004. {cfr. notas N°214 y 66}.

<sup>183</sup> Adoptada en XIX Reunión del Consejo del Mercado Común Florianópolis, diciembre de 2000 {cfr notas N° 215,66,144,145,146,147,148, 149,150, 151}.

las Listas de Compromisos Específicos presentadas por los Estados Partes, convocándose a la Tercera Ronda de Compromisos Específicos, la cual a su vez y mediante la Resolución MERCOSUR/CMC/DEC. N° 10/01 *III Ronda de negociación de compromisos específicos en materia de servicios*<sup>184</sup> concluyó esta tercera ronda y se aprobaron las Listas de Compromisos Específicos en Materia de Servicios.

Mediante la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 11/01 *Exención MERCOSUR para futuras reglamentaciones restrictivas en el marco del Protocolo de Montevideo sobre el comercio de servicios*<sup>185</sup> se estableció que cuando un Estado Parte ejerza su derecho a reglamentar aquellos sectores y subsectores de servicios que en la actualidad no están reglamentados, eximirá a los servicios y a los prestadores de servicios de los demás Estados Partes de las restricciones al acceso a mercado y al trato nacional que eventualmente pudiera contener esta reglamentación, siempre que se encuentren liberalizados y consignados en las listas de los demás Estados Partes.

La Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 13/02 *Profundización de los compromisos de liberalización en materia de servicios "IV Ronda de negociaciones de compromisos específicos en materia de servicios"*<sup>186</sup> convocó para la cuarta ronda para en el año 2002, en la cual también se completaría la Ronda Multisectorial Restringida y proseguirá en el proceso de consolidación de status quo y aclaración de entradas "no consolidado" para todos los sectores y todos los modos de prestación en especial los siguientes sectores incluidos en la III Ronda: 1. Servicios prestados a las empresas; 4. Servicios de distribución; 5. Servicios de enseñanza; 9. Servicios de turismo y relacionados con los viajes. Ronda que se dio por concluida y aprobada mediante la Resolución MERCOSUR/GMC/DEC. N° 22/03 *"Cuarta Ronda de negociaciones de compromisos específicos en materia de servicios"*<sup>187</sup>. La Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 52/03 *Profundización de los compromisos de liberalización en materia de servicios "V Ronda de negociaciones de compromisos específicos en materia de servicios"*<sup>188</sup> se instruyó al Grupo de Servicios a someter al GMC antes de julio de 2004 la identificación de sectores y propuestas de metodologías y calendarios para la eliminación de las limitaciones consignadas en las listas de compromisos específicos y para la armonización de los marcos regulatorios sectoriales y que la "V Ronda de Negociaciones" debería concluir con el proceso de consolidación del status quo y de aclaración de las entradas "no consolidado" para todos los sectores y todos los modos de prestación. La Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 29/04 *Quinta ronda de negociación de compromisos específicos en materia de servicios*<sup>189</sup> la dio por concluida y se aprobaron las Listas de Compromisos Específicos que sustituyeron a las listas de compromisos del Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios y entrarían en vigencia según lo dispuesto en el art. 27 del referido Protocolo. Asimismo, se

---

<sup>184</sup> Adoptada en XXI Reunión del Consejo del Mercado Común Montevideo, 20 de diciembre de 2001. {cfr. notas N°216, 66, 144, 150, 151 y 152}.

<sup>185</sup> Adoptada en XXI Reunión del Consejo del Mercado Común Montevideo, 20 de diciembre de 2001. {cfr. notas N°217, 66 y 150}.

<sup>186</sup> Adoptada en XLV Reunión del Grupo Mercado Común Buenos Aires, 17 y 18 de abril de 2002. {cfr. notas N°218, 66, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151 y 152}.

<sup>187</sup> Adoptada en XXV Reunión del Consejo del Mercado Común Montevideo, diciembre de 2003 {cfr. notas N°220, 66, 144, 150, 151, 152, 184, 186}.

<sup>188</sup> Adoptada en LII Reunión del Grupo Mercado Común Montevideo, diciembre de 2003 {cfr. notas N°221, 66, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 184, 186}.

<sup>189</sup> Adoptada en XXVII Reunión del Consejo del Mercado Común Belo Horizonte, diciembre de 2004 {cfr. notas N°222, 66, 150, 151, 183, 184, 186, 187, 188}.

derogaron las Decisiones CMC N° 01/00, 56/00, 10/01 y 22/03. Finalmente, la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 33/04 *Profundización de los compromisos de liberalización en materia de servicios "VI Ronda de negociaciones de compromisos específicos en materia de servicios"*<sup>190</sup> convocó a la sexta ronda en el año 2005, la cual debería progresar en la liberalización/eliminación de restricciones y concluir con el proceso de consolidación del status quo y de aclaración de las entradas "no consolidado" para todos los sectores y todos los modos de prestación antes de julio de 2005.

Al considerar el surgimiento de la pandemia del del Síndrome Respiratorio Agudo Grave (SARS), mediante la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 07/03 *Inclusión de síndrome respiratorio agudo grave (SARS) en el listado y definición de enfermedades de notificación obligatoria entre los estados partes del MERCOSUR*<sup>191</sup> y se adoptaron las siguientes definiciones de caso de SARS: Caso sospechoso y Caso probable con correspondiente caracterización médica. De manera análoga, la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 09/03 *Declaración de salud del viajero en el MERCOSUR*<sup>192</sup> estableció la necesidad de contar con procedimientos mínimos armonizados de información sobre la salud de viajeros en viaje por los Estados Partes del MERCOSUR y la conveniencia de disponer de informaciones epidemiológicas que permitan la adopción de respuestas rápidas, integradas y eficientes en las acciones de control sanitario en las áreas de puertos, aeropuertos, terminales y puntos de frontera.

Tomando en cuenta que la Resolución GMC N° 36/00 instruyó al Grupo de Servicios a que elabore los términos de referencia para la negociación de normativa MERCOSUR, aplicable a la libre circulación temporaria de personas físicas proveedoras de servicios y que se había concluido un Acuerdo para la creación de la Visa MERCOSUR, que establecía reglas comunes para el movimiento temporal de personas físicas prestadoras de servicios del MERCOSUR se adoptó la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 16/03 *Acuerdo para la creación de la "Visa MERCOSUR"*<sup>193</sup> y mediante la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 38/04 *Documento de viaje provisorio MERCOSUR*<sup>194</sup> se estableció que para aquellos nacionales de los Estados Partes que se encuentren en el territorio de terceros Estados sin contar con representación consular de su país de origen y solo para regresar al País de origen de su titular, se pueda extender un documento por las representaciones de los Estados Partes del MERCOSUR a nacionales de cualquiera de ellos que no cuenten con representaciones consulares.

Considerando que la cooperación entre los Estados Partes del MERCOSUR y los Estados Asociados debe ser fortalecida por medio de normas que aseguren una adecuada implementación de la justicia penal mediante la rehabilitación social de la persona condenada y que para el cumplimiento de tal finalidad humanitaria es conveniente que se conceda a la persona condenada la oportunidad de cumplir su sentencia en el estado de su nacionalidad o en el de su residencia legal o permanente se aprobó la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 34/04 *Proyectos de acuerdo sobre traslado de personas condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR y entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile*<sup>195</sup>.

---

<sup>190</sup> Adoptada en LVI Reunión del Grupo Mercado Común Rio de Janeiro, noviembre de 2004 {cfr. notas N°223, 66, 144, 145, 146, 147, 148,149,150,151,152, 184, 186, 187 y 188}.

<sup>191</sup> Adoptada en L Reunión del Grupo Mercado Común Asunción, 16 y 17 de junio de 2003. {cfr. notas N°224 y 66}.

<sup>192</sup> Adoptada en L Reunión del Grupo Mercado Común Asunción, 16 y 17 de junio de 2003. {cfr. notas N° 225 y 66}.

<sup>193</sup> Adoptada en LI Reunión del Grupo Mercado Común Montevideo, 22 y 23 septiembre de 2003. {cfr. notas N°226, 66, 144 y 150}.

<sup>194</sup> Adoptada en XVII Reunión del Consejo del Mercado Común Belo Horizonte, 13 y 14 diciembre de 2004 {cfr. notas N° y 66}.

<sup>195</sup> Adoptada en XVII Reunión del Consejo del Mercado Común Belo Horizonte, 13 y 14 diciembre de 2004 {cfr. notas N° 227 y 66}.



## E. Un período de altos y bajos (2005-2013)

Durante este período se va a producir las incorporaciones de Venezuela y Bolivia al MERCOSUR, lo que hizo avanzar la agenda integracionista, sin embargo, hacia el final del período la exclusión del Paraguay del bloque ocasionará una nueva crisis generalizada en el MERCOSUR.

La Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 29/05 *Solicitud de Adhesión de la República Bolivariana de Venezuela al Mercado Común del Sur*<sup>196</sup> acogió la solicitud de la República Bolivariana de Venezuela de incorporarse al MERCOSUR como Estado Parte e instruyó al Grupo Mercado Común a negociar al amparo del artículo 20 del Tratado de Asunción y su reglamentación, las condiciones y términos específicos de la adhesión al MERCOSUR. Al aprobar el proyecto de Acuerdo Marco para esta Adhesión, se indicó que, hasta la entrada en vigor del Protocolo de Adhesión, el Estado adherente podría participar de las reuniones de los órganos y foros del bloque regional con derecho a voz.

Poco tiempo después, el 21 de diciembre de 2006, el Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia manifestó su disposición de iniciar los trabajos que permitieran su incorporación como Estado Parte del MERCOSUR lo cual generó que el 18 de enero de 2007 se adoptara la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 01/07 *Grupo de trabajo Ad Hoc para la incorporación de la República de Bolivia como Estado Parte del MERCOSUR*<sup>197</sup> acogiendo con satisfacción la predisposición del Gobierno de la República de Bolivia de iniciar los trabajos que permitan al país la plena incorporación al MERCOSUR y se constituyó un Grupo de Trabajo *Ad Hoc*, para definir, en conjunto con la delegación de la República de Bolivia, los términos para la incorporación de Bolivia como Estado Parte del MERCOSUR el cual debería presentar al Consejo del Mercado Común.

Con la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 12/07 *Proceso de adhesión de la República Bolivariana de Venezuela al MERCOSUR*<sup>198</sup> se aprobó el Informe Final del Grupo de Trabajo creado por el Artículo 11 del Protocolo de Adhesión de la República Bolivariana de Venezuela al MERCOSUR y se decidió crear un Grupo de Trabajo *Ad Hoc* a fin de proseguir con las tareas remanentes mencionadas en el Informe Final y en sus apéndices del Grupo de Trabajo creado por el artículo 11 del Protocolo de Adhesión y tratar cualquier otro asunto necesario para la conclusión de la adhesión de la República Bolivariana de Venezuela al MERCOSUR, conforme con el Protocolo de Adhesión y los acuerdos y consensos logrados en las reuniones de dicho Grupo. Se indicó que el Grupo de Trabajo *Ad Hoc* debería presentar al CMC los resultados de sus trabajos en un plazo de 180 días, contado a partir de su primera reunión, prorrogable por igual período.

Sin embargo, el 29 de junio de 2012, en ocasión de la XLIII Reunión del Consejo del Mercado Común las Presidentas de Argentina y Brasil y el Presidente de Uruguay, junto al representante por Venezuela "reiteraron su condena a la ruptura del orden democrático producida en la República del Paraguay, subrayaron que el restablecimiento de las instituciones democráticas es condición indispensable para el desarrollo del proceso de integración y decidieron suspender, en el marco del Protocolo de Ushuaia sobre Compromiso Democrático del MERCOSUR, el derecho de ese país a

---

<sup>196</sup> Adoptada en XXIX Reunión del Consejo del Mercado Común Montevideo, 7 y 8 de diciembre de 2005. {cfr. notas N° 230 y 66}.

<sup>197</sup> Adoptada en XXXII Reunión del Consejo del Mercado Común Rio de Janeiro, 18 de enero de 2007. {cfr. notas N° 231 y 66}.

<sup>198</sup> Adoptada en V Reunión Extraordinaria del Consejo del Mercado Común Asunción, 21 y 22 de mayo de 2007. {cfr. notas N°232, 66 y 196}.

*participar en los órganos del MERCOSUR* y resaltaron su compromiso con que los efectos de la aplicación de esta medida no causen perjuicios al pueblo paraguayo. La suspensión cesaría cuando, de acuerdo a lo establecido en el artículo 7° del Protocolo de Ushuaia, se verifique el pleno restablecimiento del orden democrático en la parte afectada”<sup>199</sup>.

Un mes más tarde en ese mismo año, tomando en cuenta La “Declaración sobre la Incorporación de la República Bolivariana de Venezuela al MERCOSUR”, aprobada por los presidentes de los Estados Partes durante la Cumbre de Mendoza, el 29 de junio de 2012 y que la República Bolivariana de Venezuela depositó su instrumento de ratificación al Protocolo de Adhesión al MERCOSUR el 13 de julio de 2012 mediante la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 27/12 Adhesión de la República Bolivariana de Venezuela al MERCOSUR**<sup>200</sup> se estableció que a partir del 12 de agosto de 2012, la República Bolivariana de Venezuela adquiriría la condición de Estado Parte y participaría con todos los derechos y obligaciones en el MERCOSUR, de acuerdo al artículo 2° del Tratado de Asunción y en los términos del Protocolo de Adhesión y que el procedimiento previsto en el inciso ii) del artículo 40 del Protocolo de Ouro Preto para la vigencia de las normas emanadas de los órganos del MERCOSUR, será realizado mediante la incorporación de la normativa MERCOSUR por los Estados Partes en pleno ejercicio de sus capacidades, en los términos del inciso iii) del referido artículo. En esa misma Reunión Extraordinaria del Consejo del Mercado Común se reglamentaron los Aspectos Operativos de la Suspensión de la República de Paraguay mediante la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 28/12 Reglamentación de los aspectos operativos de la suspensión de la República del Paraguay**<sup>201</sup>.

Al considerar que el Protocolo de Adhesión de la República Bolivariana de Venezuela al MERCOSUR había entrado en vigencia el 12 de agosto de 2012 y que el referido Protocolo establecía, en su Artículo 3, el compromiso de Venezuela de adoptar el acervo normativo del MERCOSUR en un plazo de cuatro años contado a partir de su entrada en vigencia y que la República Bolivariana de Venezuela comunicó a la Secretaria del MERCOSUR la adopción de un conjunto de normas durante el segundo semestre de 2012, mediante la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 66/12 Cronograma de incorporación por la República Bolivariana de Venezuela del Acervo Normativo del MERCOSUR**<sup>202</sup> se decidió que la incorporación de la Normativa MERCOSUR por la República Bolivariana de Venezuela comprendía Normas ya adoptadas por Venezuela, Normas que deberán ser adoptadas antes del 31 de marzo de 2013 y Normas que deberán ser adoptadas conforme los cronogramas acordados por el Grupo de Trabajo creado por el Art. 11 del Protocolo de Adhesión de la República Bolivariana de Venezuela al MERCOSUR.

Al considerar que mediante nota del Presidente Evo Morales a la Presidencia *Pro Tempore* del MERCOSUR de 21 de diciembre de 2006, el Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia manifestó su disposición de iniciar los trabajos que permitan su incorporación como Estado Parte del MERCOSUR mediante la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 68/12 Proceso de adhesión del Estado Plurinacional de Bolivia al MERCOSUR**<sup>203</sup>, este acogió favorablemente la disposición del Estado Plurinacional de Bolivia de iniciar los trabajos con miras a su plena incorporación al MERCOSUR y que, en ocasión de la XXXII Cumbre de Presidentes del MERCOSUR, fue adoptada la Decisión CMC

---

<sup>199</sup> Adoptada en XLII Reunión del Consejo del Mercado Común Mendoza, 29 de junio de 2012.

<sup>200</sup> Adoptada en X Reunión Extraordinaria del Consejo del Mercado Común Brasilia, 30 de Julio de 2012. {cfr. notas N° 234 y 66}.

<sup>201</sup> Adoptada en X Reunión Extraordinaria del Consejo del Mercado Común Brasilia, 30 de Julio de 2012. {cfr. notas N° 235 y 66}.

<sup>202</sup> Adoptada en XLIV Reunión del Consejo del Mercado Común Brasilia, 6 de diciembre de 2012. {cfr. notas N°236, 66, 198 y 200}.

<sup>203</sup> Adoptada en XLIV Reunión del Consejo del Mercado Común Brasilia, 6 de diciembre de 2012. {cfr. notas N° 237 y 66}.

N° 01/07, por la cual se creó el Grupo de Trabajo Ad Hoc para la Incorporación de Bolivia al MERCOSUR y que asimismo, en el marco de este proceso, se realizaron en 2007 dos reuniones del mencionado GT Ad Hoc, con miras a la plena incorporación del Estado Plurinacional de Bolivia al MERCOSUR y que en ocasión de la XLI Reunión Ordinaria del CMC, los Estados Partes del MERCOSUR reiteraron su invitación al Estado Plurinacional de Bolivia para profundizar su relación con el MERCOSUR y decidió aprobar el texto del Protocolo de Adhesión del Estado Plurinacional de Bolivia al MERCOSUR y se recomendó a los Estados Partes del MERCOSUR la suscripción del Protocolo de Adhesión. Hasta la entrada en vigor del mencionado Protocolo, el Estado adherente podrá participar de las reuniones de los órganos y foros del MERCOSUR con derecho a voz.

Como producto de estas acciones Venezuela se había incorporado al MERCOSUR y Bolivia continuaba con las actividades destinadas a su membresía plena. En este período el MERCOSUR va a dedicar una atención especial al tema de las asimetrías existentes entre los Estados Partes, por un lado y a la creación del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM) que va a jugar un papel importante en la promoción de acciones para la convergencia estructural del MERCOSUR que era un tema que venía siendo abordado y que ahora se le daba una instrumentación específica.

