

**ACTA DE LA
XVIII REUNION DE LA COMISION DE COORDINACION TECNICA**
Asunción, 30 de Marzo de 2009

En la Ciudad de Asunción, República del Paraguay, el día 30 de marzo de 2009, se llevó a cabo la XVIII Reunión de la Comisión de Coordinación Técnica, con la presencia de las Delegaciones de los Países Miembros, cuya nómina figura como ANEXO 1.

La Delegación de Paraguay, dio la bienvenida a todas las Delegaciones manifestando su complacencia por ser sede de la presente reunión.

A continuación, el Ministro Raúl Cano, Delegado de Paraguay dio apertura a la reunión, deseando éxitos en las deliberaciones.

La Delegación Argentina solicitó que por razones de logística la Delegación de Uruguay continúe con la Presidencia Pro tempore. Todas las delegaciones dieron su conformidad. Por dicha razón continuó en la Presidencia el Cap. José Eduardo Aguiñaga.

Seguidamente el Presidente puso a consideración el Temario tentativo.

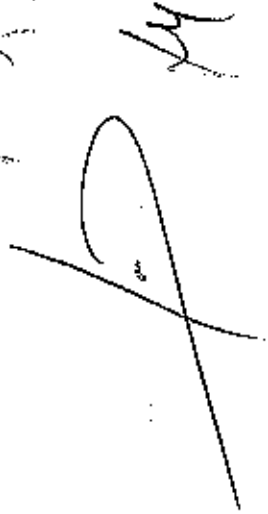
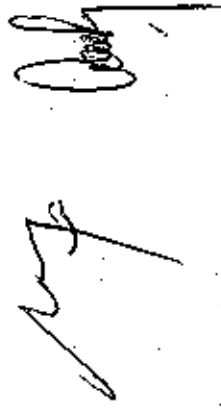
La Delegación de Brasil solicitó incluir: Condiciones actuales de la HPP y Política de Comunicación de CIH.

La Delegación de Bolivia solicitó la inclusión de los siguientes temas: Reactivación del grupo de trabajo sobre la correlación de los ceros hidrométricos e hidrográficos, así como la navegabilidad del Canal Tamengo.

Finalmente se aprobó el siguiente temario:

1. Condiciones Actuales de HPP
2. Futuras Obras de Infraestructura y Mejoramientos en la HPP
3. Análisis de los Cambios de las especificaciones técnicas de la Inland ENC
4. Varios
 - A) Reactivación del Grupo de Trabajo sobre la correlación de los Ceros Hidrométricos e Hidrográficos
 - B) Navegabilidad del Canal Tamengo
 - C) Política de Comunicación del CIH

R



1. Condiciones Actuales de HPP

La Delegación de Brasil expresó su interés en conocer el estado de la situación del balizamiento en la HPP y en particular solicitó que la Delegación de Paraguay provea una actualización para confeccionar su nueva edición de lista de señales. A tal efecto entregó una planilla a la Delegación de Paraguay y solicitó que en la medida de lo posible la complete antes del 30 de junio de 2009.

La Delegación de Uruguay mencionó que es de su competencia comunicar las novedades de señalización en la zona del Puerto de Nueva Palmira, lo que se realiza a través de las publicaciones del SOHMA.

La Delegación Argentina entregó un informe de las profundidades de la vía navegable de toda la HPP en sus aguas jurisdiccionales correspondiente al día de la fecha y que se incluye como Anexo II.1. Agregó además que esta información, como así también, el Boletín Fluvial que se publica semanalmente con todas las novedades sobre el dragado, señalización, profundidades, etc., pueden ser encontradas en el sitio web: www.sspvyn.gov.ar.

La Delegación de Bolivia manifestó que cuenta con información sobre Señalización en su jurisdicción y no tiene inconveniente para facilitar a quien lo solicite.

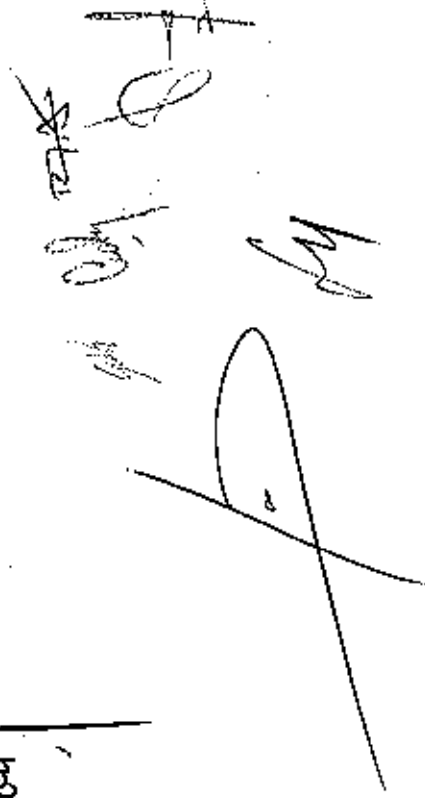
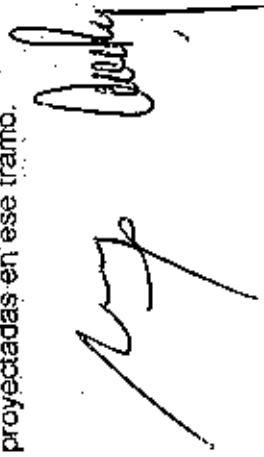
La Delegación de Paraguay presentó el Boletín de Datos Hidrométricos diarios al 30/03/09, emitido por la Dirección de Hidrografía del Comando de la Armada. Se incluye como Anexo II.2.

