

## SEGUNDA REUNION DE COMITES NACIONALES DE FACILITACION DE ARGENTINA, BRASIL, CHILE, PARAGUAY Y URUGUAY.-

Entre los días 19 y 20 de noviembre de 1998, se llevó a cabo en la ciudad de Montevideo, Uruguay, la SEGUNDA REUNION DE COMITES NACIONALES DE FACILITACION DE ARGENTINA, BRASIL, CHILE, PARAGUAY Y URUGUAY, convocada al amparo del artículo 10 del Acuerdo de Fortaleza por el Consejo de Autoridades Aeronáuticas.-

Luego de la apertura efectuada por el Señor Director General de Aviación Civil de Uruguay, se dio lectura a la agenda tentativa, la que fue aprobada por unanimidad, distribuyéndose entre los asistentes, para mayor ilustración y antecedentes de los temas a tratar, fotocopia del Acta de la Primera Reunión de Comités Nacionales de Facilitación celebrada en Buenos Aires, entre los días 28 y 29 de mayo de 1997.-

A continuación se comenzó con el desarrollo del primer punto de la agenda:

### I) SITUACION ACTUAL DE LOS ASUNTOS PENDIENTES EN LA PRIMERA REUNION.-

#### I.1. MIGRACION.-

En primer lugar, Argentina, en cuanto a la aplicación de la tarjeta de entrada y salida, informa que el sistema se está utilizando solamente entre su Estado y Uruguay.-

Por su parte Brasil sostiene que no ha aplicado el sistema; solicitó prórrogas en varias ocasiones en virtud de estar estudiando la implementación de pasaportes de lectura mecánica. No está determinado para este Estado la implementación de las tarjetas de entrada y salida de pasajeros, con respecto a la reciprocidad en materia de Facilitación -Servicios de Migración, Aduana, etc. En el Aeropuerto Cerro Chapeu -Rivera, en el que operan

aeronaves de Brasil como Binacional, no existiendo igual posibilidad para aeronaves de Uruguay, la delegación brasileña informa que en el mes de diciembre, se creará una Comisión que estudiará la situación en cuanto a Facilitación.- La Autoridad Aeronáutica Brasileña no tiene inconveniente alguno en su utilización como aeropuerto binacional.-

Paraguay informa la no implementación de la tarjeta TES por problemas de Legislación.-

Chile señaló que en su caso existen inconvenientes en la implementación de la tarjeta por problemas de índole legislativo.-

A modo de conclusión, visto el escaso avance al tenor de las recomendaciones vertidas en la primera Reunión y la disparidad entre los Estados Partes acerca de los datos exigidos al ingreso y egreso de pasajeros, se recomienda:

- a) Aplicación de la tarjeta TES
- b) Unificación de las tarjetas tanto para el sistema subregional como para el resto internacional.-

En cuanto al control unificado de frontera, Argentina informó que se reimplantará a partir del primero de enero de 1999 para el aeropuerto de Carrasco y a partir de diciembre de este año, y por el período estival, en el aeropuerto de Punta del Este.-

En lo que refiere a la facilitación en cuanto al desplazamiento entre los seis Estados Partes de los extranjeros residentes, con Documento de Identidad, la delegación argentina sostiene que el tema ha sido abordado y resuelto en abril de 1997 por Resolución No. 75 de Mercosur.-

En el caso de Uruguay, se sostiene la no aplicación de tal norma para los residentes transitorios. Para la delegación argentina, la Resolución No. 75 Mercosur es aplicable a todos los residentes, ya que la norma no preve tal distinción apuntada por la delegación uruguaya.-

Atento la disparidad interpretativa respecto del alcance de la Resolución N° 75, el plenario exhorta a las autoridades concernidas a unificar el criterio de aplicación.-

En el caso de Paraguay y Chile, se tomó nota a los efectos de ser estudiado el tema en sus respectivos países.-

