

ACTA 1 / 96
SGT N° 5

En la ciudad de Buenos Aires, República Argentina, durante los días 7, 8 y 9 de mayo de 1996, se celebró la III Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5 - Transporte e Infraestructura del MERCOSUR, con la presencia de las Delegaciones integradas como lucen en el Anexo I de la presente Acta, para la consideración del Temario de Trabajo que se agregó como Anexo II de la misma.

El señor Subsecretario de Puertos y Transporte de Larga Distancia del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la República Argentina, Lic. Rafael Conejero dio inicio al Acto de Apertura de la Reunión, brindando una sincera y calurosa bienvenida a las Delegaciones participantes, agradeciendo la presencia de las mismas y saludando al Coordinador Nacional ante el Subgrupo de Trabajo N° 5 por Argentina, Dr. Alberto Corcuera Ibáñez, subrogado por aquel en mérito a una reorganización administrativa interna del Ministerio referido. Asimismo, solicitando la venia de las restantes Delegaciones presentes, el señor Subsecretario saludó muy particularmente a la Delegación de la República del Paraguay, en atención a los acontecimientos políticos sucedidos en esa Nación recientemente y manifestando su alegría por la superación efectiva de los mismos.

Por su parte, el Dr. Alberto Corcuera Ibáñez solicitó hacer uso de la palabra por la alusión directa hacia su persona y agradeció muy sinceramente a las Delegaciones visitantes y a su propia Delegación, el apoyo y la colaboración que en todo momento recibió para cumplir con su cometido, tanto en la Subsecretaría de Estado que ocupaba, como en el cargo de Coordinador Nacional por Argentina ante el Subgrupo de Trabajo N° 5, formulando votos para que la nueva etapa de negociaciones a iniciarse sea tan propicia y alentadora como aquella en la que le tocó actuar recientemente.

A continuación, retomando el uso de la palabra, el Lic. Rafael Conejero propuso considerar la designación de los cargos ejecutivos del evento, tal y como es de estilo en estas oportunidades, mencionando que en su opinión, la Relatoría debería ser ejercida por la Delegación de la República Oriental del Uruguay, en la persona del Escribano Néstor Luraschi.

A su turno, el señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas de la República Oriental del Uruguay, Ing Conrado Serrentino solicitó hacer uso de la palabra. Manifestó su agradecimiento por la bienvenida ofrecida, brindó su saludo y agradecimiento personal y en nombre de la Delegación de su país al Dr. Alberto Corcuera Ibáñez, por la dedicación, eficiencia y desinterés con que éste ejerció su tarea en el ámbito del Subgrupo de Trabajo N° 5 y dejó constancia de su beneplácito por la superación del conflicto que afectó a la República del Paraguay recientemente.

Por último, propuso que la Presidencia del evento quedara a cargo de la Delegación de Argentina y la Vicepresidencia a cargo de la Delegación de la República Federativa del Brasil.

Por su parte, el señor Presidente de Geipot, Ing. Carlos Alberto Nóbrega, en su calidad de Jefe de la Delegación de la República Federativa del Brasil, solicitó el uso de la palabra para agradecer la bienvenida recibida y manifestar su apoyo a los conceptos formulados por las Delegaciones de Argentina y Uruguay, tanto en cuanto a los eventos

acaecidos en Paraguay como con respecto a la participación del Dr. Alberto Corcuera Ibáñez en la Coordinación nacional por Argentina. En cuanto a las propuestas presentadas manifestó su aceptación.

Finalmente, solicitó hacer uso de la palabra el señor Subsecretario de Transporte de la República del Paraguay, Ing. Andrés González. Agradeció profundamente los conceptos manifestados por los eventos vividos en su país y aseguró que en dicha oportunidad se hizo notar un real ejemplo de integración y puso en evidencia el apoyo del MERCOSUR y de América toda hacia el Gobierno Constitucional de su país, que no conoce de antecedentes de igual importancia. Hizo suyos los conceptos vertidos con respecto al Dr. Alberto Corcuera Ibáñez y manifestó su expreso apoyo a la propuesta formulada para ocupar la Presidencia, la Vicepresidencia y la Relatoría de la reunión.