Va a cerrarse el período con la salida de Paraguay del MERCOSUR a mediados del año 2012 al aplicarle la cláusula democrática prevista en el Protocolo de Ushuaia (29 de junio de 2012) debido a la destitución del presidente Fernando Lugo por un juicio expreso en el Congreso de su país, lo que ocasionó un descenso profundo en las actividades del MERCOSUR.

**Cuadro 9**  
**MERCOSUR: resumen del período 2005-2013**

Asuntos principales del período	
Plan de superación de las asimetrías	- Integración y puesta en marcha del Fondo para la Convergencia Estructural y fortalecimiento de la estructura institucional del
	- Directrices para un plan para la superación de las asimetrías
Integración/exclusión	- Se inicia el Proceso de adhesión de la República Bolivariana de Venezuela (República Bolivariana de)
	- Creación del Grupo de trabajo Ad Hoc para la incorporación de la República de Bolivia (Estado Plurinacional de) como Estado Parte
	- Suspensión de la República del Paraguay
Ámbito fronterizo	- Actualización nómina de puntos de frontera de controles integrados de frontera
	- Mecanismo para la facilitación del comercio intrazona
Facilitación al transporte	- Principios generales de acceso a la profesión de transportista
Transporte peligroso	- Acuerdo para la facilitación del transporte de mercancías peligrosas
Servicios	- Orientaciones para el avance de la liberalización del comercio de servicios
	- Ronda de negociaciones de compromisos específicos en materia de servicios
Facilitación a la libre circulación	- Enmienda sobre traslado de personas condenadas en Estados Partes
Salud del viajero	- Establecimiento de la Declaración de salud del viajero

Fuente: Elaboración propia.

## 1. Orientaciones políticas/programas de acción/cronogramas

Mediante el documento MERCOSUR/CMC/DEC. N° 11/05 *Prórroga de los plazos establecidos en la decisión CMC N° 51/04 (Programa de trabajo del MERCOSUR para el período 2004-2006)*<sup>204</sup> se establecieron nuevas fechas de finalización a varias de las tareas previstas como: Identificar sectores prioritarios para el establecimiento de regímenes especiales comunes de importación, Conclusión de los Reglamentos Comunes para la Aplicación de medidas anti-dumping y compensatorias, Modificaciones al Protocolo de Defensa de la Competencia y presentación de programa para permitir su vigencia a partir de 2005, Concluir los trabajos de armonización de indicadores macroeconómicos (Incluyendo los agregados monetarios), Avanzar durante el año 2004 en la armonización y reconocimiento de los marcos regulatorios relativos a la biotecnología agropecuaria aplicada por cada Estado Parte, así como a la coordinación de posiciones en la materia en los foros internacionales, Evaluar la interrelación de los distintos acuerdos firmados o en negociación que se refieren a la libre circulación de los ciudadanos de los Estados Partes y Elaborar propuestas con vistas a la promoción de los derechos de los trabajadores en el MERCOSUR.

En este período un esfuerzo notable fue invertido en el establecimiento del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR. En la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC N° 18/05 *Integración y funcionamiento del Fondo para la Convergencia Estructural y fortalecimiento de la estructura institucional del MERCOSUR*<sup>205</sup> se establece que se desarrollaran los siguientes Programas: Convergencia Estructural (desarrollo y ajuste estructural de las economías menores y regiones menos desarrolladas, incluyendo el mejoramiento de los sistemas de integración fronteriza y de los sistemas de comunicación en general), Desarrollo de la Competitividad (contribuir a la competitividad en el ámbito del MERCOSUR, incluyendo procesos de reconversión productiva y laboral que faciliten la creación de comercio intra MERCOSUR, y proyectos de integración de cadenas productivas y de fortalecimiento de la institucionalidad pública y privada en los aspectos vinculados a la calidad de la producción (estándares técnicos, certificación, evaluación de la conformidad, sanidad animal y vegetal, etc.); así como a la investigación y desarrollo de nuevos productos y procesos productivos), Cohesión Social (contribuir al desarrollo social, en particular, en las zonas de frontera, y podrían incluir proyectos de interés comunitario en áreas de la salud humana, la reducción de la pobreza y el desempleo) y el de Fortalecimiento de la Estructura Institucional y del Proceso de Integración (atender la mejora de la estructura institucional del MERCOSUR y su eventual desarrollo). El FOCEM se integraría con aportes anuales de los Estados Partes que tendrían el carácter de contribuciones no reembolsables cuyo monto total anual sería de cien millones de dólares y sería integrado conforme a los siguientes porcentajes Argentina: 27%, Brasil: 70%, Paraguay: 1% y Uruguay: 2%. Mientras que los recursos del FOCEM destinados al financiamiento de los proyectos de los Programas I, II y III, se distribuirán entre los Estados Partes, de acuerdo con los siguientes porcentajes: Paraguay 48%, Uruguay 32%, Argentina 10% y a los Brasil: 10%. Se estableció que, durante los primeros cuatro años, los recursos financieros del FOCEM asignados a proyectos del Programa I deberán

---

<sup>204</sup> Adoptada en XXVIII Reunión del Consejo del Mercado Común Asunción, 18 y 19 de junio de 2005. {cfr. notas N°238, 66, 109, 163}.

<sup>205</sup> Adoptada en XXVIII Reunión del Consejo del Mercado Común Asunción, 18 y 19 de junio de 2005. {cfr. notas N°239, 66, 165, 166 y 167}.

emplearse prioritariamente para aumentar la dotación de infraestructura física de los Estados Partes, en particular, para facilitar el proceso de integración.

Con la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 17/06 *Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR***<sup>206</sup> se planteó iniciar el análisis de los perfiles de proyectos piloto siguientes: Programa de Acción MERCOSUR Libre de Fiebre Aftosa (CMA), Rehabilitación y mejoramiento de carreteras de accesos y circunvalación del Gran Asunción (Paraguay), Pavimentación y recapado de caminos de salida de zonas productivas (Paraguay), Rehabilitación de Corredores Viales (Paraguay), Laboratorio de Bioseguridad y Fortalecimiento del Laboratorio de Control de Alimentos (Paraguay), Aumento de la productividad de algodón y maíz a través de prácticas conservacionistas de producción (Paraguay), Cobertura de riesgo para el fortalecimiento de la capacidad productiva (Paraguay), Programa de apoyo integral de las microempresas (Paraguay), Fortalecimiento institucional de la SM para la implementación del FOCEM (SM), Fortalecimiento institucional de la SM para sistema de información del AEC (SM), Fortalecimiento institucional de la SM para implementación de base de datos jurisprudencial (SM) y Fortalecimiento institucional de la SM para mejorar la infraestructura (SM). En la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 28/06 *Primer presupuesto del FOCEM***<sup>207</sup> se aprobó el primer presupuesto y se invitó a los Estados Partes podrían presentar proyectos piloto que una vez aprobados serían imputados a este presupuesto, los cuales fueron posteriormente aprobados mediante la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC N° 08/07 *Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR aprobación de proyectos-piloto***<sup>208</sup> con el cual se aprobaron once proyectos-piloto.

Con la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC N° 10/07 *Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR***<sup>209</sup> se planteó que hasta tanto se constituya la UTF/SM prevista en las Decisiones CMC N° 18/05 y 24/05, era necesario adoptar medidas para la elaboración del Presupuesto del FOCEM correspondiente al ejercicio del año 2008 y para la tramitación de los proyectos piloto que se presenten. La Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC N° 11/07 *Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR aprobación de proyectos piloto***<sup>210</sup> y la **MERCOSUR/CMC/DEC N° 23/07 *Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR aprobación de proyectos piloto***<sup>211</sup> aprobaron el proyecto piloto "Rehabilitación de Corredores Viales", presentado por la República del Paraguay y los proyectos piloto "Desarrollo de Capacidades e Infraestructura para Clasificadores Informales de Residuos Urbanos en Localidades del Interior del Uruguay"; "Intervenciones Múltiples en Asentamientos Ubicados en Territorios de Frontera con Situaciones de Extrema Pobreza y Emergencia Sanitaria, Ambiental y Hábitat" y el Proyecto Piloto "Ruta 12: Tramo Empalme Ruta 54–Ruta 55" presentados por la República Oriental del Uruguay. Mediante la Decisión

<sup>206</sup> Adoptada en XXXV Reunión del Consejo del Mercado Común Córdoba, 20 y 21 de julio de 2006. {cfr. notas N°240, 66, 165, 166, 167 y 205}.

<sup>207</sup> Adoptada en XXXI Reunión del Consejo del Mercado Común Brasilia, 14 y 15 diciembre de 2006 {cfr. notas N°241, 66, 167, 205, 206}.

<sup>208</sup> Adoptada en XXXII Reunión del Consejo del Mercado Común Córdoba, 18 enero de 2007. {cfr. notas N°242, 66, 167, 205 y 206}.

<sup>209</sup> Adoptada en V Reunión Extraordinaria del Consejo del Mercado Común Asunción, mayo de 2007 {cfr. notas N°243,66,167, 205, 207 y 208}.

<sup>210</sup> Adoptada en V Reunión Extraordinaria del Consejo del Mercado Común Asunción, 21 y 22 mayo de 2007 {cfr. notas N°244, 66, 167, 205, 206, 207 y 208}.

<sup>211</sup> Adoptada en XXIII Reunión del Consejo del Mercado Común Asunción, junio de 2007 {cfr. notas N°246,66,165,166,167,205, 207, 208, 209 y 210}.

**MERCOSUR/CMC/DEC. N° 21/07 Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR**<sup>212</sup> se aprobó que los recursos presupuestados para cada Estado Parte en la Decisión CMC N° 28/06 y no asignados durante el año 2007 quedarán, con carácter excepcional, a disposición de cada Estado Parte, para asignar en el año 2008 a nuevos proyectos y que para los proyectos aprobados durante el ejercicio 2007, en caso de ejecución incompleta durante el ejercicio 2008, los recursos no utilizados deberán ser utilizados en el ejercicio 2009 en el mismo proyecto.

A nivel sub regional mediante la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC N° 39/07 Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR aprobación de proyecto-piloto "Identificación de necesidades de convergencia estructural en el MERCOSUR"**<sup>213</sup> aprobó elaborar un relevamiento y diagnóstico de las necesidades de los Estados Partes en lo concerniente a la infraestructura vial, construcción, modernización y recuperación de vías de transporte modal y multimodal que promuevan la integración física entre los Estados Partes y sus subregiones, la integración fronteriza y los sistemas de comunicación en general.

Con la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC N° 44/07 Presupuesto del FOCEM para el año 2008**<sup>214</sup> se aprobó el Presupuesto que incluye "Disposiciones Generales" y "Recursos del FOCEM y su aplicación". Luego con la **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 04/08 Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR visibilidad-guía de aplicación**<sup>215</sup> se aprobó la Guía de Aplicación de Visibilidad del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR para que los Estados Partes beneficiarios de los recursos FOCEM identifiquen las publicaciones, licitaciones, carteles y obras financiadas con dichos recursos con la frase "Proyecto financiado con recursos del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR", juntamente con el logotipo del MERCOSUR y que se armonizaría la utilización de los símbolos y elementos gráficos que representan el MERCOSUR en los distintos proyectos financiados por el FOCEM para que la visibilidad sea efectiva y consistente con los objetivos del fondo. De igual forma, se adoptó la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 05/08 Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR procedimiento para la publicación de las licitaciones internacionales**<sup>216</sup> que estableció el procedimiento para la publicación de las licitaciones que se realicen en el marco de los proyectos financiados con recursos del FOCEM, para garantizar la transparencia y divulgación de dichos procesos.

Con la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 06/08 Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR. Prórroga de plazos**<sup>217</sup> se acordó, de manera excepcional, que los recursos presupuestados para cada Estado Parte y no asignados durante el año 2008 quedarán, con carácter excepcional, a disposición de cada Estado Parte, para asignar en el año 2009 a nuevos proyectos y

---

<sup>212</sup> Adoptada en XXXIII Reunión del Consejo del Mercado Común Asunción 27 y 28 junio de 2007. {cfr. notas N°245, 66, 165, 166, 167, 205, 207, 208, 209 y 210}.

<sup>213</sup> Adoptada en VI Reunión Extraordinaria del Consejo del Mercado Común Montevideo 25 de octubre de 2007. {cfr. notas N°247, 66, 167 y 205}.

<sup>214</sup> Adoptada en XXXIV Reunión del Consejo del Mercado Común Montevideo 17 de diciembre de 2007. {cfr. notas N°248, 66, 167, 205, 206, 207 y 212}.

<sup>215</sup> Adoptada en XXXV Reunión del Consejo del Mercado Común San Miguel de Tucumán 30 de junio de 2008. {cfr. notas N°249, 66, 167 y 205}.

<sup>216</sup> Adoptada en XXXV Reunión del Consejo del Mercado Común San Miguel de Tucumán 30 de junio de 2008. {cfr. notas N°250, 66, 167 y 205}.

<sup>217</sup> Adoptada en XXXV Reunión del Consejo del Mercado Común San Miguel de Tucumán 30 de junio de 2008. {cfr. notas N°251, 66, 167, 205, 207, 208, 209, 210, 211, 213, 216 y 236}.

los recursos de proyectos aprobados asignados a los ejercicios presupuestarios 2007 y 2008 podrán emplearse en el mismo proyecto hasta el 31 de diciembre de 2010.

Al considerar las diferencias puntuales de ritmo de Paraguay y Uruguay, para avanzar hacia la conformación del Mercado Común y la necesidad de una consideración especial para los países y regiones menos desarrollados y que los Estados Partes presentan diferentes grados de desarrollo económico, de tamaño relativo y de ubicación geográfica que dificultan a los socios menores aprovechar plenamente los beneficios potenciales de la integración se adoptó la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 34/06 *Directrices para un plan para la superación de las asimetrías en el MERCOSUR***<sup>218</sup> la cual contiene: a) Objetivos de corto, mediano y largo plazo; b) Instrumentos de política comunitaria para alcanzar dichos objetivos que deberán basarse en pilares temáticos tales como —acciones para el desarrollo y la integración de las economías de los países sin litoral marítimo, — acciones de apoyo a la competitividad de las economías menores, —acciones para facilitar el efectivo acceso a los mercados, incluyendo los de terceros países y su— marco institucional; c) Cronograma de puesta en vigencia de los instrumentos y d) Criterios para evaluar resultados.

Mediante la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 06/07 *Superación de las asimetrías en el MERCOSUR***<sup>219</sup> se constituyó un Grupo de Trabajo *Ad Hoc* a nivel de Viceministros para conducir el proceso de implementación de la Decisión CMC N° 34/06 y para examinar las propuestas específicas que sean presentadas en este contexto, las cuales fueron aprobadas mediante la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC N° 33/07 *Plan estratégico para la superación de las asimetrías en el MERCOSUR***<sup>220</sup> la cual además creó un Grupo de Alto Nivel (GAN) que se encargaría de elaborar el Plan Estratégico para la Superación de las Asimetrías en el MERCOSUR, el cual deberá contener objetivos de corto, mediano y largo plazo, basado en los principios de solidaridad, complementariedad, adicionalidad y buenas prácticas. Algunos de los lineamientos indicativos respecto a los objetivos a ser incluidos en el Plan fueron:

- Pilar I “Acciones para el desarrollo y la integración de las economías de los países sin litoral marítimo”: i) mejoramiento de la infraestructura física, ii) facilitación, expansión y diversificación de las exportaciones en el comercio intrazona y extrazona, iii) neutralización de los efectos adversos de la mediterraneidad.
- Pilar II “Acciones de apoyo a la competitividad de las economías menores”: i) expansión de la producción, aumento de la productividad y mejora en la competitividad de los rubros exportables, ii) mejoramiento del sistema logístico de apoyo a las exportaciones, iii) implementación de mecanismos de apoyo técnico y financiero a los sectores productivos de las economías menores, iv) fortalecimiento y apoyo a los procesos de certificación técnica, v) integración y complementación de los sectores productivos.
- Pilar III “Acceso a los mercados regionales y al resto del mundo”: i) tratamiento de las Restricciones y Medidas No Arancelarias al comercio intrazona, ii) programas de ayuda, cooperación y mecanismos para el acceso rápido y efectivo a los mercados regionales y

---

<sup>218</sup> Adoptada en XXXI Reunión del Consejo del Mercado Común Brasilia, 14 y 15 de diciembre de 2006. {cfr. notas N°252, 66 y 165}.

<sup>219</sup> Adoptada en XXXII Reunión del Consejo del Mercado Común Río de Janeiro, enero de 2007 {cfr. notas N°253,66y 218}.

<sup>220</sup> Adoptada en XXXIII Reunión del Consejo del Mercado Común Asunción, 27 y 28 de junio de 2007. {cfr. notas N°254, 66, 165 167 y 218}.

del resto del mundo, iii) condiciones especiales para las economías menores en las negociaciones con terceros.

- Pilar IV "Marco institucional": i) implementación de programas comunitarios que contribuyan al desarrollo social, a través de proyectos en las áreas de salud humana, educación, reducción de la pobreza y empleo, ii) orientar los esfuerzos comunitarios para alcanzar los objetivos fundacionales del MERCOSUR y aquellos que contribuyan a consolidar las instituciones del Mercado Común, iii) desarrollar un esquema programático que proponga la concreción de los objetivos propuestos por el Acuerdo de Control Integrado (ACI) en la supervisión del movimiento de mercaderías en frontera.