La Delegación de Brasil informó que produce Boletines mensuales de Avisos a los Navegantes, cuya edición de fecha 28/02/09 se adjuntó como Anexo II.3. Informó también que emite Boletines diarios en el sitio www.mar.mil.br/ssn-6

2. Futuras Obras de Infraestructura y Mejoramientos en la HPP

La Delegación de Uruguay informó que se están realizando los trámites tendientes a la concreción de una nueva Terminal dentro del Puerto de Nueva Palmira.

La Delegación de Paraguay informó que el MOPC está trabajando en el proyecto de Dragado y Balizamiento desde Asunción hasta el Río Apa, y que se están realizando los estudios correspondientes para la ejecución de las Obras. El plazo estimado para la conclusión del análisis es de 6 a 8 meses y mencionó que dicha obra es prioridad para el país. Con respecto al tramo compartido con la República Argentina solicitó a esa Delegación comunicación oficial con relación a las obras proyectadas en ese tramo.



La Delegación de Argentina ante la solicitud planteada por la Delegación de Paraguay, manifestó que se encuentra a consideración una Carta de Entendimiento entre las Autoridades Nacionales y la Empresa Hidrovia S.A., para el desarrollo de las obras de Santa Fe al norte. En este sentido agregó que en el Boletín Oficial N° 31567 del 7/01/ 2009 se publicó la Resolución Conjunta N° 35/ 2008 y 1522/ 2008 en donde se encuentra la mencionada Carta. Asimismo expresó que informará a los Organismos Nacionales competentes, la solicitud realizada por la Delegación de Paraguay respecto a los alcances y características de las futuras obras.

La Delegación de Brasil informó que está próximo el lanzamiento del Pliego para contratar los servicios de dragado del Paso Jacaré (km 1391 desde Confluencia).

La Delegación de Bolivia tomó conocimiento de la comunicación de la Delegación de Brasil y consideró que significa un avance en el tema del dragado del Canal Tamengo. Asimismo manifestó su interés en desarrollar Puerto Quijano o Puerto Busch para poder hacer uso directo del acceso al Río Paraguay. Se estudia cuál de los dos resultará más conveniente, pero en cualquier caso se reitera la necesidad de desarrollar el proyecto del dragado del Canal Tamengo.

3. Análisis de los Cambios de las especificaciones técnicas de la Inland EMC

La Delegación de Brasil informó que está elaborando una propuesta de actualización para las especificaciones técnicas de la IENC y pretende encaminarla hacia la IEG antes de la primera quincena de mayo de 2009. Un ejemplo de esos cambios se encuentra en el Anexo III.

Las primeras cinco nuevas cartas en papel, referentes al nuevo Plan Cartográfico del Río Paraguay, se encuentran disponibles para los usuarios en el Servicio de Señalización Náutica del Oeste (SSN-6):

- 3361 – De Ilha Manga a Ilha Tira Catinga;
- 3362 – De Ilha Tira Catinga a Volta de Barros;
- 3363 – De Volta de Barros a Volta do Jatobá;
- 3364 – De Volta do Jatobá a Arrozal; y
- 3365 – De Porto Tarumã a Corumbá.

Están en fase final de verificación otras cinco nuevas cartas, referentes al nuevo Plan Cartográfico, y se prevé su finalización a fines de abril de 2009.

Se prevé que los archivos en formato raster BSB, referentes a los 10 documentos citados, estarán a disposición en dirección electrónica de la Dirección de Hidrografía y Navegación, antes de finalizar el mes de junio de 2009; [www.mar.mil.br/dhn/chm/cartas/download/cartasb/cartas_eletronicas_Internet.h](http://www.mar.mil.br/dhn/chm/cartas/download/cartasb/cartas_eletronicas_Internet.htm)

Asimismo está prevista la confección de otras 23 cartas en papel, referentes al nuevo Plan Cartográfico, antes de finalizar el año 2009.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

La Delegación Argentina informó que su cartografía de Santa Fe al Norte está integrada por los Croquis de los Ríos. Para el tramo Santa Fe al Océano se dispone de Cartas en formato de papel y raster. Se dispone asimismo Cartas electrónicas ENC bajo la Norma S57, contándose al momento con tres de las siete que componen la serie.

La Delegación de Bolivia sobre éste tema comunicó que únicamente recibió información de la delegación de Brasil y manifestó que realizará todos los esfuerzos para poder adoptar dicho sistema.

4 Varios

A) Reactivación del Grupo de Trabajo sobre la correlación de los Cerros Hidrométricos e Hidrográficos

Todas las Delegaciones coincidieron en la conveniencia de reactivar éste Grupo de Trabajo.