Culminada la ronda de intervenciones de las Delegaciones, resultó designada la Delegación de la República Argentina para ejercer la Presidencia del evento, la Delegación de la República Federativa del Brasil para ejercer la Vicepresidencia del mismo, y la de la República Oriental del Uruguay para ejercer la Relatoría.

Seguidamente se sometió a la consideración del Plenario la realización de una reunión de Jefes de Delegación, con el objeto de estructurar el funcionamiento a seguir para el desarrollo del evento, lo cual fue aprobado por unanimidad.

Luego de un breve receso, el señor Presidente de la III Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5, Lic. Rafael Conejero comunicó al Plenario de la misma que en la Reunión de Jefes de Delegación se había acordado la formación y funcionamiento de grupos temáticos (Transporte Fluvial y Marítimo, Transporte Ferroviario) para sesionar simultáneamente con el Plenario del Subgrupo, así como la participación activa de los distintos sectores privados en la etapa deliberativa de la reunión.

Posteriormente se acordó un cuarto intermedio hasta la hora 15:00.

Reiniciada la jornada de trabajo e instalados los grupos temáticos establecidos, el plenario comenzó el tratamiento del Temario de Trabajo, de acuerdo al siguiente detalle:

1. - ATENUACION DE LAS ASIMETRÍAS VINCULADAS AL TRANSPORTE TERRESTRE

A) SEGURIDAD VIAL

Inspección técnica vehicular y examen psicofísico de conductores

La Delegación del Paraguay, como encargada del seguimiento del tema durante la primera etapa de negociación del SGT N° 5, ofreció un pormenorizado informe sobre los trabajos realizados y avances obtenidos en esta materia, haciendo entrega de un trabajo guía a ser considerado como una herramienta que oriente el trabajo pendiente de realización sobre el tema (Anexo III).

Culminada la presentación del informe referido, la Delegación del Uruguay manifestó que resulta evidente la existencia de asimetrías propias del sector y de asimetrías derivadas de otros sectores vinculados. A su juicio, se debe comenzar a trabajar inmediatamente sobre aquellas asimetrías que pueden eliminarse por parte de la autoridad de transporte y, en ese orden de ideas, la seguridad no puede ni debe implicar

una diferencia asimétrica en el ámbito del MERCOSUR Mencionó, a su entender, el Reglamento Unico de Tránsito y Seguridad Vial aprobado por Resolución N° 8/92 del GMC, es la norma básica y común en la que deben fundarse todas aquellas acciones y normas tendientes a eliminar la asimetría implícita hoy día, fundamentalmente en 10 que tiene relación con las exigencias vigentes para circular en nuestros países

Por su parte, la Delegación de Argentina manifestó su apoyo a los conceptos formulados y propuso que en esta materia de la seguridad vial, se comience a trabajar inmediatamente sobre la inspección técnica vehicular y el examen psicofísico de conductores como forma de profundizar e intentar obtener avances eficaces. Agregó que, si bien resulta importante el abaratamiento de los costos, también deben reducirse aquellos de orden social que debe soportar toda la sociedad y que actualmente en su país, alcanzan niveles muy altos. En ese sentido, se manifestó partidario de utilizar la Resolución N° 8/92 del GMC para propiciar una serie de normas prácticas no burocráticas que rápidamente implementen las disposiciones contenidas en la misma.