El GAN podría asimismo considerar, entre otros, los siguientes instrumentos comunitarios: i) implementación y ampliación de instrumentos financieros, tales como el Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM), ii) programas de cooperación, iii) mecanismos para facilitar la integración y complementación de los sectores productivos en el MERCOSUR, iv) programas de inversión compartida (joint venture), y; v) programas de promoción comercial conjunta.

La Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 57/07 *Superación de las asimetrías en el MERCOSUR***<sup>221</sup> prorrogó el mandato conferido al Grupo de Alto Nivel para la Superación de las Asimetrías del MERCOSUR (GANASIM) a efectos de que continúe los trabajos tendientes a la elaboración del Plan Estratégico para la Superación de las Asimetrías del MERCOSUR, de conformidad a lo establecido por las Decisiones CMC N° 34/06 y 33/07. El GANASIM trabajaría sobre la base de las propuestas presentadas por los Estados Partes y priorizaría la utilización del FOCEM como instrumento comunitario para la financiación de los proyectos identificados una vez concluida la elaboración del Plan, deberían asegurarse los mecanismos necesarios para su implementación.

## **2. Actuaciones en el ámbito fronterizo**

Al tomar en cuenta que la Decisión CMC N° 4/00 aprobó el texto revisado, ordenado y consolidado del "Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Comercio Integrado entre la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay", denominado "Acuerdo de Recife" y que la Resolución GMC N° 45/99 aprueba las "Disposiciones Generales para el Uso de Servicios de Telefonía Básica y de Datos en las Áreas de Control Integrado" y que la adopción de principios generales comunes contribuye al proceso de integración de las comunicaciones en el MERCOSUR era necesaria para garantizar el buen funcionamiento de las Áreas de Control Integrado se adoptó la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 06/06 *Disposiciones generales para el uso de los servicios de telefonía básica y de datos en las áreas de control integrado***<sup>222</sup>.

Al considerar los avances ocurridos en la implementación de las Áreas de Control Integrado entre los Estados Partes desde el año 2001 se impuso la necesidad de aprobar la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES N° 29/07 *Nómina de puntos de frontera de controles integrados entre los***

<sup>221</sup> Adoptada en XXXIV Reunión del Consejo del Mercado Común, Montevideo 17 de diciembre de 2007. {cfr. notas N°255, 66, 165, 167, 205, 218 y 220}.

<sup>222</sup> Adoptada en LXIII Reunión del Grupo Mercado Común, Buenos Aires 20 al 22 de junio de 2006. {cfr. notas N°256, 66, 117, 168, 165, 167}.



*estados partes (derogación de la Res GMC N° 49/01)*<sup>223</sup>. La lista de los nuevos puntos de frontera de controles integrados se encuentra en la nota al pie de página<sup>224</sup>.

### 3. Acciones en materia aduanera vinculadas a la integración física

Considerando que era necesario alcanzar el efectivo acceso a los mercados intrazona, y dismantlar las restricciones no arancelarias o de efecto equivalente, y que era necesario aplicar mecanismos tendientes a corregir y eliminar las trabas al comercio intrazona la Resolución MERCOSUR/GMC/RES N° 21/05 *Mecanismo para la facilitación del comercio intrazona*<sup>225</sup> estableció un mecanismo para solucionar problemas puntuales de acceso a mercado, especialmente debido a restricciones no arancelarias, mediante la adopción de acciones de facilitación de comercio. Se establecieron condiciones específicas para tomarlos en cuenta: que se tratara de una mercadería originaria del MERCOSUR; que se encuentre retenida en el territorio de un Estado Parte; que la situación se origine en acciones o medidas adoptadas por un Estado Parte; que las acciones o medidas cuestionadas no estén siendo objeto de una controversia en curso entre las partes involucradas, o alguna causa juzgada y se estableció el procedimiento a seguir.

### 4. Transporte, tránsito, infraestructura y seguridad

Al considerar la necesidad de reglamentar el transporte de encomiendas en ómnibus de pasajeros de línea regular, habilitados para viajes internacionales se adoptó la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 28/05 *Norma relativa al transporte de encomiendas en ómnibus de pasajeros de línea regular habilitados para viajes internacionales*<sup>226</sup>. También considerando que la Resolución de la 58ª Asamblea Mundial de la Salud, celebrada el 23 de mayo de 2005, adoptó el nuevo Reglamento Sanitario Internacional (2005) y que era conveniente compatibilizar los términos que integran el glosario del Reglamento Sanitario Internacional (2005) con los de la Subcomisión de Puertos, Aeropuertos, Terminales y Puntos de Frontera del MERCOSUR se adoptó la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 34/05 *Glosario de control sanitario de puertos, aeropuertos, terminales y puntos de frontera (derogación de la resolución GMC N° 27/00)*<sup>227</sup> y la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 09/08 *Procedimientos mínimos de inspección sanitaria en embarcaciones que navegan por los estados partes del MERCOSUR (derogación de la Res. GMC N° 06/03)*<sup>228</sup>.

Para establecer el alcance y contenido específico del numeral 6 literal a) del Anexo de la Resolución GMC N° 58/94 "Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista y su Ejercicio en el Ámbito del MERCOSUR", a efectos de asegurar la plena y correcta aplicación de la citada Resolución mediante la Decisión MERCOSUR/GMC/RES. N° 14/06 *Principios generales de acceso a la*

<sup>223</sup> Adoptada en LXX Reunión del Grupo Mercado Común Montevideo, 10 al 11 de diciembre de 2007. {cfr. notas N°257, 66 y 168}.

<sup>224</sup> NÓMINA DE NUEVOS PUNTOS DE FRONTERA DE CONTROLES INTEGRADOS ENTRE LOS ESTADOS PARTES: FRONTERA ARGENTINA-BRASIL Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico: Andresito (única cabecera), Alvear - Itaqué (a definir); Control de Cargas-Transporte Automotor: Alvear-Itaqué (a definir); Control de Cargas-Ferrocarril: Uruguayana (única cabecera). FRONTERA ARGENTINA-PARAGUAY Control Integrado de Cargas-Transporte Automotor: Clorinda/Puerto Falcón (ambas cabeceras). FRONTERA BRASIL-PARAGUAY Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico: Salto del Guairá (única cabecera), Santa Helena (única cabecera); Control Integrado de Cargas-Transporte Automotor:-Foz de Iguazú / Ciudad del Este (ambas cabeceras), Salto del Guairá (única cabecera): Santa Helena (única cabecera). {cfr. notas N° 258}.

<sup>225</sup> Adoptada en XXIX Reunión Extraordinaria del Grupo Mercado Común Asunción, 16 de junio de 2005. {cfr. notas N° 259 y 66}.

<sup>226</sup> Adoptada en LX Reunión del Grupo Mercado Común Montevideo, 17 al 19 de octubre de 2005. {cfr. notas N°260, 66, y 89}.

<sup>227</sup> Adoptada en LX Reunión del Grupo Mercado Común Montevideo, 17 al 19 de octubre de 2005. {cfr. notas N° 261 y 66}.

<sup>228</sup> Adoptada en LXXII Reunión del Grupo Mercado Común Buenos Aires, 19 y 20 de junio de 2008. {cfr. notas N°267, 66 y 175}.

*profesión de transportista*<sup>229</sup> se estableció la siguiente redacción: "Ser propietaria de una flota que tenga una capacidad transportaría dinámica total mínima de 80 (ochenta) toneladas, la cual podrá integrarse a través de equipos del tipo tractor con semirremolque, camiones con acoplado, o vehículos del tipo camión, según el Acuerdo 1.50 "Sistema normalizado de medición de la carga útil de los vehículos de autotransporte internacional de cargas", aprobado en la XIV Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los países del Cono Sur.

En vista que con la aprobación de la Resolución GMC N° 75/97 se logró armonizar condiciones de competencia entre las empresas de transporte con el propósito de igualar al máximo posible los regímenes de inspección técnica vehicular existentes en los Estados Partes y a efectos de facilitar las operaciones de transporte, la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 15/06 *Perfeccionamiento del plazo de vigencia de la inspección técnica vehicular*<sup>230</sup> se estableció que cuando por caso fortuito o fuerza mayor, el plazo de vigencia del certificado de inspección técnica vehicular periódica, establecido mediante la Resolución GMC N° 75/97 hubiere expirado en el país de tránsito o destino, la vigencia del mismo se extenderá por un plazo adicional hasta el ingreso del vehículo en su país de origen no pudiendo extenderse el plazo más allá de los 30 días corridos y que en el caso de mercancías peligrosas, para poder regresar cargado a su país de origen el vehículo deberá previamente aprobar una inspección técnica vehicular en el referido país de destino.

Para armonizar los criterios para establecer las tasas por emisión del Certificado de Libre Plática y el Certificado del Control Sanitario a Bordo y Certificado de Exención del Control Sanitario a Bordo con el nuevo Reglamento Sanitario Internacional (2005) se aprobó la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 49/06 *Criterios para el establecimiento de tasas por emisión del Certificado de Libre Plática y de los certificados de control sanitario a bordo y de exención del control sanitario a bordo (derogación de la Res. GMC N° 44/02)*<sup>231</sup> y la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 47/08 *Requisitos para la concesión de libre plática en embarcaciones en el MERCOSUR (derogación de la Res. GMC N° 27/02)*<sup>232</sup>.

También para actualizar el Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR en conformidad con el Reglamento Modelo de las Naciones Unidas y simplificar las consultas de usuarios, expedidores y transportistas, así como proporcionar una mayor seguridad a las operaciones de transporte terrestre de estos productos se adoptó la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC N° 32/07 *acuerdo para la facilitación del transporte de mercancías peligrosas en el MERCOSUR*<sup>233</sup>.

Al considerar la conveniencia de armonizar progresivamente los reglamentos técnicos que hacen a la seguridad vial en el territorio de los Estados Partes se adoptó la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 64/08 *Uso de bandas reflectivas para vehículos de transporte por carretera de cargas o pasajeros*<sup>234</sup>. De igual forma, para actualizar el "Acuerdo sobre Pesos y Dimensiones de Vehículos" de 1991 y adecuar sus disposiciones a la evolución técnica, se adoptó la Resolución

---

<sup>229</sup> Adoptada en LXIII Reunión del Grupo Mercado Común Buenos Aires, 20 al 22 de junio de 2006. {cfr. notas N° 262 y 66}.

<sup>230</sup> Adoptada en LXIII Reunión del Grupo Mercado Común Buenos Aires, 20 al 22 de junio de 2006. {cfr. notas N°263, 66, y 137}.

<sup>231</sup> Adoptada en LXV Reunión del Grupo Mercado Común Brasilia, 22 al 24 de noviembre de 2006. {cfr. notas N° 264 y 66 }.

<sup>232</sup> Adoptada en LXXIV Reunión del Grupo Mercado Común Brasilia, 26 al 28 de noviembre de 2008. {cfr. notas N°265, 66 y 173}.

<sup>233</sup> Adoptada en XXIII Reunión del Consejo del Mercado Común Asunción, 27 y 28 de junio de 2007 {cfr. notas N°266, 66 y 84}.

<sup>234</sup> Adoptada en LXXIV Reunión del Grupo Mercado Común Brasilia, 26 al 28 de noviembre de 2008. {cfr. notas N°268 y 66}.

**MERCOSUR/GMC/RES. N° 65/08 *Acuerdo sobre pesos y dimensiones de vehículos de transporte por carretera de pasajeros y cargas***<sup>235</sup>.

En cuanto al (FOCEM) se aprobaron los siguientes proyectos **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 48/07 *Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR*** aprobación del proyecto: "Pavimentación asfáltica sobre empedrado del tramo alimentador de la ruta 8, corredor de integración regional, ruta 8 —San Salvador— Borja Iturbe y ramal a Rojas Potrero"<sup>236</sup>; **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 08/08 *Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR*** aprobación del proyecto: "Pavimentación asfáltica sobre empedrado del tramo alimentador de las rutas 6 y 7, corredores de integración regional, Pdte. Franco - Cedrales"<sup>237</sup>; **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 09/08 *Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR*** aprobación del proyecto: "Pavimentación asfáltica sobre empedrado del tramo alimentador de la ruta 2, corredor de integración regional, Itacurubi de la cordillera —Valenzuela— Gral. Bernardino Caballero"<sup>238</sup>; **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 10/08 *Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR*** aprobación del proyecto: "Recapado del tramo alimentador de las rutas 1 y 6, corredores de integración regional, ruta 1 (Carmen del Paraná)-La Paz, Ruta graneros del sur"<sup>239</sup>.

## 5. Servicios

Al considerar que ante la entrada en vigencia del Protocolo de Montevideo sobre Comercio de Servicios se deberá progresar en la liberalización/eliminación de restricciones y concluir con el proceso de consolidación del *status quo* y de aclaración de las entradas "no consolidado" para todos los sectores y todos los modos de prestación, comprendidos en el documento MTN.GNS/W/120 de la OMC y que se hace necesario proseguir el tratamiento de las Listas de Compromisos Específicos para lo que se requiere de un plazo mayor para la conclusión de las mismas se adoptó la Resolución **MERCOSUR/GMC EXT/RES. N° 65/05 *Prórroga del plazo establecido en la resolución GMC N° 33/04 (profundización de los compromisos de liberalización en materia de servicios "VI Ronda de negociaciones de compromisos específicos en materia de servicios"***<sup>240</sup> para julio de 2006.

La Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 01/06 *Sexta ronda de negociación de compromisos específicos en materia de servicios***<sup>241</sup> la cual dio por concluida y aprobó las Listas de Compromisos Específicos de los Estados Partes del MERCOSUR que sustituyen las listas de compromisos del Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios y entrarán en vigencia según lo dispuesto en el art. 27 del referido Protocolo.

<sup>235</sup> Adoptada en LXXIV Reunión del Grupo Mercado Común Brasilia, 26 al 28 de noviembre de 2008. {cfr. notas N°269 y 66}.

<sup>236</sup> Adoptada en XXIV Reunión del Consejo del Mercado Común Montevideo, 17 de diciembre de 2007. {cfr. notas N°270, 66, 167, 205, 206, 207 y 212}.

<sup>237</sup> Adoptada en XXXV Reunión del Consejo del Mercado Común San Miguel de Tucumán, 30 de junio de 2008. {cfr. notas N°271, 66, 167, 205, y 214}.

<sup>238</sup> Adoptada en XXXV Reunión del Consejo del Mercado Común San Miguel de Tucumán, 30 de junio de 2008. {cfr. notas N°272, 66, 167, 205, y 214}.

<sup>239</sup> Adoptada en XXXV Reunión del Consejo del Mercado Común San Miguel de Tucumán, 30 de junio de 2008. {cfr. notas N°273, 66, 167, 205, y 214}.

<sup>240</sup> Adoptada en XXX Reunión Extraordinaria del Grupo Mercado Común Montevideo, 5 al 6 de diciembre de 2005. {cfr. notas N°274, 66, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 184, 186, 188, 190 y 190}.

<sup>241</sup> Adoptada en XXX Reunión del Consejo del Mercado Común Córdoba, 20 y 21 de julio de 2006. {cfr. notas N°275, 66, 147, 150, 152, 186, 188, 190 y 240}.

Al considerar que la VI Ronda de Negociación de Compromisos Específicos en Materia de Servicios fue concluida durante el Consejo del Mercado Común de Córdoba, en julio de 2006, con la aprobación de la **Decisión CMC N° 01/06**, que el cumplimiento del plazo fijado en el Protocolo de Montevideo para completar el Programa de Liberalización del comercio de servicios intrazona requiere la definición de lineamientos para los trabajos del MERCOSUR en esa área, que es necesario definir los parámetros para la VII Ronda de Negociación de Compromisos Específicos y que el CMC ratificó su determinación de superar las asimetrías de los países menos desarrollados y de fomentar políticas para la mejora de las condiciones de inserción de esos países en el proceso de integración se adoptó la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 30/06 *Orientaciones para el avance de la liberalización del comercio de servicios en el MERCOSUR***<sup>242</sup> en la que se instruyó al Grupo Mercado Común a definir, hasta julio de 2007, parámetros específicos para la VII Ronda de Liberalización de Compromisos Específicos, así como lineamientos para el cumplimiento del plazo fijado en el Protocolo de Montevideo para completar el Programa de Liberalización del comercio de servicios intrazona y a tomar en cuenta, en el cumplimiento del objetivo señalado la flexibilidad necesaria para los países menos desarrollados de la región.

Al considerar que el Protocolo de Montevideo entró en vigencia el 07 de diciembre 2005, que la Resolución GMC N° 73/98 estableció los criterios e instrumentos para la celebración de negociaciones de compromisos específicos, complementados por la Resolución GMC N° 36/00, que la VI Ronda de Negociaciones de Compromisos Específicos en Materia de Servicios fue aprobada por la Decisión CMC N° 01/06, que, por la Decisión N° 30/06, se instruyó a definir los parámetros para la VII Ronda de Liberalización de Compromisos Específicos y que el objetivo de promoción del comercio y de inversiones en servicios de los Estados Partes, inclusive en terceros mercados, exigía también iniciativas que se extendieran más allá del ámbito del Protocolo de Montevideo se adoptó la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 16/07 VII Ronda de negociaciones de compromisos específicos en materia de servicios y acuerdos marco sectoriales y temáticos sobre servicios**<sup>243</sup> mediante la cual se convocó la "VII Ronda de Negociaciones de Compromisos Específicos en Materia de Servicios" que deberá avanzar en el proceso de liberalización del comercio de servicios intrazona e instruyó al Grupo de Servicios a definir y someter ante el GMC el enfoque a ser adoptado para la "VII Ronda" el cual deberá ser elegido sea por sector, por modo de prestación, por tipo de restricción, o por combinación de los tres elementos y a definir, dentro del mismo plazo, sectores o temas prioritarios de servicios a ser objeto de acuerdos marco específicos, los cuales contendrán compromisos volcados a la expansión y diversificación de los flujos de comercio e inversión en el sector, tanto entre los Estados Partes en el ámbito intrazona, como en terceros mercados. Tales acuerdos marco podrán agrupar instrumentos e iniciativas acordados en el ámbito del Grupo de Servicios o en otros foros relacionados a servicios de la estructura institucional del MERCOSUR.