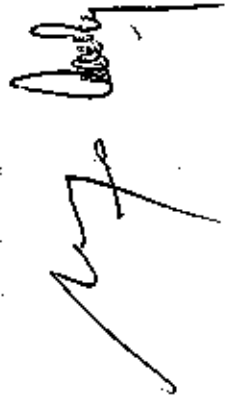
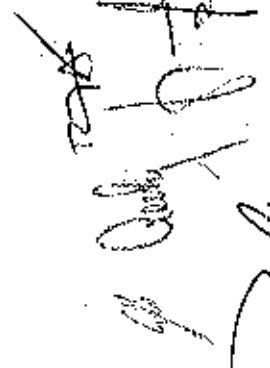
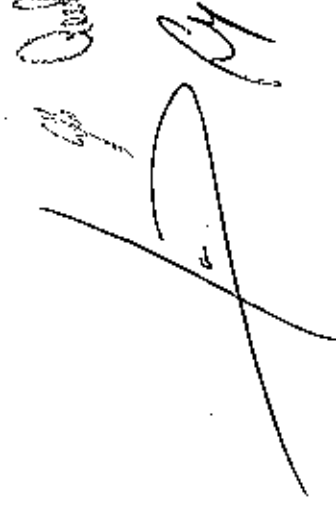
Se acordó como metodología de trabajo que la Coordinación de la CCT se encargaría de coordinar el grupo de trabajo fijándose un plazo de 15 días para que los representantes de los países envíen información referente a los Cerros Hidrométricos y de 30 días para que envíen igual información de los Cerros Hidrográficos actuales. Con esta información la Coordinación confeccionará una planilla que enviará a todas las Delegaciones.

Cumplida esta etapa el Grupo seguirá trabajando vía correo electrónico en criterios que podrían ser adoptados con relación a los Cerros Hidrográficos. Se adjunta en Anexo IV la lista de los miembros.

B) Canal Tamengo

La Delegación de Bolivia efectuó una presentación en power point referente al Sistema Tamengo y los últimos incidentes ocurridos en el Canal Tamengo donde se presentaron problemas de barcazas por el bajo nivel de agua, que se adjunta como Anexo V. Además recalco que este tema debe ser una preocupación conjunta de los países miembros, haciendo notar la necesidad de dragar por razones de seguridad y evitar posibles consecuencias ante el encañamiento y varado de barcazas. Se comunicó que el bajo nivel del agua podría generar problemas ambientales con consecuencias en las poblaciones aledañas al sistema. Consecuentemente solicitó que se pueda avanzar en los estudios de dragado e impacto ambiental, mientras se tenga una respuesta y solución a problemas jurídicos por parte de Brasil, asimismo, Bolivia solicitó que por parte de la delegación de Brasil se pueda conocer los plazos respectivos para poder comenzar con este futuro proyecto de dragado del Canal Tamengo.

La Delegación de Brasil se sensibilizó sobre el tema y pasará dicha inquietud a las autoridades competentes.

R

C) Política de Comunicación del CIH

La Delegación de Brasil anunció que DNIT (Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes) estaría realizando un Seminario sobre Hidrovías posiblemente en el mes de julio en la ciudad de Brasilia.

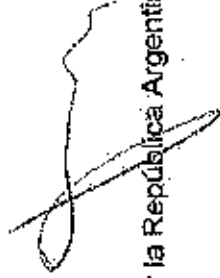
Las demás delegaciones celebraron el hecho y manifestaron su interés de enviar representantes a dicho Seminario.

La Delegación de Brasil recordó su propuesta en la reunión anterior de que los países suministrarán listado de los sitios web que contengan información que estén dispuestos a divulgar. En ese sentido, presentó tres direcciones

- electrónicas para componer un listado inicial
- http://www.dpc.mar.mil.br/stalepto_traqua/hidrovia/hidrovia.htm
- https://www.mar.mil.br/com6ch/om_sub.htm
- <https://www.mar.mil.br/ssn-6/>

La XIX Reunión de la CCT antecederá a la XXXV Reunión de la Comisión del Acuerdo en la sede y fechas que esta designe.

No habiendo más temas que tratar, las Delegaciones presentes agradecieron a la Delegación de Paraguay por las atenciones recibidas durante la presente reunión.



Por la República Argentina



Por el Estado Plurinacional de Bolivia



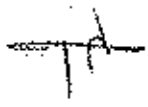
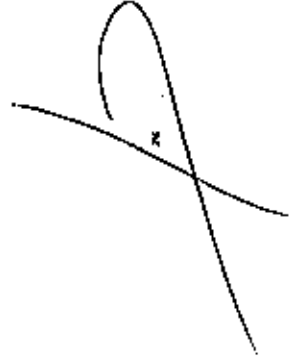
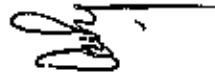
Por la República Federativa del Brasil

Professor J. Albano

R

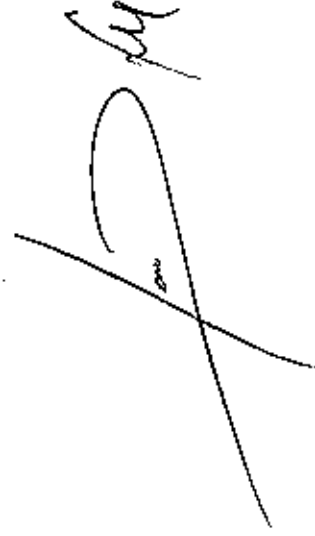
Por la República del Paraguay

Por la República Oriental del Uruguay



ANEXO IV

R



A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized letter 'P' with a long horizontal stroke extending to the right, and a smaller 'a' or similar character written below it.