A su turno, la Delegación del Brasil afirmó que resulta necesario identificar una base mínima común en materia de seguridad, que implique un sistema fundamentalmente práctico y eficiente que sin comprometer los niveles de aquélla, tampoco incidan negativamente en los costos del transporte. En ese sentido manifestó que en su país se acaba de aprobar una nueva Resolución sobre Inspección Vehicular (Anexo IV) cuya estructura se encuentra basada en la descentralización como forma óptima para alcanzar una positiva racionalización en materia de seguridad. Sobre la materia mencionó además la existencia del Código Nacional de Tránsito y de los Decretos N°s 82925/78 y 92387/86

Por último, la Delegación del Paraguay informó sobre la tarea interna que en materia de seguridad vial, se viene desarrollando en su país. Se encuentra próximo a culminar una etapa en la que se va a designar un conjunto de talleres idóneos para habilitar técnicamente los vehículos de transporte, habilitación técnica que tendrá como elemento externo de verificación una calcomanía específica que se encuentra a punto de ser concluida. Agregó que, a su juicio, partiendo de la Resolución N° 8/92 del GMC, debe comenzarse a trabajar inmediatamente en el tema de la seguridad.

Todas las Delegaciones acordaron convocar a una reunión de especialistas en la materia para los días 4 y 5 de junio de 1996 en la ciudad de Buenos Aires, a los efectos de que, tomando como base la Resolución N° 8/92 del GMC, elaboren un informe para presentar en la próxima Reunión del SGT N° 5 que determine:

- a) la identificación de los diferentes elementos que intervienen en la seguridad del tránsito,
- b) los criterios básicos que establezcan el umbral mínimo imprescindible para armonizar la implementación de la Resolución N° 8/92 del GMC en forma inmediata,
- c) los criterios y mecanismos que permitan armonizar las exigencias en materia de inspección técnica vehicular,
- d) cuáles pueden ser las actitudes a asumir por los Estados Parte ante la constatación real de incumplimientos a las normas establecidas en materia de seguridad.

Este Grupo de Trabajo, conformado por el Ing. Roberto Domecq por Argentina, el Lic. Roberto Yillamayor por Paraguay, el Ing. José Larramendi por Uruguay y un técnico a designar por Brasil, deberá invitar a un técnico del SGT N° 3 por cada Estado Parte, a los efectos de coordinar su tarea específica como lo establece el Listado Temático aprobado recientemente por el GMC.

B) PRINCIPIOS GENERALES DE ACCESO A LA PROFESION DE TRANSPORTISTA Y SU EJERCICIO EN EL AMBITO DEL MERCOSUR.

Recabada la opinión de las Delegaciones sobre el estado de situación respecto de la puesta en práctica de la Resolución N° 58/94 del GMC, quedó en evidencia la existencia de distintas interpretaciones del contenido de sus disposiciones, tanto sobre aspectos operativos como sobre aspectos institucionales.

La Delegación del Uruguay solicitó hacer uso de la palabra y reiteró la preocupación que oportunamente manifestara en la V Reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT realizada en el mes de noviembre de 1995 por la interpretación amplia que le da Brasil al Art. 31 de dicho Acuerdo respecto de la propiedad de los vehículos, incluyendo la modalidad de leasing y el arrendamiento mercantil. Enfatizó que, a su juicio, el texto de la referida Resolución es claro en cuanto a la capacidad mínima exigida para el acceso a la profesión es en propiedad, no admitiéndose en ese caso el leasing y menos el arrendamiento mercantil.

Por su parte, la Delegación de Brasil manifestó entender que, conforme al espíritu que ha inspirado la suscripción del Tratado de Asunción, la Resolución N° 58/94 del GMC no puede implicar mayores restricciones, debiéndose permitir una mayor oferta de servicios y acceder a la pequeña y mediana empresa. Asimismo, confirmó que exige a sus empresas nacionales una capacidad mínima aún mayor a las 80 toneladas que establece la Resolución N° 58/94 del GMC, admitiendo el leasing y el arrendamiento mercantil como marco jurídico entre la empresa prestataria y el vehículo utilizado.

A su turno, la Delegación de Argentina manifestó que a su juicio y en base a lo expresado por las Delegaciones del Brasil y Uruguay, se estarían dando aparentes incumplimientos por ambos Organismos Nacionales de Aplicación del ATIT, en el entendido de que Brasil admite la modalidad leasing o arrendamiento mercantil y Uruguay no admite habilitar empresas que sólo posean cuatro unidades.