Para la consecución del objetivo podrán ser contempladas, entre otras, iniciativas en materia de cooperación reglamentaria, armonización/compatibilización normativa; estructuración de foros de articulación de los operadores de servicios; reducción de obstáculos burocráticos a la prestación

---

<sup>242</sup> Adoptada en XXXI Reunión del Consejo del Mercado Común Brasilia, 14 y 15 de diciembre de 2006. {cfr. notas N°276, 66, 144, 145,146, 147, 148, 150, 190, 193 y 241}.

<sup>243</sup> Adoptada en LXVIII Reunión del Grupo Mercado Común Brasilia, 19 al 21 de junio de 2007. {cfr. notas N°277, 66, 144, 145,146, 147, 148, 150, 190, 193, 240, 241 y 242}.

de servicios, y fomento del comercio y de inversiones con identificación de capacidades competitivas y condiciones de acceso efectivo a mercados.

Al considerar que la definición de lineamientos para el comercio intrazona es necesaria para completar el Programa de Liberalización del Comercio de Servicios establecido en el Protocolo de Montevideo, que el Consejo del Mercado Común ratificó su determinación de superar las asimetrías de los países menos desarrollados y de fomentar políticas para la mejora de las condiciones de inserción de esos países en el proceso de integración y que es conveniente prorrogar el plazo establecido en la Decisión CMC N° 30/06, de manera a alcanzar los objetivos de la misma se adoptó la Decisión **MERCOSUR/CMC/ DEC. N° 24/07 Comercio de servicios prórroga de la Decisión CMC N° 30/06**<sup>244</sup> que prorrogó el plazo previsto en la Decisión CMC N° 30/06, hasta diciembre de 2007, a los efectos de definir los lineamientos para completar el Programa de Liberalización del Comercio de Servicios intrazona, establecido en el Protocolo de Montevideo.

Al considerar que el Protocolo de Montevideo entró en vigor el 07 de diciembre del 2005 y que el cumplimiento del plazo fijado en el Protocolo de Montevideo para completar el Programa de Liberalización del Comercio de Servicios intrazona requería la definición de directivas para los trabajos del MERCOSUR en esa área y para los procesos de toma de decisión en los Estados Partes, mediante la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 49/08 Plan de acción para la profundización del programa de liberalización del comercio de servicios en el ámbito del MERCOSUR**<sup>245</sup> se aprobó dicho Plan, contenido en el anexo de la misma, con miras a concluirlo en el 2015, conforme lo establecido en el Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios.

Al considerar que el Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios en el MERCOSUR entró en vigor el 07 de diciembre del 2005, que el objetivo de promoción del comercio y de las inversiones en servicios de los Estados Partes, inclusive en terceros mercados, demanda también iniciativas que se extiendan más allá del ámbito del Protocolo de Montevideo, que la Resolución GMC N° 16/07 prevé la figura de los acuerdos-marco en sectores o temas prioritarios de servicios y que la interlocución entre los sectores privados de los Estados Partes y la armonización regulatoria son necesarias para fortalecer los flujos comerciales de servicios, se adoptó la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 71/08 Principios orientadores para los Acuerdos-Marco Sectoriales y Temáticos sobre Servicios**<sup>246</sup> que definió en el marco de la Resolución GMC N° 16/07, los siguientes principios orientadores para el establecimiento de acuerdos-marco en sectores o conjunto de sectores seleccionados:

- Los acuerdos-marco deberían establecer un marco programático que permitan facilitar la circulación de servicios y factores productivos entre los Estados Partes, en los sectores o conjunto de sectores a que se refieran, en condiciones de transparencia, equilibrio y liberalización progresiva, a los efectos de impulsar el proceso de liberalización establecido en el Protocolo de Montevideo.

---

<sup>244</sup> Adoptada en XXXIII Reunión del Consejo del Mercado Común Asunción, 27 y 28 de junio de 2007. {cfr. notas N°278, 66, 144 y 242}.

<sup>245</sup> Adoptada en XXXVI Reunión del Consejo del Mercado Común Salvador, 15 de diciembre de 2008. {cfr. notas N°279, 66, 145,146, 147, 148, 150,190, 190, 242, 241, 242 y 244}.

<sup>246</sup> Adoptada en XXXIV Reunión Extraordinaria del Grupo Mercado Común Salvador, 14 de diciembre de 2008. {cfr. notas N°280, 66, 145,146, 147, 148, 150,190, 242, 243, 242 y 243}.

- Los acuerdos-marco deberían indicar exhaustivamente la totalidad de servicios incluidos y definir las características del sector o conjunto de sectores contemplados.
- Los acuerdos-marco buscarían perfeccionar la prestación de servicios en el ámbito del MERCOSUR y fomentar la complementariedad entre los sectores privados de los Estados Partes.
- Los acuerdos-marco contendrían compromisos objetivos orientados a la expansión y diversificación de los flujos de comercio e inversión en el sector o conjunto de sectores de servicios a los que se refieran, tanto entre los Estados Partes en el ámbito intrazona como en terceros mercados.
- Como forma de beneficiar por igual a todos los Estados Partes, serían consideradas las asimetrías existentes entre los socios, con el fin de dinamizar los sectores que contribuyan al desarrollo económico y social de los países menos desarrollados.
- Los acuerdos-marco podrían contemplar, entre otras cosas, iniciativas en materia de cooperación regulatoria y la armonización/compatibilización normativa; la estructuración de foros de articulación de los operadores de servicios; la reducción de las trabas burocráticas para la prestación de servicios; y el fomento del comercio y de las inversiones, identificando la capacidad competitiva y las condiciones de acceso efectivo al mercado.
- Serían realizados esfuerzos coordinados entre el Grupo de Servicios y otros foros de la estructura institucional del MERCOSUR, con el fin de utilizar mejor los recursos y las iniciativas concernientes a cada sector o conjunto de sectores seleccionados.
- Los acuerdos-marco deberían ser aprobados por el Grupo Mercado Común.

Tomando en cuenta que la Resolución GMC N° 16/07 convocó la realización de la Séptima Ronda de Negociación de Compromisos Específicos se adoptó la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 21/09 *Séptima ronda de negociación de compromisos específicos en materia de servicios***<sup>247</sup> que aprobó las listas de compromisos aprobadas en esta Ronda y que incluyen los compromisos negociados anteriormente y sus modificaciones.

Al considerar que el Protocolo de Montevideo entró en vigor el día 07 de diciembre de 2005 y que la **Decisión CMC N° 49/08** aprobó el Plan de Acción para la Profundización del Programa de Liberalización del Comercio de Servicios en el ámbito del MERCOSUR, con vistas a concluirlo en el 2015, conforme lo establecido en el Protocolo de Montevideo y que con el objetivo de alcanzar la liberalización progresiva del comercio de servicios en el MERCOSUR se han llevado a cabo siete rondas de negociación, que han permitido el progresivo aumento del nivel de compromisos específicos asumidos por los Estados Partes en sus respectivas listas de compromisos específicos se adoptó la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 54/10 *Profundización de la liberalización en servicios***<sup>248</sup> se instó a los Estados Partes que aún no presentaron el diagnóstico de su situación regulatoria (“fotografía”) de acuerdo a lo establecido en la **Decisión CMC N° 49/08**, a efectuar dicha presentación, estableciendo los grados de sensibilidad de los diferentes sectores, durante el primer semestre de 2011, a concluir la consolidación del *status quo* regulatorio y la aclaración de las

<sup>247</sup> Adoptada en XXXVIII Reunión del Consejo del Mercado Común Montevideo, 17 de diciembre de 2009. {cfr. notas N°281, 66, 147, 150, 152, 186, 188, 190, 240, 241 y 243}.

<sup>248</sup> Adoptada en XL Reunión del Consejo del Mercado Común Foz de Iguazú, 16 de diciembre de 2010. {cfr. notas N°282, 66, 143, 145, 146, 147, 148, 150, 185,190, 240, 241, 242, 244, 245 y 247}.

inscripciones de “no consolidado” para todos los sectores de servicios en las listas de compromisos en el segundo semestre de 2011 entre otras tareas.

## 6. Facilitación al pasajero y documentación de viaje

Tomando en cuenta que el Consejo del Mercado Común aprobó la suscripción del Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR se adoptó la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 12/05 *Enmienda al acuerdo sobre traslado de personas condenadas entre los estados partes del MERCOSUR***<sup>249</sup>.

Considerando que el CMC aprobó por **Decisión CMC N° 34/04**, los Acuerdos sobre Traslado de Personas Condenadas de los Estados Partes del MERCOSUR y sobre Traslado de Personas Condenadas entre la República de Bolivia y la República de Chile y que dichos Acuerdos requieren ser complementados con el objetivo de permitir su aplicación a personas sujetas a regímenes especiales se adoptó la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 13/05 *Protocolo sobre traslado de personas sujetas a regímenes especiales***<sup>250</sup> que aprueba el texto del Proyecto del “Protocolo sobre Traslado de Personas sujetas a Regímenes Especiales” complementario al Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas de los Estados Partes del MERCOSUR y al Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas de los Estados Partes del MERCOSUR, Bolivia y Chile.

Al considerar que la Resolución de la 58ª Asamblea Mundial de la Salud, WHA 58.3 del 23 de mayo de 2005, adoptó el Reglamento Sanitario Internacional (2005), se actualizó la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 30/05 *Derogación de la Resolución GMC N° 07/03 Inclusión de síndrome respiratorio agudo grave (SARS) en el listado y definición de enfermedades de notificación obligatoria entre los Estados Partes del MERCOSUR***<sup>251</sup> y la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 31/05 *Derogación de la resolución GMC N° 42/03 Actualización en las definiciones de casos de síndrome respiratorio agudo grave (SARS) entre los estados partes del MERCOSUR***<sup>252</sup>.

Al considerar las recomendaciones establecidas en el Reglamento Sanitario Internacional (2005), en relación a la necesidad del control de la propagación internacional de enfermedades, la necesidad de contar con procedimientos mínimos armonizados de información sobre la salud de viajeros entre los Estados Partes del MERCOSUR, la conveniencia de disponer de informaciones epidemiológicas que permitan la adopción de respuestas rápidas, integradas y eficientes en las acciones de control sanitario en las áreas de puertos, aeropuertos, terminales y pasos de frontera, la necesidad de identificación retrospectiva de posibles casos o contactos durante el viaje, dentro del proceso de investigación epidemiológica y la necesidad de establecer las bases de desarrollo de sistemas de intercambio de informaciones epidemiológicas respecto de viajeros en el MERCOSUR se adoptó la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 21/08 *Declaración de salud del viajero en el MERCOSUR*** (Derogación de la Res. GMC N° 09/03)<sup>253</sup>.

Al considerar que la Resolución de la 58ª Asamblea Mundial de la Salud, WHA 58.3 del 23 de mayo de 2005, adoptó el nuevo Reglamento Sanitario Internacional (2005), que la ocurrencia

<sup>249</sup> Adoptada en XXVIII Reunión del Consejo del Mercado Común Asunción, 18 y 19 junio 2005 {cfr. notas N°283,66,195}.

<sup>250</sup> Adoptada en XXVIII Reunión del Consejo del Mercado Común Asunción, 18 y 19 junio 2005 {cfr. notas N°284,66, 172}.

<sup>251</sup> Adoptada en LX Reunión del Grupo Mercado Común Montevideo, 17 al 19 octubre 2005. {cfr. notas N°285, 66 y 191}.

<sup>252</sup> Adoptada en LXI Reunión del Grupo Mercado Común Montevideo, 23 al 25 noviembre 2005. {cfr. notas N° 286 y 66}.

<sup>253</sup> Adoptada en LXXII Reunión del Grupo Mercado Común Buenos Aires, 19 y 20 junio 2008. {cfr. notas N°287, 66 y 192}.

de eventos que puedan constituir una Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional, es un riesgo para los cuales se pueden tomar medidas preventivas y que es necesario contar con procedimientos mínimos armonizados para recopilación de información que permita la localización de casos y contactos entre viajeros expuestos a una emergencia de salud pública de importancia internacional se adoptó la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 23/08 *Recomendaciones para la salud de los viajeros***<sup>254</sup>.

Considerando el deseo de los Estados Partes y Asociados del MERCOSUR de profundizar las relaciones entre sí y avanzar en medidas que permitan consolidar el proceso de integración regional y que resulta conveniente perfeccionar la normativa MERCOSUR relativa a los Documentos que habilitan el tránsito de personas en el territorio de los Estados Parte y Asociados del MERCOSUR con miras a generar las condiciones para la libre circulación de las personas en el ámbito comunitario se adoptó la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 18/08 *Acuerdo sobre documentos de viaje de los Estados Partes del MERCOSUR y Estados Asociados***<sup>255</sup>.

Al considerar que es el deseo de los Estados Partes y Asociados del MERCOSUR perfeccionar la normativa relativa a los Documentos que habilitan el tránsito de personas en el territorio de los Estados Partes y Asociados del MERCOSUR con miras a generar condiciones para la libre circulación de las personas en el ámbito regional y que en tal sentido, el 30 de junio de 2008, en oportunidad de la XXXV Reunión Ordinaria del CMC, los Estados Partes y Asociados del MERCOSUR suscribieron el "Acuerdo sobre Documentos de Viaje de los Estados Partes del MERCOSUR y Estados Asociados", con un alcance más amplio que el otorgado por la Resolución GMC N° 75/96, la que sólo fue incorporada por la República Argentina mediante la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 31/08 *Documentos de cada Estado Parte que habilitan el tránsito de personas en el MERCOSUR (derogación de la Res. GMC N° 75/96)***<sup>256</sup>.

## **F. Otra crisis por la misma causa (2014-2018)**

En este período se vuelve a recuperar el ritmo al levantar la suspensión a Paraguay, luego de la asunción del nuevo gobierno constitucional en la República del Paraguay el 15 de agosto de 2013. Mediante la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 13/15 *Adhesión del Estado Plurinacional de Bolivia al MERCOSUR***<sup>257</sup> se aprobó el texto del "Protocolo de Adhesión del Estado Plurinacional de Bolivia al MERCOSUR" y recomendó a los Estados Partes del MERCOSUR la suscripción del Protocolo. Hasta la entrada en vigor del mencionado Protocolo, el Estado adherente podría participar de las reuniones de los órganos y foros del MERCOSUR con derecho a voz. Para ello se invitó al Estado Plurinacional de Bolivia a conformar un Grupo de Trabajo a fin de avanzar en las tareas que, una vez que entre en vigor el Protocolo de Adhesión serán desarrolladas por el Grupo de Trabajo previsto en la Decisión.

Luego de un largo forcejeo entre Venezuela y el resto de los presidentes de los Estados Partes del MERCOSUR los hechos fueron desarrollándose de la siguiente manera: en agosto de 2016, los presidentes de Brasil, Argentina y Paraguay, presentes en Río de Janeiro se reunieron para discutir la suspensión de Venezuela del organismo. Los tres países presentaron dudas sobre si Venezuela podrá

<sup>254</sup> Adoptada en LXXII Reunión del Grupo Mercado Común Buenos Aires, 19 y 20 de junio de 2008.

<sup>255</sup> Adoptada en XXXV Reunión del Consejo del Mercado Común Tucumán, 30 junio de 2008 {cfr. notas N°, 66 y 155}.

<sup>256</sup> Adoptada en LXXIII Reunión del Grupo Mercado Común Brasilia, 17 y 18 septiembre de 2008 {cfr. notas N°, 66 y 155}.

<sup>257</sup> Adoptada en XLVIII Reunión del Consejo del Mercado Común Brasilia, 16 de julio de 2015. {cfr. notas N° y 66}.



cumplir con los requisitos para ser miembro pleno del MERCOSUR. De hecho, hubo discrepancias para que Venezuela asumiera la presidencia pro-témpore del Mercosur por esos tres países.

El 5 de agosto de 2017 los ministros de Relaciones Exteriores de los cuatro Estados Parte suscribieron en una declaración según la cual en Venezuela se produjo una “ruptura del orden democrático” y que tras intentar infructuosamente realizar consultas con el gobierno de Venezuela se procedió a sancionar al país con la suspensión indefinida “de los derechos y obligaciones” pactados en el MERCOSUR según lo contemplado en el Protocolo de Ushuaia. La suspensión cesaría cuando, de acuerdo a lo establecido en el artículo 7º del Protocolo de Ushuaia, se verifique el pleno restablecimiento del orden democrático en dicho país.

**Cuadro 10**  
**MERCOSUR: resumen del período 2014-2017**

Asuntos principales del período	
Plan de superación de las asimetrías	- Plan de continuidad para el FOCEM
Integración/exclusión	- Aprobación del texto de Adhesión del Estado Plurinacional de Bolivia
Control integrado	- Creación de un subgrupo de trabajo sobre integración en frontera
Armonización de procedimientos	- Desarrollo una Garantía en una operación de tránsito aduanero internacional
Facilitación al transporte	- Régimen de infracciones y sanciones aplicables por incumplimiento de los límites de peso en vehículos de transporte internacional
Responsabilidad civil	- Valores mínimos para el seguro de responsabilidad civil del transportador carretero en viajes internacionales
Facilitación a la libre circulación	- Plan para facilitar la circulación de trabajadores (seguridad social)

Fuente: Elaboración propia.