XXXIV REUNIÓN DE LA COMISIÓN DEL ACUERDO

Se realizó la XXXIV Reunión de la Comisión del Acuerdo en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, durante los días 31 de marzo y 01 de abril de 2009, con la presencia de las Delegaciones de todos los Países Miembros.

Una vez aprobado el Temario, se iniciaron las deliberaciones de acuerdo al siguiente detalle:

Condiciones de seguridad de las embarcaciones.
Transporte de carga a granel con peso específico superior a 1,3 t/m³.

Las delegaciones acordaron que los certificados de seguridad de navegación emitidos a partir del 01 de enero de 2009 deben llevar consignado el peso específico máximo que las barcasas pueden transportar cuando sea superior a 1,3 t/m³. Los convoyes cuyos certificados hayan sido emitidos antes de esa fecha deben portar con la declaración del armador garantizando la capacidad de transportar la carga con seguridad.

En el caso de las embarcaciones matriculadas en la República de Paraguay, se aprobó una prórroga hasta el 30 de junio de 2009, como solicitó la delegación de Paraguay, con las condiciones de que los certificados emitidos no tengan validez más allá del 31 de diciembre de 2009, y de que el convoy porte la declaración del armador garantizando que la barcasca está en condiciones de transportar la carga con seguridad.

Condiciones de seguridad de la navegación.

- a) Plan de formación y capacitación del personal embarcado.

Se destacó la necesidad de efectuar un seguimiento y monitoreo respecto de la formación y capacitación del personal embarcado y no solo relativo a los pilotos. En este sentido se recordó lo señalado en la reunión del CIH en cuanto que se estimaba que los requisitos profesionales eran distintos entre los países de la HPP. Finalmente se propuso buscar mecanismos que permitan explorar los diferentes sistemas de formación y capacitación del personal embarcado y manifestó que sería interesante que se conozcan los planes que se están implementando en los Estados Parte de la HPP.

La Delegación Argentina realizó una presentación acerca de su sistema de formación y capacitación en el ámbito fluvial dentro de la República Argentina.

La Delegación de Paraguay expuso sobre sus planes de formación y capacitación e hizo relación a la creación de la Escuela Náutica de la Armada en el año 2007, del nivel terciario en las carreras de Técnico superior de cubierta y de máquinas. Actualmente está teniendo buenos resultados tomando en cuenta la demanda de inscripción por parte de los interesados en la profesión.





2

La Delegación de Bolivia, asimismo realizó una presentación acerca de su malla curricular para la formación de Oficiales Fluviales de la Escuela Mercante.

La Delegación de Uruguay manifestó que la formación y titulación de la gente de mar deberían estar reguladas mediante la aplicación del convenio de formación y titulación de la OMI, STCW 78 y 95 mediante su adaptación a la Hidrovía.

La Delegación de Argentina sostuvo respecto a la aplicación del Convenio STCW, que cabe aclarar que el mismo no es de aplicación al ámbito a la HPP, por las características propias de la navegación fluvial. Es por ello que tanto al redactarse el Protocolo de Navegación y Seguridad como en el de Igualdad de Oportunidades, se establecieron normas para determinar requisitos uniformes sobre la capacitación del personal embarcado. Esto es importante ya que existen normas en el Reglamento de Pilotaje que hace mención a los títulos otorgados por los países miembros. Finalmente recordó, que las Normas de la HPP, al igual que en la Argentina, establecen claramente que los requisitos de capacitación, ya sean prácticos o teóricos, son parte de la titulación.

Al respecto, la Delegación de Uruguay aclaró que la aplicación de las normas del STCW, en aquellos casos que correspondan, nos brindan la seguridad de la capacitación y formación de la gente de mar, tal vez incluso con exigencias mayores que las necesarias, las cuales serán adaptables al igual que otros convenios de OMI. No obstante, apoyan la iniciativa de armonizar las curricula.



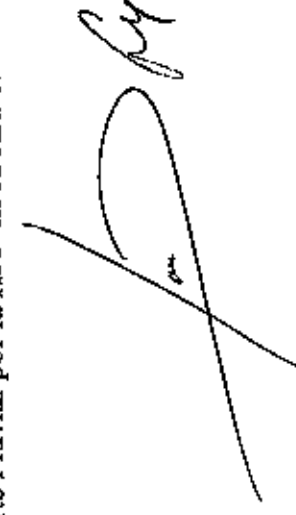
La Delegación de Brasil compartió lo manifestado por la Delegación de Argentina en el sentido de armonizar los requisitos exigidos para la formación y capacitación del personal embarcado. Informó que solicitó a cada Delegación sus respectivos contenidos básicos y específicos de formación y capacitación. En ese contexto, las Delegaciones de Argentina, Bolivia y Uruguay ya enviaron los datos a fin de viabilizar un estudio sobre los requisitos comunes en los planes de formación y capacitación de tripulantes.