Seguidamente, la Delegación del Uruguay manifestó que, a su entender, cumplía estrictamente el contenido de la Resolución N° 5~Y/94 del GMC, lo que ha implicado rechazar solicitudes de sus propias empresas al exigirles la capacidad mínima en carácter de propiedad y no admitiendo la modalidad de leasing para ello. Respecto de la habilitación de vehículos de porte menor, expresó que no existen antecedentes sobre la habilitación de tales vehículos para el transporte internacional en los tráficos del MERCOSUR.

En lo que hace a la Delegación del Paraguay, ella manifestó que exige la capacidad mínima admitiendo la modalidad leasing. Además afirmó que las empresas deben reunir condiciones mínimas referentes a seguridad, legalidad y capacidad financiera.

Haciendo nuevamente uso de la palabra, la Delegación de Argentina agregó que consistente con la política aplicada en todas las áreas de la economía de su país,

entendía que el Estado debía limitarse a controlar el cumplimiento de los requisitos mínimos de seguridad -inspección técnica y examen de conductores-, recayendo en el usuario la responsabilidad de elección de la idoneidad del transportista internacional y en éste los riesgos derivados de la prestación de los servicios involucrados.

Enfatizó asimismo que debe evitarse que los mecanismos planteados por la Resolución N° 58/94, impidan acceder al pequeño y mediano transportista, restringiendo la oferta y contribuyendo a incrementar el costo de los fletes.

Con relación a la estructura de la oferta de servicios, la Delegación del Uruguay manifestó que en su flota habilitada para los diferentes tráficos predominan las empresas pequeñas y medianas - pequeñas comparadas con las de otros países-, las que representan más del setenta por ciento del total, por lo que considera que la aplicación estricta que la Resolución N° 58/94 del GMC no está dirigida a beneficiar a las grandes empresas, sino a asegurar un mínimo de capacidad profesional en la actividad, lo cual debe distinguirse de las exigencias vinculadas a la seguridad en el tránsito, las que también se consideran muy importantes.

Asimismo, señaló que, a su juicio, la política de facilitación de acceso al mercado a que refiere la Delegación de Argentina, no se compadece con las obligaciones financieras que deben asumir los interesados ni con los tiempos asociados a la tramitación de los permisos originarios en ese país, expresando finalmente que en Uruguay no se cobra por dicho trámite, el que se cumple en un plazo sumamente breve.

Existiendo diferentes interpretaciones del texto aprobado por el GMC y distintos enfoques sobre el tema de fondo -persistencia o no del control por parte del Estado de la idoneidad del transportista internacional y, en su caso, de los indicadores o requisitos para medir tal idoneidad-, se coincidió en la necesidad de que las diferentes Delegaciones elaboren e intercambien redacciones sobre su propuesta en ese sentido y que el tema sea abordado nuevamente en la próxima Reunión del SGT N° 5 para elaborar a la brevedad una respuesta consensuada.

II - FACILITACION FRONTERIZA

Todas las Delegaciones coincidieron en indicar que si bien se han logrado mejoras en el funcionamiento institucional y operativo de los controles de frontera, existe sin embargo actualmente una serie importante de problemas que merecen una inmediata solución.

Problemas derivados de la no unificación de los horarios de atención en la frontera por parte de los distintos organismos involucrados en los controles (fitosanitarios, por ejemplo) de la disímil aplicación del MIC/DTA para los vehículos que se encuentran en condiciones de ser precintados, y de la falta de coordinación en los criterios adoptados para los sistemas de trabajo aplicados cotidianamente, generan trabas burocráticas con incidencia negativa directa en el intercambio comercial regional.

En consecuencia, todas las Delegaciones acordaron asumir el compromiso de propiciar la presencia de Delegados del Comité Técnico N° 2 de cada Estado Parte, en las próximas reuniones del Subgrupo de Trabajo N° 5, en el entendido de que coordinando una acción práctica y efectiva de relevamiento integral de los procedimientos que actualmente se aplican en nuestras fronteras, se podría lograr que los Pasos

Habilitados de la región funcionen con eficiencia y simplicidad para el tránsito del transporte internacional en general.