## 1. Orientaciones políticas/programas de acción/cronogramas

Considerando que el CMC, mediante las Decisiones N° 45/04 y 18/05 aprobó la creación y definió los parámetros para el funcionamiento del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM) y que en la Decisión CMC N° 01/10 se prevé la posibilidad de la prórroga del Reglamento del FOCEM por el plazo que el CMC considere conveniente, con la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 03/15 *Prórroga de la vigencia del reglamento del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR***<sup>258</sup> se prorrogó la vigencia hasta el 31 de diciembre de 2015.

Dado que la evaluación ampliamente favorable de los resultados del FOCEM recomienda que los Estados Partes determinen su continuidad y fortalecimiento. Se adoptó la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 22/15 *Continuidad del funcionamiento del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR***<sup>259</sup> en donde el monto total anual de las contribuciones de los Estados Partes al FOCEM será de 127 millones de dólares y será integrado de acuerdo con los siguientes aportes anuales: Argentina: US\$ 27 millones, Brasil: US\$ 70 millones, Paraguay: US\$ 1 millón, Uruguay: US\$ 2 millones y Venezuela: US\$ 27 millones.

<sup>258</sup> Adoptada en LXXIII Reunión del Grupo Mercado Común Brasilia, 17 y 18 septiembre de 2008 (cfr notas N°293,66,167,205).

<sup>259</sup> Adoptada en CMC (Dec. N° 20/02, Art. 6) -Montevideo, 22 de junio de 2015. {cfr. notas N°294, 66, 167, 205 y 258}.

Los recursos del FOCEM destinados al financiamiento de los proyectos de los Programas I, II y III, previstos en el artículo 2 de la Decisión CMC N° 18/05, serán distribuidos entre los Estados Partes según los siguientes porcentajes: a los proyectos presentados por Paraguay: 43,65%, a los presentados por Uruguay: 29,05%, a los proyectos presentados por Argentina: 9,1%, a los proyectos presentados por Brasil: 9,1% y a los proyectos presentados por Venezuela: 9,1%.

Los aportes anuales y los porcentajes de distribución previstos, así como la conveniencia de una ampliación del FOCEM, serán objeto de revisión al momento de la formalización de la incorporación de nuevos Estados Partes al MERCOSUR. La presente Decisión tendrá una vigencia de diez (10) años, contados a partir del día 1° de enero del año siguiente al año de su entrada en vigor. Cada Estado Parte hará un total de diez (10) aportes anuales.

Con la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 35/15 *Adecuación del reglamento del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR***<sup>260</sup> se establece que incurrirá en mora el Estado Parte que adeude aportes regulares al FOCEM al 31 de diciembre de 2015 o se atrase en las cuotas establecidas para el funcionamiento de la estructura institucional del MERCOSUR. De igual forma la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 04/18 *Adecuación del reglamento del fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR***<sup>261</sup>.

La Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 02/18 Acuerdo Marco entre el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA)**<sup>262</sup> promueve la complementariedad entre estas instituciones para desarrollar conjuntamente programas y proyectos, a través de asistencia técnica, administración fiduciaria y complementación financiera, en el marco de sus respectivas funciones, objetivos y competencias. Finalmente para armonizar los plazos establecidos para la presentación de los Programas de Trabajo establecidos en las Decisiones CMC N° 36/10 y 24/14, por los órganos dependientes del Consejo del Mercado Común y del Grupo Mercado Común se adoptó la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 08/18 Programas de Trabajo (Actualización de las Decisiones CMC N° 36/10, 24/14 y 45/15)**<sup>263</sup>.

## 2. Acciones en el ámbito fronterizo

Al considerar que la fluidez del relacionamiento entre las comunidades fronterizas de los Estados Partes, en sus más variadas dimensiones, contribuye a la profundización del proceso de integración, que la diversidad temática, relevancia y continuidad de los asuntos que se presentan en las localidades/zonas fronterizas hacen necesario crear un espacio de trabajo permanente con el objeto de promover medidas para el desarrollo conjunto de estos territorios y sus comunidades y que es fundamental considerar la localidad/zona de frontera como un área específica, objeto de políticas a desarrollarse en las diversas instancias de la institucionalidad del MERCOSUR se adoptó la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 59/15 *Subgrupo de trabajo sobre integración fronteriza***<sup>264</sup> para que en el cumplimiento de sus atribuciones y funciones podrá tratar cuestiones relativas a temas sanitarios, de salud, educación, cultura, pueblos indígenas y comunidades multiétnicas, trabajo,

<sup>260</sup> Adoptada en XLIX Reunión del Consejo del Mercado Común Brasilia, diciembre de 2015 (cfr. notas N°295,66,167,205,258, 259).

<sup>261</sup> Adoptada con el mecanismo CMC (Dec. CMC No 20-02, Art.6) Montevideo, el 17 de diciembre de 2018.

<sup>262</sup> Adoptada en LII Reunión del Consejo del Mercado Común Asunción, diciembre de 2018 (cfr. notas N° 233, 287, 288).

<sup>263</sup> Esta Decisión está vinculada con el Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto, y las Decisiones N° 05/91, 18/98, 59/00, 02/02, 36/10, 24/14 y 45/15 del Consejo del Mercado Común y la Resolución N° 20/18 del Grupo Mercado Común.

<sup>264</sup> Adoptada en XLVI Reunión del Grupo Mercado Común Asunción, 19 de diciembre de 20015. (cfr. notas N° 296 y 66).

*migración, transporte, energía, infraestructura, desarrollo urbano y rural, desarrollo económico, cooperación, integración productiva, seguridad, medio ambiente, turismo y otros destinados a fomentar la integración entre comunidades de frontera.*

Con la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 25/16 *Funciones y atribuciones del subgrupo de trabajo N° 18 "Integración fronteriza"*<sup>265</sup> se estableció que el SGT N° 18 es la instancia que tiene por objeto promover la profundización del proceso de integración de las comunidades fronterizas de los Estados Partes a través de la implementación de programas conjuntos orientados al desarrollo integrado de los territorios y comunidades y tendría las siguientes funciones y atribuciones:

- Recomendar la adopción de medidas que puedan beneficiar a las poblaciones fronterizas de los Estados Partes;
- elaborar propuestas de instrumentos normativos u otros cursos de acción destinados a facilitar y mejorar las relaciones entre las comunidades fronterizas, inclusive por medio de la creación de regímenes especiales que se ajusten a las necesidades específicas de las mismas;
- intercambiar información sobre las políticas y buenas prácticas implementadas de forma bilateral y trilateral en las áreas de frontera;
- contribuir, en las zonas de frontera, a una mayor visibilidad y difusión del MERCOSUR y de la normativa pertinente a los efectos de lograr su efectiva implementación;
- impulsar la realización de actividades específicas de integración fronteriza y la articulación de proyectos en diferentes zonas de frontera con la identificación de posibles fuentes de financiamiento.

El SGT N° 18 podrá invitar, previo acuerdo, a representantes de gobiernos de nivel municipal, estadual, provincial y departamental de los Estados Partes, a sus reuniones.

Asimismo, podrá invitar, previo acuerdo, a representantes de organizaciones y movimientos sociales de frontera, así como del sector privado y académicos para exponer sobre los temas objeto de su interés. Dicha participación se registrará por la normativa MERCOSUR aplicable.

### **3. Acciones en materia aduanera vinculadas a la integración física**

En virtud que conforme a lo dispuesto en el artículo 12 del Anexo I, Aspectos Aduaneros del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), el transportista es responsable ante las autoridades aduaneras del cumplimiento de las obligaciones que derivan del régimen de tránsito aduanero internacional, que el artículo 13 de dicho Anexo dispone que los vehículos de las empresas autorizadas, habilitados para el transporte internacional, se constituyen de pleno derecho como garantía de los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables, tanto con relación a las mercaderías transportadas como a los vehículos ingresados en admisión temporaria en los territorios de los Estados Partes que el artículo 29 de dicho Anexo I del ATIT, reconociendo que sus disposiciones establecen facilidades mínimas, no se opone a la aplicación de facilidades mayores que los países signatarios se hayan concedido o pudieren concederse, incluso en virtud de acuerdos multilaterales y que la actividad de las empresas propietarias de los vehículos afectados como garantías se puede ver

---

<sup>265</sup> Adoptada en CII Reunión del Grupo Mercado Común Montevideo 15 de junio de 2016. (cfr. notas N°297, 66 y 264).

resentida por la indisponibilidad de los mismos, en los casos en que debe hacerse efectiva la garantía se adoptó la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 12/14 Garantía en una operación de tránsito aduanero internacional<sup>266</sup> que señala que las empresas transportistas habilitadas por la autoridad competente de los Estados Partes para realizar el transporte internacional de mercaderías, en el curso de una operación de tránsito aduanero internacional, al amparo del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), podrán optar por presentar garantías formales en sustitución a la garantía constituida por los vehículos y que las garantías a las que hace referencia el artículo anterior deberán ser constituidas a satisfacción de las autoridades aduaneras y en la forma y condiciones establecidos por la legislación de cada Estado Parte.

Tomando en cuenta que por la Decisión CMC N° 17/10, se estableció el “Documento Único Aduanero del MERCOSUR (DUAM)” como el modelo de datos comunes para integrar las declaraciones de las destinaciones y operaciones aduaneras en el MERCOSUR, como paso indispensable para la armonización de los procedimientos de gestión aduanera que el DUAM debe contemplar lo establecido en la recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera de fecha 27 de junio de 2009 relativa al uso del Modelo de Datos de la Organización Mundial de Aduanas, por cuanto corresponde tener presente en esta etapa, la alineación de sus datos con los del Modelo de Datos de la OMA, en materia de nombres, definiciones e identificaciones, previsión esta que permita iniciar nuevas etapas en la adopción gradual del lenguaje universal establecido en el Modelo de Datos de la OMA, facilitando el intercambio de información entre los usuarios de la misma y que en razón de la dinámica del comercio exterior del MERCOSUR resulta conveniente establecer métodos de actualización que contemplen el mapeo de los procesos de gestión aduanera vinculados a las operaciones comerciales se adoptó la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 39/15 *Datos a ser incorporados en el DUAM*<sup>267</sup> que establece el conjunto provisional de datos comunes que formará parte del Documento Único Aduanero del MERCOSUR (DUAM), que contiene el listado de los datos correspondientes con sus nombres y definiciones Los datos que se aprueban deberán ser incluidos en el Sistema INDIRA, desde el momento que los sistemas de declaración aduanera de los Estados Partes los incorporen.

Al considerar que el Consejo del Mercado Común ha reafirmado el compromiso de consolidar la Unión Aduanera y establecer un Mercado Común y que eran necesarios procedimientos armonizados para el tratamiento aduanero del equipaje de viajeros, con vistas a la consolidación de la Unión Aduanera se adoptó la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 03/18 *Régimen aduanero de equipaje en el MERCOSUR*<sup>268</sup>.

#### **4. Transporte, tránsito, infraestructura y seguridad**

Al considerar que mediante la Resolución GMC N° 51/07 se establecieron los requisitos para el manejo sanitario de desechos líquidos y aguas servidas en puertos, aeropuertos, terminales internacionales de cargas y pasajeros y pasos fronterizos terrestres en el MERCOSUR y que el tiempo transcurrido desde la adopción de dicha norma ha demostrado la necesidad de contar con un marco normativo que incorpore nuevas disposiciones y prevea la participación de otros organismos de los Estados Partes, en concordancia con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) y que mediante la Resolución GMC N° 53/07 se establecieron los requisitos para el manejo sanitario de residuos sólidos en puertos, aeropuertos, terminales internacionales de cargas y

---

<sup>266</sup> Adoptada en XCIV Reunión del Grupo Mercado Común Caracas 13 de mayo de 2014. {cfr. notas N° 298 y 66}.

<sup>267</sup> Adoptada en XCIX Reunión del Grupo Mercado Común Asunción 23 de septiembre de 2015. {cfr. notas N°299, y 66}.

<sup>268</sup> Adoptada en el Consejo Mercado Común (Dec. CMC N° 20/02, Art. 6) - Montevideo, 09/X/18.

pasajeros y pasos fronterizos terrestres en el MERCOSUR y que el tiempo transcurrido desde la adopción de dicha norma ha demostrado la necesidad de contar con un marco normativo que incorpore nuevas disposiciones y prevea la participación de otros organismos de los Estados Partes, en concordancia con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) se adoptaron las Resoluciones MERCOSUR/GMC/RES. N° 08/13 *Directrices para el manejo sanitario de desechos líquidos y aguas servidas en puertos, aeropuertos, terminales internacionales de cargas y pasajeros y pasos fronterizos terrestres en el MERCOSUR (Derogación de la Res. GMC N° 51/07)*<sup>269</sup> y MERCOSUR/GMC/RES. N° 09/13 *Directrices para el manejo sanitario de residuos sólidos en puertos, aeropuertos, terminales internacionales de carga y pasajeros y pasos fronterizos terrestres en el MERCOSUR (Derogación de la Res. GMC N° 53/07)*<sup>270</sup>.

Al considerar que mediante las Resolución GMC N° 51/07 se establecieron los requisitos para el manejo sanitario de desechos líquidos y aguas servidas en puertos, aeropuertos, terminales internacionales de cargas y pasajeros y pasos fronterizos terrestres en el MERCOSUR y que mediante la Resolución GMC N° 53/07 se establecieron los requisitos para el manejo sanitario de residuos sólidos en puertos, aeropuertos, terminales internacionales de cargas y pasajeros y pasos fronterizos terrestres en el MERCOSUR y resultaba necesario actualizar el acervo normativo MERCOSUR en la materia en cuestión, la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 27/15 *Directrices para el manejo sanitario de residuos sólidos, desechos líquidos y aguas servidas en puertos, aeropuertos, terminales internacionales de cargas y pasajeros y pasos fronterizos terrestres en el MERCOSUR (Derogación de las Res. GMC N° 51/07 y 53/07)*<sup>271</sup> se derogaron las mencionadas Resoluciones.

Al considerar que el régimen de sanciones por infracciones a la normativa sobre pesos máximos admitidos a vehículos de transporte internacional por carretera se encuentra establecido en el Segundo Protocolo Adicional sobre infracciones y sanciones al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 14/14 *Régimen de infracciones y sanciones aplicables por incumplimiento de los límites de peso en vehículos de transporte internacional por carretera en el MERCOSUR*<sup>272</sup> estableció aplicar al transporte internacional por carretera de cargas y pasajeros, en los casos de excesos de peso, el régimen nacional de sanciones considerando como límites máximos los acordados en el MERCOSUR y que los Estados Partes dispongan en sus respectivos sitios electrónicos, las informaciones relativas a los cálculos de las sanciones en los casos de exceso de peso, evitando de esta forma posibles discriminaciones en la aplicación de las normas entre vehículos de transporte internacional de cargas y pasajeros de los diferentes países miembros.

Tomando en cuenta que en el artículo 5 del Anexo III —Seguros del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre— ATIT se establecen los valores mínimos de cobertura para el Seguro de Responsabilidad Civil del Transportador Carretero en Viajes Internacionales, la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 15/14 *Valores mínimos para el seguro de responsabilidad civil del transportador carretero en viajes internacionales*<sup>273</sup> la cual estableció valores mínimos

---

<sup>269</sup> Adoptada en XCII Reunión del Grupo Mercado Común Montevideo, 10 de julio de 2013. {cfr. notas N°300, y 66}.

<sup>270</sup> Adoptada en XCII Reunión del Grupo Mercado Común Montevideo, 10 de julio de 2013. {cfr. notas N°301, y 66}.

<sup>271</sup> Adoptada en XLV Reunión Extraordinaria del Grupo Mercado Común Brasilia, 15 de julio de 2015. {cfr. notas N°302, y 66}.

<sup>272</sup> Adoptada en XCIV Reunión del Grupo Mercado Común Caracas, 13 de mayo de 2014. {cfr. notas N°303, y 235 66}.

<sup>273</sup> Adoptada en XCIV Reunión del Grupo Mercado Común Caracas, 13 de mayo de 2014 {cfr. notas N°304, y 66}.

actualizados para el seguro de responsabilidad civil del transportador carretero en viajes internacionales. De igual forma, considerando que los vehículos de transporte de pasajeros y cargas habilitados en los términos del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur (ATIT) debían someterse a una inspección técnica vehicular periódica, se adoptó la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 44/14 *Especificaciones del distintivo u oblea de inspección técnica vehicular*<sup>274</sup> que contempla las disposiciones específicas sobre el diseño, contenido y características materiales que deben tenerse en cuenta para la confección de tales distintivos u obleas a ser colocado en los parabrisas de los vehículos como prueba de haber pasado favorablemente la inspección técnica correspondiente.

Al considerar que las disposiciones del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), aprobado en la XVI Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur, establece los principios generales en base a los cuales se desarrolla el transporte terrestre como un servicio de interés público fundamental para la integración de los países signatarios y que el ATIT sigue constituyendo un marco regulatorio adecuado para atender los requerimientos de los Estados Partes del MERCOSUR, mediante la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 06/17 *Negociaciones en materia de transporte terrestre entre los Estados Partes*<sup>275</sup> se adoptó el "Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)" como base fundamental de todas las negociaciones en materia de transporte terrestre entre los Estados Partes del MERCOSUR, favoreciendo con ello la convergencia regulatoria con el resto del continente sudamericano.