La Delegación de Paraguay se comprometió en remitir la documentación acerca de los planes de formación y capacitación llevados adelante en el País, por intermedio de la Secretaría de la Comisión.

Todas las Delegaciones agradecieron a la Delegación de Brasil por el trabajo realizado y solicitaron continuar con el tratamiento de este punto en el temario de la próxima Reunión.

b) **Habilitación de los pilotos y baqueanos de la HPP.**

Las Delegaciones de Bolivia y Uruguay expresaron la necesidad de internalización del "Régimen Único de Pilotaje de la HPP" en cada uno de los Estados Parte. En este sentido manifestaron que los Capitanes Fluviales que egresarán en un futuro inmediato, no deberían atravesar los inconvenientes que se generan en la habilitación de sus Capitanes Fluviales debido al retraso en la internalización del citado Reglamento. De esta forma los profesionales mercantes de todos los Estados Parte podrán navegar libremente en toda la HPP, tal cual lo estipula el Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP en su Art. 6.

La Delegación de Argentina expresó que la posibilidad de que las embarcaciones de cada país miembro sean tripuladas por nacionales de dicho país dependía de su Legislación Nacional. Agregó que la obligación de navegar con Baqueano en los distintos tramos en la HPP, conforme lo establece el Acuerdo de Transporte, no significa que las tripulaciones no sean integradas por nacionales, dependiendo ello de la decisión económica de los armadores. Esto es, embarcar un Baqueano no debería implicar el desembarco de un oficial.

La Delegación de Paraguay reiteró la importancia de seguir buscando las condiciones para ofrecer igualdad de oportunidades; en ese sentido resaltó su voluntad política de internalizar el Reglamento de Pilotaje de la HPP, tal cual fuera expresado en la XXXVIII Reunión del CIH.

Condiciones de matriculación de las embarcaciones de la Hidrovia

Se concluyó la Matriz Comparativa respecto de las condiciones de matriculación en cada uno de los Estados Parte, no obstante la delegación de Bolivia manifestó que podría haber algunas modificaciones respecto de su sistema de matriculación, que serán informadas una vez finalizada la revisión que dicho estado está realizando con relación a su normativa interna.

La Delegación de Argentina expresó que luego de un análisis acerca de los datos insertados en la Matriz, no encontró muchas diferencias entre los países en cuanto a la documentación, si notó diferencias en el Sistema Impositivo y Aduanero, motivo por el cual solicitó a las demás Delegaciones la información sobre los aranceles aplicados a las importaciones de embarcaciones provenientes de países no miembros del Acuerdo de la HPP.

Las Delegaciones acordaron mantener este tema en la Agenda de la próxima Reunión.

Reglamentos de la Hidrovia.

Adecuación del Convenio MARPOL.

En forma previa a la reunión de Comisión, se reunió el Subgrupo de Trabajo para la adecuación del Convenio MARPOL a la HPP.

La Delegación de Argentina presentó un proyecto de documento base sobre el Reglamento, de acuerdo al mandato efectuado en la XXXIII Reunión de la Comisión del Acuerdo, el cual contempló algunos de los aportes presentados por el Delegado de Brasil en el Subgrupo.

La Delegación de Paraguay recordó que, con el ánimo de aportar elementos para la discusión, circuló a las demás Delegaciones de manera previa a la reunión, un proyecto de Reglamento.

El Subgrupo informó que alcanzó importantes avances, no obstante en algunos aspectos de determinadas reglas no se logró de momento unificar criterios con vistas a una norma común. El Subgrupo sugirió a la Comisión del Acuerdo continuar con los trabajos.

The block contains two handwritten signatures. On the left, there are initials 'R' and 'A'. On the right, there is a larger, more complex signature that appears to be 'W. W. W.' followed by a large flourish.

Las Delegaciones tomaron conocimiento de lo actuado por el Subgrupo de trabajo y le encomendaron continuar con el intercambio de información vía electrónica interreuniones, convocando al Subgrupo para el día previo al inicio de la XXXV Reunión de la Comisión del Acuerdo, para que inicien los trabajos y luego continúen en forma paralela durante la reunión plenaria de dicha reunión.

Carta de Intención entre el Gobierno Argentino y la Empresa Hidrovía S.A.

“La Delegación de Paraguay informó que el MOPC está trabajando en el proyecto de Dragado y Balizamiento desde Asunción hasta el Río Apa, y que se están realizando los estudios correspondientes para la ejecución de las Obras. El plazo estimado para la conclusión del análisis es de 6 a 8 meses y mencionó que dicha obra es prioridad para el país. Con respecto al tramo compartido con la República Argentina solicitó a esa Delegación comunicación oficial con relación a las obras proyectadas en ese tramo.