En cuanto a la libertad de permanencia se informa por parte de las delegaciones de Argentina y Uruguay, que estos estados cuentan con un acuerdo previo a la vigencia del Acuerdo Subregional donde se estableció libertad total en cuanto al plazo.-

Cuando se comenzó a aplicar la Tarjeta TES, por error de información, comenzó a otorgarse tiempos limitados de permanencia, pero esta situación, está en vías de solucionarse.-

Como conclusión, se recomienda en este tópico el avance en la aplicación por parte de los Seis Estados Partes, de sistemas análogos de registración de datos de entrada y salida de pasajeros, así como uniformización de la información requerida y los demás aspectos relacionados con el sistema aplicado en cuanto a la permanencia en cada Estado.-

En cuanto a la UNIFICACIÓN DE REQUISITOS PARA LA OBTENCIÓN DE VISA PARA EL INGRESO DE VISITANTES EXTRA SUBREGION, la delegación argentina informa la falta de datos suficientes de Paraguay, Bolivia y Chile.- Será necesario además estudiar en cada uno de los países, qué sistemas aplican en cuanto al visado, ya que existen Estados que requieren un visado con carácter previo así como otros conceden la visación en forma automática con la solicitud.-

Sin la determinación de cada uno de los sistemas, incluso algún sistema especial de visado, será muy difícil acceder a la unificación, por lo que se recomienda a los Estados Partes la facilitación de la información al respecto.-

Este tema podrá tratarse -a nivel Mercosur- en un foro que se realiza al respecto; y en cuanto a Chile y Bolivia, se podrá realizar a posteriori.-

En cuanto a la IMPLEMENTACION DE SISTEMAS DE LECTURA MECANICA Y ELECTRONICA DE DATOS, se sostuvo por parte de la delegación argentina, que existe ya el Pasaporte y la Cédula de Identidad, que incorporan a partir de 1996, un sistema de lectura mecánica.-

No existe en la Argentina aún controles migratorios de lectura automatizada.- En cuanto al DNI se otorgó un contrato para la confección de este tipo de documentos de lectura automatizada según las recomendaciones OACI.- En cuanto a la aplicación, la República Argentina posee un plan piloto al respecto.-

Paraguay tiene implementada la infraestructura como para la incorporación de la lectura mecánica de documentos de identificación en el caso de los Pasaportes, no así en el caso de los DNI o Cédulas de Identidad.-

Uruguay por su parte, ya tiene la infraestructura y ha incorporado al pasaporte el sistema de lectura mecánica implementándose en la actualidad este sistema para las Cédulas de Identidad o DNI.-

En cuanto a los Pasaportes Consulares, las delegaciones de Argentina y Uruguay informan que éstos documentos, quedarán afuera del sistema de lectura automatizada.-

En estos tópicos, existe tratamiento en el marco del Mercosur, por lo que se recomendó por parte de la delegación Argentina, la remisión a los estados partes no integrantes del Mercosur -Chile y Bolivia- de las actas donde se tratan estos aspectos vinculados a los sistemas de lectura automatizada de datos.-

## 1.2.- SEGURIDAD.-

En lo que concierne a SEGURIDAD, luego de un intenso intercambio de ideas, se mantienen en un todo las recomendaciones adoptadas en la Primera Reunión.-

## 1.3.- ADUANA.-

Argentina informa la presencia de controles de canal ROJO-VERDE para pasajeros, y para la carga, control de canales ROJO-VERDE-AMARILLO.- En este último se controla solamente documentación.-

Respecto a Brasil, lamentablemente a partir del día 1º de diciembre de 1998, se exigirá una declaración de equipaje acompañado.- Las instrucciones normativas que se están elaborando son tratadas en el marco del Mercosur.- En cuanto al Comité FAL Brasileño, el mismo no había sido consultado y aún se está aguardando una respuesta oficial del gobierno brasileño respecto de su intervención en este tema. Este Comité FAL está tratando de evitar, al menos en el ámbito del Acuerdo de Fortaleza, la aplicación de la medida que se entiende como un retroceso en el ámbito de la facilitación.-