Otras normas aprobadas han sido basadas en el mismo esfuerzo de los Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur: Las Resoluciones MERCOSUR/GMC/RES N° 09/92 *Formulario TIF/DTA*, MERCOSUR/GMC/RES 08/92 *Reglamento Único de Tránsito y Seguridad Vial*, MERCOSUR/GMC/RES N° 75/97 *Inspección técnica vehicular*, MERCOSUR/GMC/RES. N° 14/06 *Principios generales de acceso a la profesión de transportista* y MERCOSUR/GMC/RES. N° 44/14 *Especificaciones del distintivo u oblea de inspección técnica vehicular* han tomado ventaja de este legado. Las Decisiones referidas a los proyectos del FOCEM vinculados a la temática de análisis fueron: MERCOSUR/CMC/DEC. N° 09/14 *Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR* proyecto "Rehabilitación de la ruta 8 Treinta y tres –Melo/tramo I: km 310 al km 338"<sup>276</sup>; MERCOSUR/CMC/DEC. N° 10/14 *Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR* Proyecto "Rehabilitación de la ruta 8 Treinta y tres –Melo/Tramo II: Km 366 al Km 393,1"<sup>277</sup>; MERCOSUR/CMC/DEC. N° 33/14 *Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR* Proyecto "Construcción de la Avenida Costanera Norte de Asunción-2ª etapa y conexión (Av. Primer Presidente) con la ruta nacional N° 9"<sup>278</sup> ; MERCOSUR/CMC/DEC. N° 38/15 *Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR* Modificación del Cronograma de desembolsos del proyecto "Rehabilitación de vías férreas II (Tramos Piedra sola–Tres árboles–Algorta–Paysandú, Queguay–Salto–Salto Grande)"<sup>279</sup>.

<sup>274</sup> Adoptada en XCVI Reunión del Grupo Mercado Común Buenos Aires, 8 de octubre de 2014. {cfr. notas N°305, 66 y 137}.

<sup>275</sup> Adoptada en CIII Reunión del Grupo Mercado Común Buenos Aires, 6 de abril de 2017. {cfr. notas N°306, y 66}.

<sup>276</sup> CMC (Dec. N° 20/02, Art. 6) - Montevideo, 02 de junio de 2014. {cfr. notas N°307, 66, 167 y 205}.

<sup>277</sup> CMC (Dec. N° 20/02, Art. 6) - Montevideo, 02 de junio de 2014. {cfr. notas N°308, 66, 167 y 205}.

<sup>278</sup> Adoptada en XLVII Reunión del Consejo del Mercado Común Paraná, 16 de diciembre de 2014. {cfr. notas N°309 y 66}.

<sup>279</sup> Adoptada en XLIX Reunión del Consejo del Mercado Común Asunción, diciembre de 2015{cfr. notas N°310,66,167,205}.

Con el fin de fortalecer y centralizar la gestión del uso de Tecnologías de la Información y la Comunicación de la Secretaría del MERCOSUR se adoptó la Resolución **MERCOSUR/GMC/RES. N° 19/18 Sector de Tecnologías de la Información y la Comunicación**<sup>280</sup> que crea este sector con el fin de centralizar la gestión del uso de Tecnologías de la Información y de la Comunicación (TIC) de todos los Sectores y Unidades vinculadas a la Secretaría del bloque.

## 5. Facilitación al pasajero y documentación de viaje

Por la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 37/14 Segundo acuerdo modificatorio del Anexo del Acuerdo sobre documentos de viaje de los Estados Partes del MERCOSUR y Estados Asociados<sup>281</sup> se incluyeron a la República de Colombia, la República del Ecuador y la República Bolivariana de Venezuela que adhirieron al mencionado Acuerdo Modificatorio. De igual forma y para facilitar la circulación de trabajadores en el MERCOSUR se adoptó la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 21/15 Plan para facilitar la circulación de trabajadores en el MERCOSUR<sup>282</sup> el cual promueve la circulación de trabajadores dentro del bloque con vista a su inserción formal en las estructuras laborales de los Estados Partes y constituye un paso sustantivo para un mercado de trabajo regional con mejores condiciones de inserción, igualdad de trato y oportunidades en el territorio de los Estados Partes.

Al considerar que resultaba conveniente perfeccionar la normativa MERCOSUR relativa a los Documentos que habilitan el tránsito de personas en el territorio de los Estados Partes y Asociados del MERCOSUR con miras a generar las condiciones para la libre circulación de las personas en el ámbito regional y que resultaba necesario establecer la nómina de los Documentos de Retorno que los Estados Partes y Asociados del MERCOSUR emiten, por medio de sus representaciones diplomáticas o consulares a sus connacionales, con el objeto de retornar al país de su nacionalidad cuando estos no estuvieran en posesión de documentación ordinaria de viaje por razones de extravío o hurto de la misma se adoptó la Decisión **MERCOSUR/CMC/DEC. N° 46/15 Acuerdo sobre documentos de viaje y de retorno de los Estados Partes del MERCOSUR y Estados Asociados**<sup>283</sup>.

## G. MERCOSUR: próximos pasos

El MERCOSUR es un esfuerzo que desde sus orígenes ha sido muy amplio en sus objetivos. Esto ha originado que los horizontes temporales para cumplir las metas propuestas en el Acuerdo fundacional y los protocolos modificatorios han tenido que cambiar varias veces para ajustarse a los cambios del entorno, a las dificultades en el relacionamiento entre los países y a la propia capacidad negociadora de los grupos creados con ese propósito, con parámetros de negociación específicos y con horizontes temporales para presentar sus trabajos<sup>284</sup>.

Si bien hoy, el MERCOSUR se encuentra atravesando una nueva crisis debido a diferencias conceptuales sobre el modelo de desarrollo y por la importancia que se le ha dado a la defensa del sistema democrático al interior de los países, que ha hecho en el caso del MERCOSUR aplicar el Protocolo de Ushuaia en el caso de Paraguay (2012-2013) y actualmente en el caso de Venezuela (2017-2018), su estructura intergubernamental ha sido capaz de avanzar en medio de las

<sup>280</sup> Adoptada en CVIII Reunión del Grupo Mercado Común Asunción, 16 de junio de 2018.

<sup>281</sup> Adoptada en XLVII Reunión del Consejo del Mercado Común Paraná, 16 de diciembre de 2014 {cfr. notas N°311,66, 255}.

<sup>282</sup> Adoptada en XLIX Reunión del Consejo del Mercado Común Brasilia, 20 de diciembre de 2015. {cfr. notas N° 312 y 66}.

<sup>283</sup> Adoptada en XLIX Reunión del Consejo del Mercado Común Brasilia, 20 de diciembre de 2015. {cfr. notas N°313, 66, 255 y 281}.

<sup>284</sup> Estamos hablando de 12 grupos de trabajo con 97 tareas con fechas específicas cada una y todas debían concluir antes de finales de 1994.

dificultades que ha experimentado a lo largo del proceso, lo que ha permitido tener una cercanía tanto con los gobiernos de los Estados Miembros así como con técnicos y el sector productivo, que permitió crear un espíritu de cuerpo para emprender tareas difíciles de implementar sin un fuerte compromiso político. Si bien el esfuerzo tenía la ventaja de que había que realizar el proceso negociador en un período concreto, tuvo al mismo tiempo la desventaja de que en muchas oportunidades los compromisos no pudieron ser alcanzados en forma o en las fechas propuestas, dando lugar a continuas extensiones y dilaciones del proceso, debilitando el interés en el proceso de integración.

Pese a ello, en estos 30 años se registran avances importantes, principalmente en el ámbito legislativo<sup>285</sup>, institucional y de creación de identidad comunitaria. Durante este período, el MERCOSUR ha adoptado cerca de 3500 Decisiones, Resoluciones y Directivas hasta el presente, de las cuales parte importante de ellas han estado vinculadas a construcción del Mercado Común, los aspectos comerciales y aduaneros, pero también a la facilitación de la logística comercial, asociados a los controles integrados en frontera, transporte internacional, seguridad de las operaciones de transporte, así como en facilitación e integración fronteriza.

En el ámbito institucional, es destacable la creación del FOCEM para resolver las asimetrías existentes en los niveles de desarrollo de sus miembros, así como el esfuerzo desarrollado por los Ministros de Obras Públicas y Transporte para coordinar acciones a nivel subregional y con otras iniciativas como la ALADI o COSIPLAN/IIRSA. Destacando especialmente el Acuerdo de Alcance parcial de ALADI y la Resolución del Grupo Mercado Común del MERCOSUR, sobre transporte multimodal y en general en la facilitación de los distintos modos de transporte. En particular, desde el inicio del bloque ha habido una estrecha relación con la ALADI, cuando bajo el marco del Tratado de Asunción se suscribió un acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica establecido como el número 18 y bajo el cual se han incorporado mediante 148 protocolos, diferentes decisiones, resoluciones y directivas que requerían la aprobación de los Estados Partes, lo que fue clave para la internalización de las normas aprobadas en el marco del MERCOSUR y facilitando con ello todo el proceso legislativo. Merece destacarse también, la decisión de seguir la metodología de la OMC para realizar las negociaciones en el campo de los servicios, algo novedoso para un proceso de integración y que favorece la creación de capacidades y convergencias regionales en los foros internacionales.

Finalmente, respecto a la creación de la identidad comunitaria, ha sido un esfuerzo que surge con la creación de dispositivos especiales en puertos, aeropuertos y pasos de frontera para facilitar la circulación para el ciudadano del MERCOSUR, pasando por la promoción de una documentación de viaje común, placas identificatorias armonizadas, que en definitiva han hecho mejorar el sentido de pertenencia de la población con el bloque. A diferencia de otros casos, el MERCOSUR, en lo que se percibe, sigue contando con la anuencia de una importante parte de la población de sus países, básicamente porque el mismo desarrollo del trabajo ha buscado mejorar sus condiciones de vida y facilitar su circulación en todo el ámbito del Mercado Común, lo cual ha llevado a sus ciudadanos a elevar su sentido de pertenencia al bloque.

---

<sup>285</sup> Si se compara esta productividad legislativa con la de la Comunidad Andina donde el promedio fue de unos 16 actos legislativos por año contra casi 70 en el caso de MERCOSUR, la diferencia es notable.



## IV. Conclusiones

Durante las últimas décadas, los países han logrado avances significativos en la reducción de las tarifas comerciales y el desmantelamiento del sistema de cuotas. El comercio internacional se ha incrementado y globalizado, y las economías en desarrollo o en transición han accedido a las cadenas de suministro mejorando el retorno de sus exportaciones (TFIG, 2019). Los avances tecnológicos, así como en la propia logística ha permitido la globalización y la separación espacial de los ciclos de producción, lo que ha provocado que las cadenas de suministros demanden un flujo continuo y seguro de los distintos componentes de la manera más eficaz y confiable posible para no afectar la productividad completa.

La facilitación ha ido cambiando a la par con estos procesos, pasando de un enfoque netamente comercial y aduanero hacia una mirada mucho más holística tendiente a simplificar los procedimientos operacionales y a reducir o eliminar los costos de transacción que afectan a los intercambios y movimientos tanto físicos, de personas, capital y pagos en el comercio internacional. Dicho de otra forma, reduciendo o eliminando cualquier barrera aplicable al comercio o al desplazamiento de factores productivos entre países. En consecuencia, los ámbitos temáticos vinculados a la facilitación son cada vez más amplios, refiriéndose a asuntos aduaneros; normas técnicas y estándares de calidad; medidas sanitarias y fitosanitarias; transporte: terrestre, aéreo, marítimo, lacustre, fluvial y ferroviario; valoración aduanera; infraestructura, propiedad intelectual, servicios vinculados al comercio, tributación, reglas de origen; libertad de tránsito; transmisión electrónica de información comercial; atención de hombres de negocios y de pasajeros; procedimientos aduaneros: transparencia, control y simplificación; comercio electrónico; servicios asociados a los pagos y los seguros relacionados con las transacciones internacionales; e incluso cuestiones arancelarias y no arancelarias (TFIG, 2019).

Dado que las actividades en la cadena de suministro consideran una serie de transacciones entre las partes involucradas, que incluye a propietarios de los bienes, prestadores de servicios logísticos, agencias regulatorias, bancos, y operadores de infraestructura, cada día el ámbito de la facilitación de

la logística comercial se acrecienta en importancia y complejidad. Ya no solamente las transacciones pueden involucrar movimiento físico de las mercancías, sino que también considera intercambios de información, procesamiento de documentos, pagos y datos para la coordinación de toda la cadena, incluyendo la responsabilidad del envío, su ubicación y estatus de las mercancías, ajustes al cronograma de producción, secuencia de actividades e inventario. (BM, BID, 2011).

Otro aspecto destacado en el documento es que la facilitación requiere de medidas coordinadas tanto a nivel nacional como subregional e internacionalmente para hacer coherente la gestión de las transacciones comerciales, mejorar la eficacia y efectividad de la logística internacional, reducir costos y tiempos a los mercados locales y aumentar la previsibilidad del comercio mundial.

A lo largo del documento, se han listado un conjunto de acciones que la Comunidad Andina y el MERCOSUR han promulgado durante su existencia. Si bien buena parte de ellas, se han enfocado en mejorar la gestión aduanera, promover operadores económicos autorizados, ventanilla única y tránsito internacional de mercancías para mejorar la competitividad de su comercio regional (INTAL, 2017), progresivamente han ido incorporando nuevas consideraciones tanto para la regulación de los servicios como para favorecer una mayor competitividad logística en la región. Otro hecho destacable, es que, en ambas iniciativas, los procesos internos han considerado la continua actualización de sus marcos normativos subregional haciéndolos coherentes con los instrumentos internacionales y favoreciendo la convergencia con otros bloques de integración.

Como ha podido verse a lo largo del estudio, tanto la Comunidad Andina como el MERCOSUR, han desarrollado un set importante de normativas técnicas destinadas a facilitar los procesos aduaneros, de tránsito y transporte internacional, incorporando progresivamente nuevas temáticas como la de espectro satelital, las telecomunicaciones o facilitación de las inversiones transfronterizas. El desarrollo de este tipo de normativas vinculantes también es posible observar en el resto de la región, como por ejemplo las que emanan del Comité Sectorial de Ministros de Transporte de América Central (COMITRAN) que funciona bajo el amparo de la SIECA y SICA, la Política marco centroamericana de movilidad y logística, así como la política comunitaria de transporte de la Comunidad del Caribe (CARICOM) son incluso instrumentos más robustos para fomentar la coordinación de acciones comerciales, de provisión de infraestructura y servicios logísticos competitivos.

Como todos los cuerpos legales, la facilitación, así como las normativas subregionales, son perfectibles y requieren de irse adecuándose al nuevo contexto logístico y comercial. Por ello, la construcción de confianzas y el establecimiento de comités técnicos para discutir el detalle de las normativas han sido elementos que han ayudado a la materialización de avances concretos en la integración física regional, especialmente en materias tales como cruces de frontera, manejo integrado de aduanas y normativas de transporte internacional. Este esfuerzo no debe abandonarse, muy por el contrario, es justamente en momentos donde la integración regional sufre de vicisitudes políticas, cuando la integración física debe hacerse presente, pues estos elementos constituyen la base de las cadenas de valor y del propio proceso de integración regional.

No puede dejar de mencionarse, los desafíos que imponen tanto para la logística regional y la facilitación en particular, la irrupción de tecnologías disruptivas como el blockchain, el bigdata, o el internet de las cosas (IoT), desarrollos tecnológicos que agregarán muy seguramente nuevos ámbitos donde se requiere de coordinación de acciones subregionales, tanto asegurar la interoperabilidad de los sistemas informáticos, el flujo expedito de la información asociada a una operación comercial como a la seguridad e integridad de los información.

## Bibliografía

- Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo (2011) Evaluación de la Facilitación del Comercio y el Transporte una herramienta práctica para su implementación en los países, Washington, DC.
- Caetano, Gerardo (2011) "Breve historia del MERCOSUR en sus 20 años: Coyuntura e Instituciones (1991-2011) en Mercosur 20 años - Crisis y conflictividad: parálisis e intentos de relanzamiento (1999-2002)". CEFIR Centro de Información para la Integración Regional.
- Cai, Wenguo; Geddes, Sarah (2003) "Trade Facilitation Negotiations in the WTO: Implications for Bangladesh and Other Least Developed and Developing Countries" Paper 30, Centre for Trade Policy and Law, Carleton University, Ottawa, Canada, December.
- CEPAL (2011) Panorama de la Inserción Internacional de América Latina y el Caribe 2010-2011: la región en la década de las economías emergentes. CEPAL. División de Comercio Internacional e Integración. Septiembre.
- \_\_\_\_\_ (2015) Panorama de la Inserción Internacional de América Latina y el Caribe 2015. La crisis del comercio regional: diagnóstico y perspectivas. CEPAL. División de Comercio Internacional e Integración. Octubre.
- Comunidad Andina (2017) "Rumbo a los 50 años: El arduo camino de la integración", Secretaria General de la Comunidad Andina, Lima, mayo.
- \_\_\_\_\_ (2019) "Normativa Andina" [online] <http://www.comunidadandina.org/normativa>.
- Echeverría, Myriam (2007) "La facilitación del comercio en las negociaciones comerciales multilaterales y bilaterales" Documentos de Proyecto, (LC/W.166), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), diciembre.
- INTAL (2017) "Los futuros del MERCOSUR: nuevos rumbos de la integración regional" Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe, Nota técnica del BID 1263, marzo.
- Izam, Miguel (2001), "Facilitación del comercio: un concepto urgente para un tema recurrente", Serie Comercio Internacional No.19, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

- Jaimurzina, Azhar; Pérez-Salas, Gabriel y Sánchez, Ricardo (2015) "Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional", Serie Recursos Naturales e Infraestructura, N° 174 (LC/L.4107), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), noviembre.
- Kuwayama, Mikio (2005) Latin American South-South integration and cooperation: from a regional public goods perspective, Serie Comercio Internacional No 50 CEPAL. División de Comercio Internacional e Integración, febrero.
- López Bustillo, Adolfo, Los primeros cuarenta años de la integración andina. Revista de la Integración, junio 2009.
- Maldonado, Raul (2003) Avance y vulnerabilidad de la integración económica de América Latina y el Caribe. Serie Comercio Internacional No 32, agosto.
- Maldonado Lira, Héctor (1999) Treinta años de integración andina: Balance y perspectivas. Secretaría General de la Comunidad Andina, Lima, mayo.
- Martínez Riva, Marelia (2010) "Aspectos determinantes del estado de la facilitación del transporte en América Latina: los casos de Colombia y el Perú (Comunidad Andina de Naciones)" Serie Estudios y Perspectivas No.8, Oficina Washington, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Mattos, José Carlos (2009) La facilitación del comercio como elemento de competitividad de América Latina y el Caribe, CEPAL. División de Comercio Internacional e Integración. FAL 269, enero.
- MERCOSUR (2019) "Documentos y Normativas" [online] <http://www.mercosur.int/documentos-y-normativa>.
- Pérez-Salas, Gabriel (2013) "La necesaria facilitación y seguridad de los procesos logísticos en América Latina y el Caribe", Boletín FAL N° 321, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), mayo.
- \_\_\_\_\_ (2011) González, Rosa; Ascencio, Luis (2011) "Seguridad de la cadena logística y su incidencia en la competitividad de Mesoamérica" Boletín FAL 300, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), agosto.
- Pérez-Salas, Gabriel y Sánchez Ricardo (2019) "Logística para la producción, la distribución y el comercio", Boletín FAL N° 369, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), enero.
- Rankin Staples, Brian (2015) "Facilitating Trade in Latin America and the Caribbean An Implementation Policy Agenda" Inter-American Development Bank, Integration and Trade Sector Technical Note No. IDB-TN 733, Washington.
- Rezende, Sidney; Ueki, Yasushi.Ueki La facilitación del comercio y la integración centroamericana: modernización de aduanas. NU. CEPAL. División de Comercio Internacional e Integración Boletín FAL, Febrero de 2005.
- TFIG (Trade Facilitation Implementation) (2012), [online] <http://tfig.unece.org>.
- Volpe Martincus, Christian (2017) "Cómo salir del laberinto fronterizo: Una evaluación de las iniciativas de facilitación del comercio en América Latina y el Caribe" Informe Especial sobre Integración y Comercio, Banco Interamericano de Desarrollo.