III- TRANSPORTE DE PASAJEROS

A) RED BASICA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS REGULARES Y DE TEMPORADA

Todas las Delegaciones acordaron actualizar la Red Básica de servicios regulares y de temporada, designando a la Coordinación Nacional por Argentina para recibir y procesar la información que los restantes Estados Parte, deberán enviar en un plazo máximo de treinta días.

Por su parte, se decidió encomendar a la Delegación del Brasil la actualización del informe comparativo de los marcos legales existentes en la materia y que oportunamente había presentado para cumplimentar los informes derivados de la Red Básica referida.

B) GLOSARIO DE TÉRMINOS A SER UTILIZADOS EN LAS NEGOCIACIONES SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS

Todas las Delegaciones acordaron mantener el tema en la Agenda de Trabajo, a la espera de los estudios de actualización encomendados sobre la Red Básica y el Informe comparativo mencionados en el literal anterior.

IV- INFRAESTRUCTURA

A) Enunciación de los lineamientos básicos para la integración física de los países del MERCOSUR

La Delegación del Uruguay manifestó en primera instancia que, a su juicio, la consideración de este tema implica un manejo adecuado y eficiente de los recaudos técnicos de que se disponen a la fecha, fundamentalmente en lo que tiene relación con los trazados oportunamente elaborados para confeccionar la Red Fundamental de Transporte actualmente vigente para América del Sur, con el objeto de fortalecerlos y optimizar los recursos disponibles. Asimismo, señaló la necesidad de priorizar todos aquellos esfuerzos de los Estados Parte tendientes a consolidar los corredores por los cuales se canalizan hoy día los tráficos entre países que actualmente circulan por los mismos, y fundamentalmente aquellos proyectos que consoliden la integración física de la región como el Eje Vial del MERCOSUR, el Puente Colonia-Buenos Aires y la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Por su parte, la Delegación del Paraguay solicitó considerar la posibilidad de que el SGT N° 5 declare necesario adoptar como metodología filosófica la incentivación de las inversiones del sector privado en todo lo vinculado a la infraestructura para el transporte. Asimismo, manifestó que, a su juicio, los corredores bioceánicos resultan ser una herramienta efectiva y trascendente en el contexto regional de la infraestructura y, en su opinión, deben ser tenidos muy en cuenta y respaldados efectivamente. Señaló además que las rutas del Paraguay poseen la capacidad de soporte necesaria para transitar sin restricciones de peso. Manifestó asimismo que el Paraguay se encuentra implementando interconexiones con Bolivia a través de la Ruta Transchaco con Argentina, a través de la conexión vía Puente Misión La Paz (Ruta Neuland-Pozo Hondo) y el mejoramiento de las conexiones vía el Puente Roque González de Santa Cruz (Ruta N° I) y con la conexión

hacia Brasil a través del empalme de la Ruta Transchaco hacia P.J.Caballero y en el mejoramiento de la Ruta N° 7 hacia Ciudad del Este. Todas estas conexiones están directamente vinculadas con la Hidrovia Paraguay-Paraná.

A su turno, la Delegación del Brasil manifestó que, desde el punto de vista de la infraestructura carretera, su país posee una situación precaria de conservación, donde si bien las conexiones fronterizas con países vecinos poseen buen estado de conservación, sin embargo las carreteras interiores de su país no poseen mantenimiento adecuado. En ese sentido, informó que a partir de la segunda mitad del presente año se desarrollará una política general tendiente a la recuperación y mejoramiento de las carreteras interiores, incluyéndose iniciativas directamente vinculadas a proyectos regionales, como por ejemplo, el Eje Vial del MERCOSUR para el que ya se comenzó el estudio de viabilidad técnico-económica.

Desde el punto de vista de la infraestructura ferroviaria, indicó que a su juicio posee enorme trascendencia en los intentos de integración, por lo que su país ha priorizado la implementación de una política que privatice la explotación y mantenimiento de este modo de transporte, propiciando su estabilidad y desarrollo.