La Delegación de Argentina ante la solicitud planteada por la Delegación de Paraguay, manifestó que se encuentra a consideración una Carta de Entendimiento entre las Autoridades Nacionales y la Empresa Hidrovía S.A., para el desarrollo de las obras de Santa Fe al norte. En este sentido agregó que en el Boletín Oficial N° 31567 del 7/01/2009 se publicó la Resolución Conjunta N° 35/ 2008 y 1522/ 2008 en donde se encuentra la mencionada Carta. Asimismo expresó que informará a los Organismos Nacionales competentes, la solicitud realizada por la Delegación de Paraguay respecto a los alcances y características de las futuras obras”.

Temas Aduaneros.

Los representantes de las Aduanas de las Delegaciones de Argentina, Brasil, Bolivia y Paraguay reunidos en forma simultánea al Plenario de la Comisión, a los efectos de tratar el punto N° 7 de la Agenda “Temas Aduaneros”, analizaron los siguientes puntos:

- a) Precintado de barcazas mineraleras provenientes de Corumbá – Brasil.
- b) Problemas de los manifiestos de embarcaciones provenientes de Paraguay hacia territorio Argentino.
- c) Exigencia de precintado de contenedores vacíos.
- d) Aceptación del Acta de Precintado.
- e) Conformación de Sub Grupo de Trabajo de Asuntos Aduaneros en el ámbito de la Comisión del Acuerdo.

Con relación al primer punto “Precintado de barcazas mineraleras provenientes de Corumbá – Brasil”, se analizó el pedido realizado por la Cámara de Armadores de Bandera Argentina (CARBA) para que se consideren admisibles las tolerancias del Decreto N° 343/2005, invocando el Art. 9 del Capítulo 5 del Protocolo Adicional del Acuerdo, para las

cargas de mineral de hierro a granel que se realizan en puertos argentinos o en Nueva Palmira (Uruguay) para su transporte al exterior, en barcasas sin precintar, y considerando el hecho recurrente de mermas en las barcasas cargadas con minerales, sin precintado por inconvenientes operativos, técnicos y de seguridad, provenientes de Corumbá - Brasil con destino a puertos argentinos.

Previo intercambio de pareceres y el informe proporcionado por el representante de Brasil referente al procedimiento utilizado para realizar las mediciones de las cargas de minerales que es realizada por peritos que se encuentran registrados ante la Receita Federal del Brasil, se acordó que en adelante las barcasas vengas acompañadas del Manifiesto de Cargas más el Acta de Intervención del Perito; asimismo que por medio electrónico se realice la transmisión del listado de los peritos registrados por la Receita más el facsimil del Registro de Firma hacia las demás aduanas, de manera que facilite el control operativo.

Por tanto, se aceptó el pedido realizado por la Cámara Armadora, y se acordó con la Aduana de Paraguay realizar medidas especiales de control conforme al Artículo mencionado.

Con relación al segundo punto, "Problemas de manifiestos de embarcaciones provenientes de Paraguay hacia territorio argentino", los representantes de Paraguay y Argentina acordaron iniciar un proceso más fluido de comunicación referente al tema puntual, a fin de lograr un control más efectivo de los Manifiestos.

El representante de Argentina solicitó a la Aduana Paraguaya la utilización inmediata del MIC/DTA entre las Aduanas de Argentina y Paraguay. A los efectos del control se establecieron como puntos de contacto por parte de la Aduana Argentina y la Aduana de Paraguay. Con respecto al tercer punto "Exigencia de precintado de contenedores vacíos", se acordó llevar el tema a consulta interna a fin de presentar propuestas en la próxima reunión.

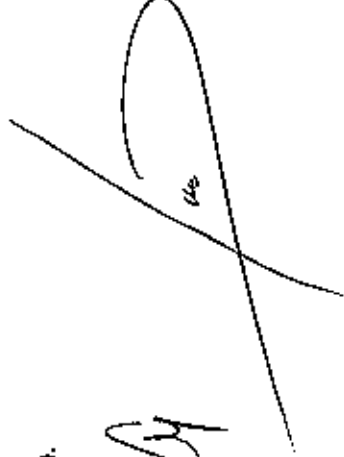
Con respecto al cuarto punto "Aceptación del Acta de Precintado", luego de la implementación efectiva del MIC/DTA por parte de todos los países, las Aduanas analizarán la factibilidad de utilizar un documento anexo en el que se detallen los números de precintos conforme a lo solicitado por los armadores, considerando que el campo para consignar números de precintos en el MIC/DTA es reducido.

Visto los avances que se lograron con la participación de los representantes aduaneros en la Comisión, se sugirió la creación del Subgrupo de Trabajo de Asuntos Aduaneros a consideración de la Comisión del Acuerdo.

Las Delegaciones acordaron la creación de un Subgrupo de trabajo integrado por representantes de las Aduanas de los Estados Parte a ser convocado a las reuniones de la Comisión del Acuerdo.

Reunión con los armadores.

1. Lista de Inspecciones Extraordinarias (check list).



La CPTCP presentó una nueva Lista de Inspecciones para ser considerada por la Comisión.