## **Anexo**

## Anexo

### Comunidad Andina: principales normativas en el área de integración física, logística y transporte internacional (1969-2018)

Decisión	Descripción
<b>Decisión 50</b> Internación temporal de vehículos de uso privado	Facilita el libre tránsito de vehículos para fomentar el desarrollo turístico entre países
<b>Decisión 69</b> Reglamento del régimen de internación temporal de vehículos de uso privado	Reglamenta la Decisión 50- a través de la Decisión 69, con relación a internación de vehículos para uso privado
<b>Decisión 54</b> Reducción de costos de transporte que afectan a Bolivia (Estado Plurinacional de)	Brinda recomendaciones y procedimientos para reducir los costos de transporte que afectan a Bolivia (Estado Plurinacional de)
<b>Decisión 56</b> Transporte internacional por carretera	Regula costos y tiempos de traslado el transporte internacional por carretera para pasajeros y carga promover integración y mercado
<b>Decisión 71</b> Creación del Consejo de Integración Física	Asesorar a los órganos principales del Acuerdo de Cartagena en definición de políticas comunes sobre transporte, comunicación y energía
<b>Decisión 94</b> Sistema Troncal Andino de Carreteras	Establece la red vial que vincula a los Países Miembros (y con otros países de América Latina) y que brindan acceso a las principales zonas económicas de la subregión
<b>Decisión 141</b> Medidas colectivas de apoyo a Bolivia (Estado Plurinacional de)	Decisiones que buscan solucionar los problemas de la mediterraneidad de Bolivia (Estado Plurinacional de) en aspectos de desarrollo de infraestructura para el transporte con los Países Miembros
<b>Decisión 185</b> Plan Andino de Acción Conjunta para coadyuvar a la solución de los problemas de transporte y comunicaciones derivados de la mediterraneidad de Bolivia (Estado Plurinacional de)	Adopta el Plan Andino de Acción Conjunta para mejorar las condiciones portuarias y transporte de superficie entre Bolivia con los Países Miembros
<b>Decisión 172</b> Reunión de Ministros de Transportes y Obras Públicas de los Países Miembros	Adopta posición en materia de transportes y obras públicas en países no miembros y organismos y foros internacionales
<b>Decisión 224</b> Plan Andino de Acción Conjunta para coadyuvar a la solución de los problemas de transporte y comunicaciones derivados de la mediterraneidad de Bolivia (Estado Plurinacional de) y modificación de la Decisión 185	Modifica el Programa de Corto Plazo, que se ejecutaría durante el año 1987. A la vez, se ejecutará un plan de Largo Plazo a partir del año 1991.
<b>Decisión 257</b> Transporte internacional de mercancías por carretera	Establece la libertad de tránsito para transporte de mercancías por carretera entre dos Países Miembros limítrofes a través de su frontera común, entre dos Países Miembros, por otros de los Países Miembros o de Países Miembros hacia otros países
<b>Decisión 271</b> Sistema Andino de Carreteras	Actualiza el Sistema Andino de Carreteras, incorporando nuevos tramos y estableciendo una red/sistema vial que tenga la integración física como objetivo.

Decisión	Descripción
<b>Decisión 288</b> Libertad de acceso a la carga originada y destinada, por vía marítima, dentro de la Subregión	Establece libertad de acceso para la carga originada y destinada por vía marítima dentro de la Subregión, transportada por buques que pertenecen u operan bajo compañías navieras de los Países Miembros y terceros países.
<b>Decisión 289</b> Transporte internacional de pasajeros por carretera	Establece libertad de tránsito para realizar el transporte internacional de pasajeros por carretera en los tráficos entre Países Miembros y en tránsito a través de Países Miembros a terceros países.
<b>Decisión 290</b> Póliza andina de seguro de responsabilidad civil para el transportador internacional por carretera	Estipula la responsabilidad civil de los accidentes ocasionados a pasajeros y terceros no transportados, al igual que daños corporales que sufriera la tripulación a causa de accidentes causados por vehículos por empresas de transporte internacional por carretera
<b>Decisión 297</b> Integración del transporte aéreo en la Subregión andina	Concede el libre ejercicio de los derechos de libertades de aire en vuelos de pasajeros, carga y correo dentro de la Subregión
<b>Decisión 314</b> Libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y políticas para el desarrollo de la marina mercante del Grupo Andino	Establece un conjunto de decisiones para el transporte subregional, como la libertad de acceso a cargas transportadas por vía marítima que generase el comercio exterior de los países de la Subregión y una política para el desarrollo de la marina mercante entre Países Miembros
<b>Decisión 320</b> Múltiple designación transporte aéreo Subregión andina	Designa a una o más empresas nacionales de transporte aéreo con permiso de operación para dar servicios de transporte aéreo internacional regular (pasajeros, carga, correo) en cualquiera de las rutas dentro de la Subregión con libre acceso y sin ningún problema
<b>Decisión 361</b> Modificación de la Decisión 320: Múltiple designación en el transporte aéreo en la Subregión andina	Modifica aspectos de la Decisión 320, para adaptar al nuevo contexto de vuelos entre el mismo origen y destino de países de la Subregión o terceros
<b>Decisión 360</b> Modificación de la Decisión 297: Integración del transporte aéreo en la Subregión andina	Modifica la Decisión 297, para adaptar al nuevo contexto de vuelos entre el mismo origen y destino de países de la Subregión o terceros
<b>Decisión 327</b> Tránsito aduanero internacional	Adopta nuevos procedimientos aduaneros uniformes y armonizados
<b>Decisión 331</b> Transporte multimodal	Regula el uso de contenedores dentro de la Subregión
<b>Decisión 358</b> Reglamento de la Decisión 257: transporte internacional de mercancías por carretera	Establece cambios a la Decisión 257 que mejoran la comprensión y aplicación sobre el Transporte internacional de mercancías
<b>Decisión 359</b> Reglamento de la Decisión 289: transporte internacional de pasajeros por carretera	Establece cambios a la Decisión 289 que mejoran la comprensión y aplicación sobre el Transporte internacional de pasajeros por carretera
<b>Decisión 390</b> Modificación de la Decisión 314: Libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y políticas para el desarrollo de la Marina Mercante del Grupo Andino	Establece transitoriamente en el ámbito comunitario restricciones, exclusiones y otras medidas que vean aptas a empresas de transporte marítimo de terceros países o comunidad de países que en sí restrinjan o discriminen buques de Países Miembros
<b>Decisión 393</b> Modificación de la Decisión 331: Transporte multimodal	Establece que al usar expresiones relativas a al transporte multimodal, estas se deberían entender como internacionales

Decisión	Descripción
<b>Decisión 395</b> Marco regulatorio para la utilización comercial del recurso órbita-espectro de los Países Miembros con el establecimiento, operación y explotación de los sistemas satelitales por parte de empresas andinas	Fija condiciones de establecimiento, operación y explotación de sistemas satelitales andinos por empresas para facilitar la participación creciente de Países Miembros en el comercio internacional de servicios de telecomunicaciones
<b>Decisión 398</b> Transporte internacional de pasajeros por carretera, sustitutoria a la Decisión 289	Establece cambios a la Decisión 289 para la modernización del marco normativo para el transporte internacional de pasajeros por carretera
<b>Decisión 399</b> Transporte internacional de mercancías por carretera, sustitutoria de la Decisión 257	Establece cambios a la Decisión 257 - Modernización necesaria de marco normativo para el transporte internacional de mercancías por carretera
<b>Decisión 434</b> Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CATT)	Crea el CATT, conformado por las autoridades nacionales responsables del transporte terrestre de cada País Miembro, derivado de las Decisiones 398 y 399
<b>Decisión 439/Decisión 440</b>	Aprueba un marco general para la liberalización progresiva del comercio intrasubregional de servicios, con objetivo de alcanzar a crear el Mercado Común Andino de servicios
<b>Decisión 459</b> Política Comunitaria para la Integración y el Desarrollo Fronterizo	Crea política comunitaria para impulsar mayor desarrollo económico en las regiones fronterizas y mejorar la calidad de vida de sus pobladores. También desarrollar infraestructura y facilitar la movilización de personas, productos y vehículos.
<b>Decisión 467</b> Norma que establece las infracciones y sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera	Establece una norma comunitaria para las infracciones y las sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías a través de carretera
<b>Decisión 477</b> Tránsito Aduanero Internacional, sustituye la Decisión 327	Actualiza la Decisión 327 para facilitar la libre circulación internacional de mercancías a través de adopción de procedimientos aduaneros que agilicen y faciliten el comercio entre los países miembros
<b>Decisión 487</b> Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques	Fortalece las Marinas Mercantes de la Subregión con una legislación moderna y armonizada que consista con garantías marítimas y embargo preventivo de buques
<b>Decisión 491</b> Reglamento Técnico Andino sobre límites de Pesos y Dimensiones de los vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y mercancías por carretera	Establece este reglamento técnico para regular los Límites de Pesos y Dimensiones de vehículos para el transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera en la Subregión.
<b>Decisión 502</b> Centros Binacionales de atención en Frontera (CEBAF) en la Comunidad Andina	Determina normas generales para el establecimiento, funcionamiento y aplicación de controles integrados en Frontera, dónde las autoridades competentes adoptarán las medidas necesarias para la instrumentación de los CEBAF



Decisión	Descripción
<b>Decisión 501</b> Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) en la Comunidad Andina	Adopta políticas y se ejecutarán planes y programas para impulsar el desarrollo sostenible y la integración física en las fronteras, con el objetivo de obtener beneficios mutuos
<b>Decisión 532</b> Modificación de la Decisión 487	Modifica la Decisión 487 - modificación de la definición de buque o nave de acuerdo a "Buque o Nave: toda construcción flotante apta para navegar, cualquiera que sea su tipo, clase o dimensión"
<b>Decisión 561</b> Modificación de la Decisión 398: Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera	Sustituye el artículo 80 de la Decisión 398 por el siguiente texto: "la Secretaría General de la Comunidad Andina, previa opinión del CAATT, adoptará mediante Resolución las condiciones técnicas que deben reunir los ómnibus o autobuses para su habilitación y permanencia en el servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera.
<b>Decisión 582</b> Transporte Aéreo en la Comunidad Andina	Consolida en una forma las diferentes disposiciones subregionales referentes a la política aérea de la Comunidad Andina, actualizándose al contexto socioeconómico, tecnológico y empresarial
<b>Decisión 617</b> Tránsito Aduanero Comunitario	Consolida en un solo instrumento jurídico las normas relativas al tránsito aduanero comunitario, ya que era necesario profundizar la sinergia a nivel nacional y regional para la construcción de Ejes IIRSA y acordar una normativa comunitaria para resolver los problemas vinculados con el transporte internacional por carretera
<b>Decisión 619</b> Normas para la Armonización de los Derechos y Obligaciones de los Usuarios, Transportistas y Operadores de los Servicios de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina internacionales	Establece los derechos y obligaciones de los usuarios, transportistas y operadores de los servicios de transporte aéreo regular y no regular en la Comunidad Andina
<b>Decisión 654</b> Marco Regulatorio para la Utilización Comercial del Recurso Órbita-Espectro de los Países Miembros	Establece marco general que regula esta explotación comercial del recurso órbita-espectro de los países miembros, tanto como los procedimientos para otorgar autorizaciones comunitarias.
<b>Decisión 672</b> Modificación de la Decisión 654	Modifica la Decisión 654, dando regulación a la explotación comercial del recurso órbita-espectro de los Países Miembros
<b>Decisión 670</b> Adopción del Documento Único Aduanero	Simplifica y racionaliza formalidades aduaneras y se establece un documento único para facilitar la aplicación de los destinos y regímenes aduaneros, y que haga posible el intercambio de información
<b>Decisión 787</b> Modificación Decisión 617 sobre Tránsito Aduanero Comunitario, respecto a la aplicación de sanciones	Unifica en un solo instrumento jurídico las normas relativas al Tránsito Aduanero Comunitario
<b>Decisión 837</b> Sustituye la Decisión 399 sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera	Establece las condiciones para la prestación del servicio de transporte internacional de mercancías por carretera entre los Países Miembros de la Comunidad Andina, con el objeto de liberalizar su oferta.
<b>Decisión 842</b> Elaboración de Estadísticas de Transporte Acuático de la Comunidad Andina	Establece que los Países Miembros elaborarán estadísticas comunitarias armonizadas sobre el transporte acuático internacional de mercancías y pasajeros, efectuado por buques comerciales que hagan escala en los puertos situados en su territorio

## MERCOSUR: Principales normativas en el área de integración física, logística y transporte internacional (1991- 2018)

Decisión/resolución	Descripción
<b>Resolución 02/91</b> Control integrado de fronteras	Implementa el control integrado de fronteras en los puntos habilitados para el transporte internacional de los países de MERCOSUR en función a los movimientos de personas, cargas y las posibilidades de infraestructura
<b>Resolución 01/93</b> Acuerdo de Recife	Establece los detalles de la realización de los controles, percepción de impuestos y otros gravámenes, el manejo y tratamiento de funcionarios, detalles sobre delitos e infracciones cometidos por funcionarios, instalaciones materiales. También establecen disposiciones relativas a los Controles Aduaneros, a los Controles Migratorios, a los Controles Fitosanitarios, a los Controles Zoonosarios y las relativas a los Controles del Transporte
<b>Resolución 03/94</b> Puntos de frontera	Aprueba la Nómina de Puntos de Frontera en los que se determinó el funcionamiento de Controles Integrados, entre los Estados Partes del MERCOSUR
<b>Resolución 127/94</b> Horario en los días hábiles de lunes a viernes en los puntos de frontera	Establece el horario hábil de funcionamiento de las reparticiones de los diferentes Organismos Intervinientes en las áreas de Control Integrado
<b>Resolución 04/91</b> Manifiesto Internacional de Carga y Declaración de Tránsito Aduanera	Aprueba la utilización del formulario común de Manifiesto Internacional de Carga y Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) entre los Estados Partes del Mercado Común del Sur (MERCOSUR)
<b>Resolución 09/92</b> Formulario TIF/DTA	Los Estados partes permitirán obtener información estadística vinculada al área específica de transporte, sin trabas burocráticas adicionales
<b>Resolución 06/91</b> Validez de lacres colocados en cada Estado Parte para operaciones de Tránsito Aduanero	Establece que los lacres colocados en cada uno de los Estados Partes fuesen considerados válidos por las aduanas de los demás Estados Partes, para las operaciones de tránsito aduanero internacional hasta alcanzar su total armonización mediante la adopción de un lacre común
<b>Resolución 34/93</b> Principios fitosanitarios para tránsito internacional de productos de origen vegetal	Establece para armonizar las reglamentaciones que los países miembros aplican al tránsito de vegetales, sus partes, productos y subproductos
<b>Decisión 16/94</b> <b>Resolución 116/94</b>	Facilita e incrementa el tránsito de mercaderías, reduciendo costos operativos y tiempo de detención en frontera
<b>Resolución 05/91</b> Elimina impuesto sobre fletes destinados a la marina mercante	Elimina el impuesto sobre fletes con destino al Fondo Nacional de la Marina Mercante de la Argentina y Adicional al Flete para la Renovación de la Marina Mercante del Brasil, para las operaciones de comercio exterior con los Estados Partes
<b>Resolución 08/92</b> Reglamento Único de Tránsito y Seguridad Vial	Adopta en forma inmediata el Reglamento Único de Tránsito y Seguridad Vial aprobado en la XVIII Reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas del Cono Sur. Así se solicitó a los gobiernos que instruyan a sus Representantes ante la ALADI y la suscripción del Protocolo Adicional