En cuanto a Chile, la delegación informa la existencia de un sistema similar al argentino, con canales ROJO-VERDE.- Y en cuanto a la carga, está muy avanzada la aplicación de un sistema veloz de control, ya que existe lectura electrónica de la documentación, en especial las relativas a las provenientes de los couriers.-

Paraguay informa la implementación a futuro del canal ROJO-VERDE. En cuanto a la carga, el control es selectivo. Existe un sistema denominado

"Sofia" que adelanta información y habilita la expedición más rápida de la mercadería.-

Uruguay informa que se está aplicando una política a nivel sanitario que conlleva la revisión total del equipaje, no a través de la apertura, sino a través de rayos x.-

En cuanto a la carga, fue implementado un sistema informático y se encuentra en proceso la implementación de un documento único, que lleve a la elaboración de un mensaje que pueda ser transmitido a las demás Aduanas del Mercosur.- Por ello, se está desarrollando a nivel Mercosur un avance acentuado en este tópico.-

En el caso de Chile, para el medio terrestre, existe un documento único que permite transitar entre los países de Argentina, Brasil, Bolivia, Perú y Uruguay sin otra formalidad que la exhibición del mismo.- Esos tipos de documentos demuestran que el medio aéreo está un poco menos desarrollado que el medio terrestre.- En el mismo sentido, Argentina introduce una variante en que hay cada vez más transporte en multiplicidad de medios para una misma mercadería, es decir el transporte multimodal, por lo que se RECOMIENDA la creación de un DOCUMENTO UNICO que habilite este tipo de transporte.-

Como CONCLUSION, se mantienen las recomendaciones vertidas en la Primera Reunión y se recomienda la creación por parte de los Estados del documento UNICO MULTIMODAL.-

#### 1.4 .- INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA Y TASAS

Respecto a Uruguay se afirma que está en Proyecto y muy avanzado, la utilización del Aeropuerto de Rivera como Aeropuerto Binacional (Cerro Chapeu) .-

Argentina plantea como solicitud que el Aeropuerto de Paysandú sea utilizado como binacional para los pasajeros de Colón en Argentina.-

Se hace especial mención también el aspecto conexo, es decir el transporte terrestre de los pasajeros.-

Así también se establece la dificultad de los pobladores del Río Uruguay al tenor de la existencia de una empresa que vuele la zona.-

Uruguay afirma la existencia de una empresa que ya lo está haciendo a Salto y desde Paysandú lo hará próximamente a Buenos Aires.-

El problema se plantea en el orden al control migratorio y aduanero.- Ahí se justificaría la presencia de un control unificado como se hace en el Aeropuerto Jorge Newbery.-

Como conclusión se recomienda la incorporación de control unificado referido en los Aeropuertos binacionales fronterizos, en cuanto a las Tasas, Argentina informa que actualmente el usuario, se encuentra informado en cuanto a los rubros que paga.-

Se hace especial mención a los fuertes incrementos en las tasas, así como respecto a lo abonado por los pasajeros por el mismo ítem.-

En cuanto a infraestructura a nivel subregional, cada Aeropuerto debería ser pensado previamente a efectos de determinar las condiciones que tienen a efectos de ser aptos para el transporte subregional – internacional.-

En cuanto a las tasas, existen tasas que fueron derogadas a nivel turístico en la vía terrestre, que a nivel aeronáutico siguen existiendo, lo que demuestra la discriminación que se realiza en cada medio.-

En Brasil se están estudiando tasas diferenciales en cuanto a las aeronaves, ( aterrizaje, permanencia, control, etc. ) si son provenientes/destinadas a los Estados Partes en el régimen Subregional de Fortaleza.-