La Presidencia informó que las delegaciones acordaron y aprobaron una Lista de Inspecciones, la que fuera remitida para ser incorporada al Reglamento respectivo, pero no obstante ello se recibió la propuesta de la CPTCP para el análisis de las Delegaciones.

La CPTCP sugirió, en todo caso, que se cumpla la vigente en la HPP ya que considera que para algunas Autoridades, el Listado de Inspecciones Extraordinarias aprobado por la CA, es desconocido.

La Presidencia recomendó a las Delegaciones la aplicación del Listado de Inspecciones Extraordinarias vigente por las Autoridades competentes de cada País signatario del Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP.

Las demás Delegaciones apoyaron la propuesta y la recomendación de la Presidencia.

2. Se cumplimente lo expresado en el Título V, Capítulo I Art. 41 del protocolo Adicional del Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP sobre Navegación y Seguridad, en lo referente a los Incisos a) y b).

La CPTCP dió lectura a lo indicado más arriba y solicitó su cumplimiento.

Además agregó la necesidad por parte de los armadores de la aglización del procedimiento en caso de varaduras para la continuidad de la navegación y mencionó un caso ocurrido en aguas compartidas en un tramo paraguayo-argentino.

La Delegación de Argentina manifestó que en los casos que se traten de asistencia y salvamento el Art. referido por la CPTCP es sólo de aplicación para aquellos tramos en donde más de un país ejerce jurisdicción. Para los casos de asistencia y salvamento ocurridos en tramos donde solo ejerce jurisdicción un Estado miembro es de aplicación la legislación de dicho Estado. En este sentido es claro lo normado en el Art. 43 del Protocolo. Este tema fue objeto de consideración muchos años atrás en el seno de la Comisión del Acuerdo a fin de precisar los requisitos que debería reunir un caso para que se entendiera que era un caso de asistencia y salvamento. Por otra parte señaló que aquellos no comprendidos en asistencia y salvamento resultaban alcanzados en Argentina por la Ley de Cabotaje Nacional que expresamente está excluidos del Acuerdo de Transporte por la HPP.

La CPTCP expresó acerca de la practicidad con que se deberían encarar estas tareas ya que en el tramo San Lorenzo - Barranqueras no existen embarcaciones para prestar asistencia. Así también, La Prefectura Argentina en el momento en que se produjeron varaduras en los últimos meses, debido al prolongado estiaje que aún persiste, no reconocieron el Acuerdo de Las Leñas.

Ante la manifestación de la CPTCP, y la falta de constancias sobre las circunstancias del caso planteado, la Delegación de Argentina expresó que de haberse constituido un caso de

asistencia y salvamento se hubiera aplicado el Acuerdo de Transporte. De no ser así, reiteró que es de aplicación la Legislación Nacional.

3. Conclusiones del Grupo de Trabajo Ad Hoc sobre tripulaciones.

La CPTCP manifestó que desde la Reunión realizada por el Grupo Ad Hoc sobre las tripulaciones, el escenario cambió y hoy el Sector está enfrentando una crisis en la cual algunos jugadores han abandonado por la merma de cargas, los niveles de los ríos, entre otras causas. Propuso la reactivación del Grupo Ad Hoc de acuerdo al nuevo escenario.

La Presidencia expresó que las conclusiones de la Reunión del Grupo Ad Hoc están plasmadas en el Acta de la Reunión anterior de la CA y con relación a la formación y capacitación de tripulantes, informó que el tema sigue en la agenda de la CA.

Asimismo, la Presidencia Pro tempore de la CA solicitó a la Secretaría se facilite a la CPTCP una copia del Acta de la Reunión anterior con sus anexos.

4. MARPOL

La CPTCP propuso que se analicen estos proyectos presentados en la CA en el marco de un sub - comité o sub - sección donde los profesionales intercambien sus conocimientos con más tiempo que el dedicado hasta ahora y que el Sector Armatorial pueda estar representado por más de un profesional.

La Presidencia expresó que la designación de un representante se debía a cuestiones de espacio y que no implicaba que la CPTCP cuente con un vocero y que pueda estar acompañado por otro profesional.

Se puso a consideración de las demás Delegaciones que la CPTCP envíe una dirección de correo electrónico y la Secretaría enviará las direcciones de los integrantes del Subgrupo de Trabajo.

R

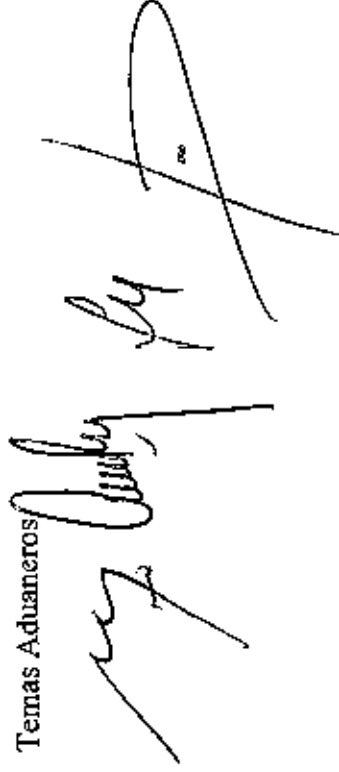
Las demás Delegaciones expresaron su conformidad.