En lo que tiene que ver con la infraestructura portuaria, el Delegado de Brasil afirmó que, en su país, en forma lenta pero segura, se viene desarrollando un programa de modernización portuaria. Sobre la idea de arrendar la explotación de los puertos y su mantenimiento, se espera incrementar una oferta eficiente de ese servicio y el nivel de competencia de los mismos.

Finalmente expresó que, a juicio de su Delegación, resulta importante priorizar y alentar la efectiva integración regional de infraestructura, dado que en la medida que la infraestructura de la región obtenga un desarrollo importante, del mismo surgirán inevitablemente los corredores por los cuales se transportarán los bienes comerciados.

Por último, la Delegación de Argentina manifestó que la idea general se basa sobre una notoria vocación de integración, fundamentalmente en el ámbito del MERCOSUR, y que por intermedio de ese movimiento de integración en general y de integración en infraestructura en particular, se intenta revitalizar toda una zona interior del MERCOSUR que requiere una transformación inmediata. Básicamente, Argentina desarrolla una política de infraestructura por la que en aquellas zonas donde existen obras importantes cualitativa y cuantitativamente, las mismas son solventadas por los usuarios de ellas; al tiempo que en aquellas zonas donde las obras son escasas, el Estado es quien las impulsa, desarrolla y solventa.

Señalo además que a su juicio el MERCOSUR debería adoptar una verdadera estrategia que permita acelerar y concretar todos los trabajos involucrados en la Hidrovia Paraguay-Paraná, dado que la misma resulta ser el eje central norte-sur y consecuentemente, pilar fundamental para el desarrollo de toda una zona que lo necesita y complementario de los ejes viales y de los bioceánicos.

Para finalizar, entendió importante señalar la trascendencia del transporte por agua para la región y los intentos de trabajar en la infraestructura de la misma, dado que este modo implica una trascendente complementación en el movimiento comercial del MERCOSUR. Y como consecuencia inevitable de ello, remarcó la importancia de adoptar la implantación de terminales retroportuarias con capacidad aduanera en todos los principales puertos del MERCOSUR, de forma que sin provocar costos adicionales se

propicien iguales condiciones de prestación de un servicio tan importante como el portuario.

Particularmente, solicitó a la Delegación del Brasil que traslade la pretensión específica de Argentina respecto de que sean habilitadas a la mayor brevedad dos terminales retroportuarias en el Puerto de Santos y una en el de Río de Janeiro para todas las mercaderías del MERCOSUR.

En definitiva, todas las Delegaciones acordaron que los proyectos de infraestructura que se prioricen para cumplir con el objetivo de lograr la integración física de los Estados Parte del MERCOSUR, deberán seguir los siguientes lineamientos generales:

1) Utilizar, fundamentalmente, la infraestructura existente, tratando de evitar inversiones en obras nuevas y si es posible, lograr los objetivos buscados por medio de mejoras, ampliación o rehabilitación de los tramos existentes. Sólo en caso de desvíos por centros urbanos o alternativas de tramos nuevos cuya evaluación los plantee como más beneficiosos, se deberán encarar obras nuevas.

2) Procurar el desarrollo de zonas nuevas, sin disminuir el de aquellas que ya lo tengan y darle salida y conexión a regiones que no cuenten con comunicaciones de transporte, posibilitando el desarrollo de áreas postergadas.

3) Los itinerarios o trazas elegidas deben contemplar su influencia territorial extendida a ambos lados de las obras, es decir, que se deben priorizar alternativas de trazados que dinamicen económicamente ambas márgenes de la traza elegida, que utilicen los pasos fronterizos existentes y posibiliten la conexión entre todos los países del área.

4) Lograr la coordinación multimodal del transporte, de forma de optimizar los fondos disponibles para encarar proyectos de infraestructura.

5) Lograr un adecuado dimensionamiento de las instalaciones de apoyo a las operaciones de transporte y de control y atención en los puntos de frontera, mediante la consideración de las operatorias que se deriven de la aplicación de la política aduanera, de migraciones, sanitaria y de servicios de transporte.