En cuanto a Chile, toman nota de las inquietudes y lo transmitirán a las Autoridades de su país.-

Paraguay aplica tasas únicas, no existen tasas diferenciales.-

En Uruguay las tasas son diferenciales en virtud del Aeropuerto utilizado, ya que se encuentran categorizados .-

Desde el punto de vista turístico, Argentina, a través del delegado de Secretaría de Turismo Argentino introduce la inquietud por el incremento de las tasas aplicadas al pasajero.-

Atento lo expuesto el plenario resuelve, seguir estudiando la problemática a los efectos de estudiar un tratamiento uniforme que contemple las particulares características de los servicios subregionales.-

## 2.- NUEVAS PROBLEMATICAS PLANTEADAS

### 2.1 SANIDAD

En Chile se produjo un cambio en su legislación sanitaria, con distintos controles fronterizos, a través de declaraciones juradas en formularios pre-impresos al respecto si portan artículos vegetales o animales.-

Este procedimiento se encuentra regulado por la Ley Nacional N° 19.558 (Ley de Protección Agrícola) que impone entre otras disposiciones multas ante la falta de Declaración Jurada y multa y prisión para el caso de Declaraciones Juradas falsas así como la confiscación de la mercadería en todos los casos.

Ante requerimiento de alguno de los representantes señaló el Delegado Chileno que si bien el formulario contenía una serie de preguntas ello era al sólo efecto de un plan piloto que duraría dos meses para determinar el perfil del infractor y que luego de ello se reduciría en su contenido.-

Argentina observó que si el sistema estaba basado en la buena fé y que la mayoría no debía traer especialmente por vía aérea el tipo de mercadería no deseada era más conveniente a los efectos de la facilitación que la declaración fuera verbal o por elección de canales para declarar o no declarar al igual que el tratamiento aduanero, acompañado con una campaña informativa al usuario. Asimismo resaltó que la incorporación de un nuevo formulario significaba un retroceso para la facilitación y que dado que los mismos datos del pasajero identidad, ocupación, etc. Son exigidos en los distintos formularios migratorio, aduanero y sanitario es que entendemos que se debería coordinar entre los Organismos para reducir la cantidad de



formularios a completarse.- Luego de un intercambio de ideas el plenario resolvió:

- 1) que el formulario referido significa un obstáculo a la facilitación y generaba su implementación una preocupación en línea con los objetivos del desarrollo del transporte aéreo subregional.-
- 2) exhortar a la Autoridad Chilena correspondiente a armonizar el objetivo de prevención con los que determina el Anexo 9 de la OACI analizando otras alternativas que conjugue ambos intereses sin agravar este último aspecto.-

Argentina expone algunos requisitos que establecen las autoridades haciendo hincapié en que se carece de información acerca de las situaciones epidemiológicas de cada región y los requisitos de cada Estado parte al respecto.-

La falta de coordinación puede dar lugar a la adopción de medidas erróneas lo que genera un falso sentido de seguridad.

La adecuada armonización de controles y medidas y la información regional hará que tales medidas sean efectivas, así como la notificación rápida y adecuada de lo que está sucediendo en una región, es un elemento previo y necesario de toma de medidas hábiles para evitar la propagación de enfermedades o factores que conspiren contra la Sanidad de tal o cual región.-

Sin perjuicio de ello, el mapa epidemiológico es muy cambiante y cada Estado está habilitado a tomar las medidas que estime necesario (Reglamento Internacional de la OMS).