5. Sistema AIS

La CPTCP solicitó la implementación en todo el tramo hasta el Pto. Pilcomayo ya que el Sistema de Identificación Automática resultó ser muy positiva en su implementación y que incluso podría reemplazar al Protocolo de Comunicación.

La Delegación de Argentina informó que se irá avanzando en la implantación del Sistema AIS en la medida en que las disponibilidades presupuestarias lo permitan.

6. Temas Aduaneros



En este punto, la CPTCP indicó que tomará el camino de enviar las inquietudes del Sector a las Autoridades Aduaneras de cada País con los puntos pendientes e ir tratando de allanar los caminos para encontrar la solución a lo planteado en el Temario.

Al finalizar la reunión con los Armadores, la Delegación de Brasil informó que intercambió notas con la CPTCP y que atendió a su pedido de reunión en la Capitanía Fluvial del Pantanal. El nuevo Capitán de los Puertos recibió a los Armadores el pasado 19 de marzo. La Delegación de Brasil consideró que es importante mantener este tipo de encuentros entre las Reuniones de la Comisión del Acuerdo.

Varios.

- a) Transporte de contenedores vacíos en la HPP.

La Delegación de Argentina manifestó que en el desarrollo de actividades operativas se han notado diversas situaciones irregulares, que han generado gran preocupación dado que las mismas podrían considerarse como indicios de probables maniobras ilícitas factibles de ser realizadas en oportunidad de transportarse contenedores, entre las cuales se pueden citar:

1. Inexistencia a bordo del MIC – DTA.
2. MIC – DTA sin constancias de intervención aduanera.
3. Contenedores cargados/vacíos que no figuran en el MIC – DTA.
4. Mercadería distinta a la consignada.

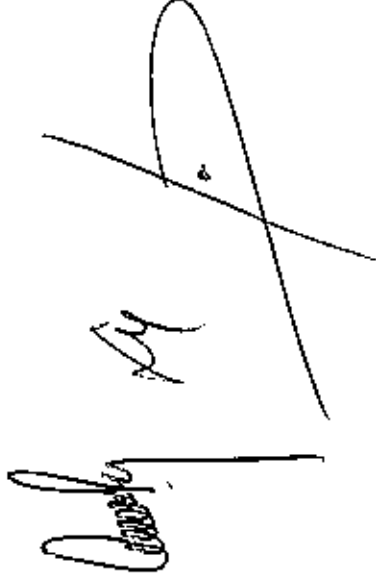
La existencia de alguno de los puntos consignados puede dar o ser origen de maniobras ilícitas, mercaderías descargadas en parajes, en navegación o en puertos distintos de los de destino sin la correspondiente intervención de la Autoridad competente.

Para hallar soluciones a problemáticas como la arriba indicada, se está estudiando la adopción de diversas medidas que permitan evitar y/o minimizar eventuales acciones ilícitas, estimándose como prioritaria la colocación de precintos a los contenedores vacíos, medida que contribuirá además con el cumplimiento de Recomendaciones de la Organización Marítima Internacional, como por ejemplo la referida a "Directrices Para la Prevención del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional".

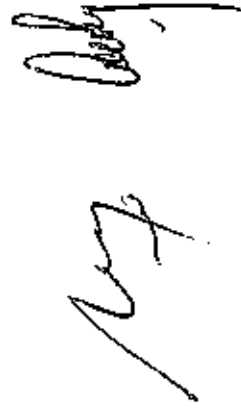
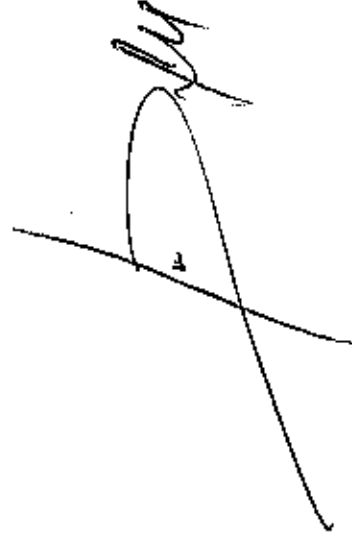
Oportunamente se circularán las medidas que se estimen pertinentes ejecutar, y se solicitó a las Autoridades correspondientes de los Estados Parte la adopción de las medidas que consideren adecuadas para generar un apropiado y efectivo control.

La Delegación de Paraguay sostuvo que todas las medidas que puedan prevenir los ilícitos mencionados estarán acompañadas por las Autoridades de su país y que está de acuerdo con las medidas propuestas por la Delegación de Argentina.

Próxima reunión:

Finalmente, las Delegaciones acordaron la realización de la próxima Reunión en la semana que comienza el 27 de julio y finaliza el 31 de julio de 2009 en la Ciudad de La Paz, Bolivia.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Rafael' or similar, written in a cursive style.A handwritten mark or signature in black ink, consisting of a large, stylized letter 'R' or 'B' with a checkmark-like stroke.A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Rafael' or similar, written in a cursive style.