6) En los casos de proyectos multilaterales, cada país deberá asumir los costos que el mismo origina en su territorio, pero se deberá coordinar la elaboración del proyecto y su ejecución.

B) Relevamiento, coordinación y definición

Todas las Delegaciones acordaron encomendar a la Coordinación Nacional por Argentina, la realización de un relevamiento integral que permita identificar el actual estado de situación con respecto a los diferentes proyectos de infraestructura regional en los distintos ámbitos de negociación bilateral y multilateral, cuyas consideraciones generales y conclusiones principales deberán ser sometidas al conocimiento y consideración de la próxima reunión del SGT N° 5.

V - TRANSPORTE FERROVIARIO

El Plenario del SGT N° 5 aprobó las consideraciones elaboradas por el Grupo Temático y decidió incorporar el documento respectivo como Anexo V a la presente Acta.

VI - TRANSPORTE FLUVIAL Y MARITIMO

El Plenario del SGT N° 5 aprobó las consideraciones elaboradas por el Grupo Temático y decidió incorporar el documento respectivo como Anexo VI a la presente Acta.

VII- VARIOS

A) Reconocimiento de licencias para transportistas

La Delegación del Uruguay manifestó haber recibido de su Coordinación Nacional ante el GMC, una comunicación oficial por la que el SGT N° 1 -Comunicaciones- somete a conocimiento y consideración del SGT N° 5, un proyecto de Resolución para reglamentar la utilización temporaria de equipamiento radioeléctrico por parte de empresas de transporte internacional de carga y/o pasajeros.

El resto de las Delegaciones manifestaron no haber recibido aún la comunicación pertinente de sus respectivas Coordinaciones Nacionales, por lo que el Plenario del SGT N° 5 decidió tomar conocimiento de la novedad, procurar la comunicación oficial y definir una posición concreta para la próxima reunión.

B) Transporte de encomiendas v correspondencia en líneas regulares de transporte internacional de pasajeros

Todas las Delegaciones manifestaron haber incorporado en sus órdenes jurídicos nacionales la Resolución N° 117/94 del GMC referente al transporte de encomiendas y correspondencia en líneas regulares de transporte internacional de pasajeros. Por lo tanto, decidieron solicitar al GMC que inste al Comité Técnico N° 2 la inmediata puesta en práctica de la citada Resolución.

C) Transporte Aéreo

Puesto a consideración del Plenario del SGT N° 5, el numeral IX del Acta de la XXI Reunión del GMC, por el que la Presidencia Pro Tempore propuso la creación de un ámbito para el tratamiento del tema "transporte aéreo" en el MERCOSUR bajo la órbita del SGT N° 5 - Transporte e Infraestructura-, habiéndose manifestado en aquella oportunidad por todas las Delegaciones que se efectuarían las consultas pertinentes a los efectos de dar una respuesta en la próxima Reunión del GMC.

Las Delegaciones de Argentina, Paraguay y Uruguay, reiterando su opinión respecto del tema, acordaron solicitar un mandato preciso del GMC que permita considerar el transporte aéreo en el ámbito del SGT N° 5.

D) Sector Privado

Dando cumplimiento a lo dispuesto en la Decisión N° 4 del CMC, representantes del sector privado y laboral de los distintos modos de transporte involucrados en la negociación del SGT N° 5, dieron a conocer sus opiniones sobre los distintos temas e hicieron entrega de sus intervenciones por escrito, las que fueron incorporadas en el Anexo VII de la presente Acta.

E) Próxima Reunión

Todas las Delegaciones acordaron la realización de la IV Reunión del SGT N° 5, durante los días 7, 8 y 9 de agosto de 1996 en la República Federativa del Brasil. Asimismo, se determinó que los tres objetivos temáticos con plazo de realización establecido en seis meses, deberán concluirse en la mencionada Reunión.

Culminado el evento el día 9 de mayo de 1996, se procedió a la suscripción de cinco ejemplares del mismo tenor y contenido, con destino a cada Delegación y a la Secretaria Administrativa del MERCOSUR.

Argentina

Brasil

Paraguay

Uruguay