Paraguay está implementando un sistema de Declaración Jurada, más un detector de elementos orgánicos.-

Recomendaciones:

- a) Actualización de notificación de enfermedades transmisibles entre los países integrantes del sistema subregional .-
- b) Realización de reuniones parciales por tema para ser llevadas sus conclusiones al plenario.-

c) Priorizar el desarrollo de flujos de información y uniformización de los controles sanitarios.-

### **3.- POSICION DE LOS ESTADOS RESPECTO A LA RECOMENDACIÓN CLAC REFERENTE A FACILITACION VERTIDA EN LA ULTIMA REUNION DE CHILE**

En relación con este tópico cada uno de los Estados presentes formuló una exposición acerca de la composición y funcionamiento de sus Comités Nacionales y Aeroportuarios de Facilitación.- Al respecto el plenario resolvió que siga la dinamización del funcionamiento de los mismos con la continuidad necesaria para el mejor logro de su cometido.- Así como exhortar a los Estados partes a los efectos de que concurren a las Reuniones respectivas los integrantes de las diversas áreas que componen los Comités Nacionales de Facilitaciones a fin de permitir la discusión profunda de los diversos tópicos que hacen a la facilitación.-

### **4.- OTROS ASUNTOS**

- El representante de los Agentes Uruguayos de Carga Aérea (AUDACA) estableció ejemplos concretos de demora en los despachos de las mercaderías en tránsito en la República Federativa de Brasil y solicitó se tomara debida cuenta de dicho inconveniente.-

- PLUNA planteó la inquietud que las compañías internacionales que operan en servicios regionales tengan prioridad para la elección de los horarios de operación en los diversos Aeropuertos.-
- Chile expone la problemática que representa el traslado por vía aérea de restos humanos, a tales efectos se sugiere homogeneizar el procedimiento de entrada y salida de restos humanos en los aspectos sanitarios ya que se producen trabas por la co-existencia de diversas disposiciones de los distintos Estados partes.

En otro orden Argentina da cuenta que en los nuevos Acuerdos y Revisiones de carácter Bilateral se está proponiendo la incorporación de un artículo específico sobre Facilitación cuyo tenor se anexa a la presente lo que apunta a ratificar el cumplimiento de los compromisos internacionales en la materia al tiempo que destaca la importancia que éste tópico tiene para el desarrollo de la actividad aerocomercial.

La representación de Brasil distribuyó un formulario del Ministerio de Hacienda de Declaración de porte de valores señalando que su implementación se encontraba a estudio por parte del Comité de Facilitación (se anexa el documento referenciado) .- Al respecto la Delegación Argentina señaló las mismas reservas que las efectuadas en oportunidad de la comunicación que señalara el representante chileno de la Sanidad Vegetal Animal, razón por la cual entendiendo pertinente el plenario formula las mismas conclusiones que para el caso chileno.-

La nómina de los asistentes obra como Anexo I a la presente.-

Con el tratamiento de la Agenda y las conclusiones arribadas precedentemente, se dan por finalizadas las Jornadas de esta II Reunión decidiendo el plenario que la presente Acta se eleve al Comité de Autoridades Aeronáuticas comunicando a dicho Consejo los resultados alcanzados así como la Institucionalización de las Reuniones de los Comités Nacionales de Facilitación en carácter ordinario previas a las Reuniones de

dichos Consejos, y en carácter extraordinario a requerimiento de cualquiera de los Estados Parte.- Se resuelve que Uruguay sea el miembro informante del resultado de esta Reunión al Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Sistema Subregional en el plenario que se realizará en los días 3 y 4 de diciembre de 1998 en la ciudad de Río de Janeiro.-




Por la República Argentina



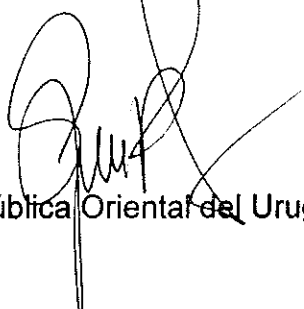
Por la República Federativa de Brasil



Por la República de Chile



Por la República de Paraguay



Por la República Oriental del Uruguay

03  
[Handwritten notes and signatures on the left margin]

[Handwritten signature]