Decisión/resolución	Descripción
<b>Resolución 37/92</b> Seguro de responsabilidad civil del propietario y/o conductor de vehículos terrestres no matriculados en el país de ingreso	Establece las Condiciones Generales para el Seguro de Responsabilidad Civil del Propietario y/o conductor de vehículos Terrestres (Automóvil de Paseo-Particular o de Alquiler) no matriculados en el país de ingreso en viaje internacional
<b>Resolución 120/94</b> Seguro de responsabilidad civil del propietario	Aplica un seguro para vehículos terrestres no matriculados en el país de ingreso en viaje internacional a partir del 1º de julio de 1995. Esta obligatoriedad no se aplicaría a los vehículos que ingresen al Paraguay hasta el año 2006
<b>Resolución 1/94</b> Tratamiento de los vehículos de transporte de mercancías peligrosas en los pasos de frontera	Considera que esos servicios deberían tener normas para garantizar la seguridad de las personas, sus bienes y el medio ambiente. Esta resolución así busca evitar la detención de estas unidades por largos períodos de tiempo en instalaciones inadecuadas
<b>Decisión 2/94</b> Acuerdo sobre transporte de mercancías peligrosas en el MERCOSUR	Regulación de transporte de materias y mercancías peligrosas
<b>Decisión 15/94</b> Acuerdo sobre transporte multimodal en el ámbito del MERCOSUR	Establece como dos modos diferentes de transporte en virtud de un Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar situado en un Estado Parte hasta otro lugar designado para su entrega, situado en otro Estado Parte, comprendiendo además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación y entrega de la carga al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados entre origen y destino, inclusive los de consolidación y desconsolidación de las cargas
<b>Resolución 77/99</b> Horario de atención en puntos de frontera	Establece el horario de funcionamiento de las reparticiones de los distintos organismos intervinientes en las Áreas de Control Integrado
<b>Decisión 20/98</b> Medidas de simplificación operacional de trámites de comercio exterior y de frontera	Promueve una simplificación y facilitación de los procedimientos administrativos y operacionales de comercio exterior para agilizar el intercambio entre los Estados Partes
<b>Resolución 27/00</b> Glosario de Control Sanitario de Puertos, Aeropuerto, Terminales y Pasajes de Fronteras	Crea un Glosario de Control Sanitario para tener una terminología armonizada en el área de Control Sanitario de Puertos, Aeropuerto, Terminales y Pasajes de Fronteras
<b>Decisión 1/96</b> Protocolo de San Luis en materia de responsabilidad civil emergente de accidentes de tránsito entre los estados partes del MERCOSUR	Adopta normas comunes en materia del derecho aplicable y la jurisdicción competente en los casos de responsabilidad civil por accidentes ocurridos en un Estado Parte y que afecten a personas domiciliadas en otro Estado Parte
<b>Resolución 62/97</b> Condiciones generales del seguro de responsabilidad civil del operador de transporte multimodal (OTM) en el ámbito de MERCOSUR	Establece las condiciones del seguro de responsabilidad civil, relacionada a previa Decisión 1/96

Decisión/resolución	Descripción
<b>Decisión 8/97</b>	Se incorpora al Acuerdo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR una tipificación de infracciones, a efectos de posibilitar a las autoridades competentes de los Estados Partes, el cumplimiento de sus disposiciones, su contraloría y la consecuente aplicación de sanciones ajustadas, en función de la gravedad de la infracción cometida
<b>Resolución 10/00</b>	Armoniza los procedimientos de fiscalización del transporte por carretera y ferrocarril para que las Autoridades Competentes de los Estados Partes puedan realizar controles armonizados y de acuerdo a las normativas vigentes al transporte
<b>Resolución 82/00</b>	Instrucciones para la fiscalización del transporte ferroviario de mercancías peligrosas
<b>Resolución 58/97</b>	Identifica las asimetrías vinculadas al transporte internacional terrestre en la competitividad de las empresas prestatarias del servicio para ir eliminando progresivamente sus efectos negativos
<b>Resolución 75/97</b>	Armoniza las condiciones y exigencias mínimas de inspección de técnica vehicular
<b>Resolución 59/97</b>	Aprueba el desarrollo de la red básica de infraestructura vial del MERCOSUR sobre la base de un programa de trabajo consensuado que debía llevarse a cabo de manera progresiva tendiendo en su evolución hacia la implementación de una red intermodal de transporte
<b>Resolución 89/00</b>	Establece un foro orientado al análisis y al desarrollo de proyectos de infraestructura común en el contexto de la implementación de ejes de integración
<b>Decisión 16/99</b> Acuerdo de Asunción sobre restitución de vehículos terrestres y/o embarcaciones que trasponen ilegalmente las fronteras entre los estados partes del MERCOSUR	Establece por la necesidad de combatir ilícitos relacionados con el tráfico ilegal de vehículos y/o embarcaciones
<b>Decisión 45/04</b> Fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR	Crea el Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOECM) —destinado a financiar programas para promover la convergencia estructural, desarrollar la competitividad y promover la cohesión social, en particular de las economías menores y regiones menos desarrolladas; apoyar el funcionamiento de la estructura institucional y el fortalecimiento del proceso de integración
<b>Resolución 27/02</b> Concesión de libre plática en embarcaciones en el MERCOSUR	Armoniza las exigencias para la solicitud y concesión de Libre Plática en embarcaciones en el MERCOSUR.
<b>Resolución 30/02</b> Criterios para la gestión sanitaria de residuos sólidos en puertos, aeropuertos, terminales de carga y pasajeros y puntos de frontera	Brinda recomendaciones del Reglamento Sanitario Internacional para la concesión de Libre Plática, es decir, para que un buque sea recibido oficialmente y aceptado en puerto sin cuarentena

Decisión/resolución	Descripción
<p><b>Resolución 17/04</b> Norma relativa a la informatización del Manifiesto Internacional de Cargas / Declaración de Tránsito Aduanero y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes</p>	<p>Adopta como instrumento para la facilitación del comercio entre los Estados Partes, ya que era conveniente la aplicación de la tecnología de la información a los procedimientos vinculados con el seguimiento de las operaciones de Tránsito Aduanero Internacional (TAI)</p>
<p><b>Decisión 11/02</b> Acuerdo sobre jurisdicción en materia de contrato de transporte internacional de carga entre los Estados Partes del MERCOSUR</p>	<p>Establece jurisdicción para actualizar y tratar la exclusión de la aplicación a los contratos de transporte del Protocolo de Buenos Aires sobre la Jurisdicción Internacional en Materia Contractual</p>
<p><b>Decisión 34/06</b> Directrices para un plan para la superación de las asimetrías en el MERCOSUR</p>	<p>Establece directrices para superar asimetrías, que contienen a) Objetivos de corto, mediano y largo plazo; b) Instrumentos de política comunitaria para alcanzar dichos objetivos que deberán basarse en pilares temáticos tales como: acciones para el desarrollo y la integración de las economías de los países sin litoral marítimo, acciones de apoyo a la competitividad de las economías menores, acciones para facilitar el efectivo acceso a los mercados, incluyendo los de terceros países y su marco institucional; c) Cronograma de puesta en vigencia de los instrumentos y d) Criterios para evaluar resultados.</p>
<p><b>Resolución 21/05</b> Mecanismo para la facilitación del comercio intrazona</p>	<p>Establece un mecanismo para solucionar problemas puntuales de acceso a mercado, especialmente debido a restricciones no arancelarias, mediante la adopción de acciones de facilitación de comercio. Establece condiciones específicas para tomarlos en cuenta: que se tratara de una mercadería originaria del MERCOSUR; que se encuentre retenida en el territorio de un Estado Parte; que la situación se origine en acciones o medidas adoptadas por un Estado Parte; que las acciones o medidas cuestionadas no estén siendo objeto de una controversia en curso entre las partes involucradas, o alguna causa juzgada y Establece el procedimiento a seguir</p>
<p><b>Resolución 28/05</b> Norma relativa al transporte de encomiendas en ómnibus de pasajeros de línea regular habilitados para viajes internacionales</p>	<p>Establece reglamentar el transporte de encomiendas en ómnibus de pasajeros de línea regular, habilitados para viajes internacionales</p>
<p><b>Resolución 34/05</b> Glosario de control sanitario de puertos, aeropuertos, terminales y puntos de frontera (derogación de la resolución GMC N° 27/00)</p>	<p>Se adopta en consideración que la Resolución de la 58ª Asamblea Mundial de la Salud adoptó el nuevo Reglamento Sanitario Internacional (2005) y que era conveniente compatibilizar los términos que integran el glosario del Reglamento Sanitario Internacional (2005) con los de la Subcomisión de Puertos, Aeropuertos, Terminales y Puntos de Frontera del MERCOSUR</p>
<p><b>Resolución 14/06</b> Principios generales de acceso a la profesión de transportista</p>	<p>Establece el alcance y contenido específico del numeral 6 literal a) del Anexo de la Resolución GMC N° 58/94 "Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista y su Ejercicio en el Ámbito del MERCOSUR"</p>

Decisión/resolución	Descripción
<p><b>Resolución 49/06</b> Criterios para el establecimiento de tasas por emisión del Certificado de Libre Plática y de los certificados de control sanitario a bordo y de exención del control sanitario</p>	Armoniza los criterios para establecer las tasas por emisión del Certificado de Libre Plática y el Certificado del Control Sanitario a Bordo y Certificado de Exención del Control Sanitario a Bordo con el nuevo Reglamento Sanitario Internacional (2005)
<p><b>Decisión 32/07</b> Acuerdo para la facilitación del transporte de mercancías peligrosas en el MERCOSUR</p>	Actualiza el Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR en conformidad con el Reglamento Modelo de las Naciones Unidas y simplifica las consultas de usuarios, expedidores y transportistas, así como proporcionar una mayor seguridad a las operaciones de transporte terrestre de estos productos
<p><b>Resolución 64/08</b> Uso de bandas reflectivas para vehículos de transporte por carretera de cargas o pasajeros</p>	Armoniza los reglamentos técnicos que hacen a la seguridad vial en el territorio de los Estados Partes
<p><b>Resolución 65/08</b> Acuerdo sobre pesos y dimensiones de vehículos de transporte por carretera de pasajeros y cargas</p>	Actualiza el "Acuerdo sobre Pesos y Dimensiones de Vehículos" de 1991 y adecuar sus disposiciones a la evolución técnica
<p><b>Resolución 12/14</b> Garantía en una operación de tránsito aduanero internacional</p>	Establece que las empresas transportistas habilitadas por la autoridad competente de los Estados Partes para realizar el transporte internacional de mercaderías, en el curso de una operación de tránsito aduanero internacional, al amparo del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), podrán optar por presentar garantías formales en sustitución a la garantía constituida por los vehículos y que las garantías a las que hace referencia el artículo anterior deberán ser constituidas a satisfacción de las autoridades aduaneras y en la forma y condiciones establecidos por la legislación de cada Estado Parte
<p><b>Resolución 39/15</b> Datos a ser incorporados en el DUAM</p>	Establece el conjunto provisional de datos comunes que formará parte del Documento Único Aduanero del MERCOSUR (DUAM), que contiene el listado de los datos correspondientes con sus nombres y definiciones Los datos que Aprueban deberán ser incluidos en el Sistema INDIRA, desde el momento que los sistemas de declaración aduanera de los Estados Partes los incorporen
<p><b>Resolución 08/13</b> Directrices para el manejo sanitario de desechos líquidos y aguas servidas en puertos, aeropuertos, terminales internacionales de cargas y pasajeros y pasos fronterizos terrestres en el MERCOSUR</p>	Introduce como nuevo marco normativo que incorpora nuevas disposiciones y prevea la participación de otros organismos de los Estados Partes, en concordancia con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) y que mediante la Resolución GMC N° 53/07 se establezcan los requisitos para el manejo sanitario de residuos sólidos en puertos, aeropuertos, terminales internacionales de cargas y pasajeros y pasos fronterizos terrestres en el MERCOSUR y que el tiempo transcurrido desde la adopción de dicha norma ha demostrado la necesidad de contar con un marco normativo que incorpore nuevas disposiciones y prevea la participación de otros organismos de los Estados Partes, en concordancia con el Reglamento Sanitario Internacional (2005)

Decisión/resolución	Descripción
<p><b>Resolución 27/15</b> Directrices para el manejo sanitario de residuos sólidos, desechos líquidos y aguas servidas en puertos, aeropuertos, terminales internacionales de cargas y pasajeros y pasos fronterizos terrestres en el MERCOSUR (Derogación de las Res. GMC N° 51/07 y 53/07)</p>	<p>Establece la necesidad de actualizar el acervo normativo MERCOSUR en el tema del manejo sanitario de desechos líquidos y aguas servidas en puertos, aeropuertos, terminales internacionales de cargas y pasajeros y pasos fronterizos terrestres en el MERCOSUR y el manejo sanitario de residuos sólidos en puertos, aeropuertos, terminales internacionales de cargas y pasajeros y pasos fronterizos terrestres en el MERCOSUR</p>
<p><b>Resolución 14/14</b> Régimen de infracciones y sanciones aplicables por incumplimiento de los límites de peso en vehículos de transporte internacional por carretera en el MERCOSUR</p>	<p>Establece aplicar al transporte internacional por carretera de cargas y pasajeros, en los casos de excesos de peso, el régimen nacional de sanciones considerando como límites máximos los acordados en el MERCOSUR y que los Estados Partes dispongan en sus respectivos sitios electrónicos, las informaciones relativas a los cálculos de las sanciones en los casos de exceso de peso, evitando de esta forma posibles discriminaciones en la aplicación de las normas entre vehículos de transporte internacional de cargas y pasajeros de los diferentes países miembros</p>
<p><b>Resolución 44/14</b> Especificaciones del distintivo y oblea de inspección técnica vehicular</p>	<p>Analiza las disposiciones específicas sobre el diseño, contenido y características materiales que deben tenerse en cuenta para la confección de tales distintivos u obleas a ser colocado en los parabrisas de los vehículos como prueba de haber pasado favorablemente la inspección técnica correspondiente</p>
<p><b>Resolución 06/17</b> Negociaciones en materia de transporte terrestre entre los Estados Partes</p>	<p>Adopta el "Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)" como base fundamental de todas las negociaciones en materia de transporte terrestre entre los Estados Partes del MERCOSUR, favoreciendo con ello la convergencia regulatoria con el resto del continente sudamericano</p>
<p><b>Resolución 53/18</b> Modifica especificaciones del distintivo u oblea de inspección técnica vehicular</p>	<p>Sustituye el ítem 8 de la Resolución GMC N° 44/14 por el siguiente texto: "Los dos últimos dígitos del año de vencimiento de la inspección técnica aparecerán en un rectángulo cuyo color de fondo será preasignado. Los números arábigos situados en la parte inferior del distintivo u oblea indican el mes de caducidad de la inspección técnica. En los distintivos u obleas aparecerán perforados el mes y el año en que caducará la validez de la inspección</p>
<p><b>Resolución 54/18</b> Régimen de identificación de equipaje aplicable a los servicios de transporte internacional de pasajeros por carretera</p>	<p>Aprueba el régimen de identificación de equipaje aplicable a los servicios de transporte internacional de pasajeros por carretera en países del MERCOSUR</p>

**Serie****CEPAL****Comercio Internacional**

## Números publicados

Un listado completo así como los archivos pdf están disponibles en  
[www.cepal.org/publicaciones](http://www.cepal.org/publicaciones)

151. Integración regional y facilitación de la logística en América del Sur, Héctor Maldonado y Gabriel Pérez, (LC/TS.2019/107), 2019.
150. Contratos de concesión de infraestructura: incompletitud, obstáculos y efectos sobre la competencia, Ricardo J. Sánchez y Pablo Chauvet (LC/TS.2019/104), 2019.
151. Imported inputs and export performance: evidence from Chilean manufacturing industries, Dayna Zaclicever, (LC/TS.2019/90), 2019.
148. Latin America's faltering manufacturing competitiveness: what role for intermediate services?, Rolando Avendano, Filippo Bontadini, Nanno Mulder, Dayna Zaclicever, (LC/TS.2019/88), 2019.
147. A network analysis approach to vertical trade linkages: the case of Latin America and Asia, Dayna Zaclicever, (LC/TS.2019/86), 2019.
146. Status of implementation in South America of the Vienna Programme of Action for Landlocked Countries for the Decade 2014-2024 (LC/TS.2019/85), 2019.
145. El comercio digital en América Latina: ¿qué desafíos enfrentan las empresas y cómo superarlo?, Kati Suominen (LC/TS.2019/76), 2019.
144. China: current and potential role in infrastructure investment in Latin America, Pablo Chauvet, Taotao Chen, Azhar Jaimurzina, Run Xu and Ying Jin (LC/TS.2019/68), 2019.
143. Marcos regulatorios de servicios e inversiones en la Alianza del Pacífico y MERCOSUR: ¿convergencia a normas del siglo XXI?, Ana María Palacio Valencia (LC/TS.2019/51), 2019.
142. La regulación del comercio electrónico transfronterizo en los acuerdos comerciales: algunas implicancias de política para América Latina y el Caribe, Sebastián Herreros (LC/TS.2019/42), 2019.



## COMERCIO INTERNACIONAL

### Números publicados:

151. Integración regional y facilitación  
de la logística en América del Sur

*Héctor Maldonado  
Gabriel Pérez*

150. Contratos de concesión  
de infraestructura

Incompletitud, obstáculos y efectos  
sobre la competencia

*Ricardo J. Sánchez  
Pablo Chauvet*

149. Imported inputs and  
export performance

Evidence from Chilean  
manufacturing industries

*Dayna Zaclícever*

148. Latin America's faltering  
manufacturing competitiveness

What role for intermediate services?

*Rolando Avendano  
Filippo Bontadini  
Nanno Mulder  
Dayna Zaclícever*