**ANEXO I**

**ARGENTINA**

DR. OSCAR PEREZ  
DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL

PROF.. ANGEL LOSADA  
DIRECCION NACIONAL DE MIGRACIONES

DR. RICARDO BERNARDINI  
COMISION NACIONAL DE FACILITACION

COMODORO CARLOS A. MARUSO  
FUERZA AEREA ARGENTINA

DIPLOMATICO ANTONIO REYNOSO  
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES (ASUNTOS CONSULARES)

CONSUL GRAL. ADJ. JULIO DEVOTO  
EMBAJADA ARGENTINA

DR. EDUARDO A. LOZANO  
POLICIA FEDERAL ARGENTINA

SR. HORACIO PEIRONE  
DIRECCION NACIONAL DE MIGRACIONES

LIC. EN ECONOMIA CARLOS GUTIERREZ  
SECRETARIA DE TURISMO

**BRASIL**

SR. PAULINO LIMA  
DEPARTAMENTO DE AVIACION CIVIL

CNEL. PAULO SERGIO OLIVEIRA SANTOS  
DEPARTAMENTO DE AVIACION CIVIL

**CHILE**

SR. MOISES RODE  
ADUANA

ING. AGRON. PEDRO BERHO  
SERVICIO AGRICOLA Y GANADERO

**PARAGUAY**

SRA. MARIA LIZ VIVERO DE BAZAN  
DIRECCION NACIONAL DE AERONAUTICA CIVIL

**URUGUAY**

03  
CNEL. (NAV.) FELIX. A TORNONI  
DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL

DR. SERGIO PEREZ LAURO  
DIRECTOR TRANSPORTE AEREO COMERCIAL

ESC. PABLO SEITUN ETCHAVARRIA  
SUB-DIRECTOR TRANSPORTE AEREO COMERCIAL

DR. LUIS GIORELLO SANCHO  
DIRECCION NACIONAL DE AVIACION CIVIL E  
INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

ESC. ALICIA PRESTO  
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL -CIDA-E-

DRA. EN DIPLOMACIA MARTA GAGGERO  
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL - CIDA-E-

PROC. ROBERTO PERDOMO  
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

DR. EN DIPLOMACIA MARTIN REAL DE AZUA  
MINISTERIO DE TURISMO

Handwritten signatures and initials are present on the page, including a large signature on the left and several initials on the right.

SR. EDUARDO COELHO  
PLUNA

DR. GONZALO YELPO  
PLUNA

SR. OSCAR FRANZINI  
PLUNA S.A.

SR. ANGEL VANZINI  
DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

DR. RUBEN AMATO  
DIRECCION NACIONAL DE IDENTIFICACION CIVIL

SR. MARIO VILAR  
MINISTERIO DE SALUD PUBLICA

DR. DIEGO GIL  
CAMARA DE LA AERONAUTICA Y AFINES

LIC. SOCIAL GABRIEL VALENTE  
DIRECCION NACIONAL DE ADUANAS

SR. ANGEL GUTIERREZ  
DIRECCION NACIONAL DE ADUANAS

SR. ANIBAL GARCIA  
DIRECCION NACIONAL DE MIGRACION

DRA. MARIA BEATRIZ PINTOS  
DIRECCION NACIONAL DE MIGRACION  
DRA. ROXANA CORBRAN  
IUDAE

DR. BLADIMIR GUICHEFF  
DIRECTOR DE SANIDAD AEREA

INSP. MARIA DEL CARMEN LAYUDA DE NAYA  
ADMINISTRACION NACIONAL DE CORREOS

LIC. EN ADM. ELENA CERNUSCHI  
ADMINISTRACION NACIONAL DE CORREOS

SR. DANIEL ARAUJO  
VIMALCOR S.A.

SR. SIGMUNDO BOROWSKI  
AUDACA - ALACAT

ING. AGRONOMO GERARDO VICO CHIJANI  
MINISTERIO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA (SERV. AGRIC.)

03.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*