

ACTA DE LA XXXII REUNIÓN DE LA COMISIÓN DEL ACUERDO

En la ciudad de Brasilia, República Federativa del Brasil, los días 28 y 29 de agosto de 2008, se llevó a cabo la XXXII Reunión de la Comisión del Acuerdo, con la presencia de las delegaciones de los Países Miembro.

La Delegación de Brasil dio la bienvenida a todas las delegaciones manifestando su complacencia por ser sede de la presente reunión.

A continuación, el capitán José Eduardo Aguiñaga, delegado de Uruguay y presidente de turno de la Comisión, dio apertura a la reunión, deseando éxitos en las deliberaciones.

Seguidamente, se dio lectura al temario tentativo, acordándose la siguiente agenda:

1. Transmisión de la Presidencia de la Comisión a la Delegación de Argentina.
2. Designación del nuevo secretario de la Comisión del Acuerdo.
3. Consideración de notas recibidas y remitidas entre la XXXI y XXXII Reunión.
4. Condiciones de seguridad de las embarcaciones.
 - a) Plano de Carga de barcasas que operan en la Hidrovía y el transporte de carga a granel con peso específico superior a 1,3 Tn/m³.
 - b) Procedimientos de montaje, desmontaje y amarre de convoyes en Corumbá.
 - c) Convoyes sin pólizas de seguro.
5. Condiciones de seguridad de la navegación.
 - a) Listas de Prácticos habilitados.
 - b) Regularización de situación de Pilotos (prácticos y baqueanos).
 - c) Armonización de cartas electrónicas para aguas interiores.
 - d) Comunicaciones de seguridad de la navegación.
6. Condiciones de matriculación de las embarcaciones de la Hidrovía.
 - a) Matriz sobre condiciones de matriculación de embarcaciones.
 - b) Reglamentación del uso de documentos náuticos electrónicos.
7. Reglamentos de la Hidrovía:
 - a) Adecuación del Convenio MARPOL.
 - b) Reconocimientos, inspecciones y certificados de seguridad para las embarcaciones de la Hidrovía (Listado de inspecciones extraordinarias).
 - c) Régimen Único de Dimensiones Máximas de los Convoyes de la Hidrovía.
8. Procedimientos aduaneros.
9. Análisis de la situación de las mercaderías a granel averiadas que no pueden ser descargadas en las diferentes condiciones.
10. Embarcaciones de bandera panameña que realizan actividades de transporte dentro de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
11. Reunión con los armadores.
12. Varios.

1. Transmisión de la Presidencia a la Delegación de Argentina.

De conformidad con lo establecido en el Reglamento interno de la Comisión, se efectuó el traspaso de la Presidencia *Pro tempore* de la Comisión a la Delegación de Argentina.

2. Designación del nuevo secretario de la Comisión del Acuerdo.

La Delegación de Paraguay informó que el licenciado Emilio Cassanello ya no ejercerá las funciones de secretario de la Comisión por haber sido designado para prestar otras funciones en la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP).

En tal sentido, llevó a conocimiento de las demás delegaciones que el gobierno de Paraguay propone para dicho cargo al ingeniero Juan Carlos Zunini, funcionario de la Gerencia de Navegación e Hidrografía de la ANNP.

Las demás delegaciones aceptaron la nominación del ingeniero Zunini para el cargo de secretario de la Comisión del Acuerdo.

3. Consideración de notas recibidas y remitidas entre la XXXI y XXXII Reunión.

La Secretaría de la Comisión manifestó que, además de la correspondencia recibida y emitida para la convocatoria de la presente reunión, no tiene otras para poner en conocimiento del Plenario.

4. Condiciones de seguridad de las embarcaciones.

a) Plano de carga de barcazas que operan en la Hidrovía y el transporte de carga a granel con peso específico superior a 1,3 Tn/m³.

La Delegación de Brasil expresó su preocupación con relación a la expedición de certificados de seguridad en los que no se consigna la exigencia reglamentaria del peso específico superior a 1,3 Tn/m³ en las embarcaciones de la Hidrovía.

Al respecto, informó que por Resolución de la Capitanía dos Portos del Pantanal, fechada en diciembre de 2007, a partir del 1 de enero de 2009, la autoridad marítima de ese país exigirá que las barcazas que naveguen en sus aguas jurisdiccionales, deberán certificarse con la indicación de la capacidad de transporte de cargas de pesos específicos superiores a 1,3 Tn/m³. La Resolución guarda relación con la estructura de las barcazas y su capacidad para soportar cargas de pesos específicos próximos al máximo del proyecto, como es el caso del arrabio de hierro (cerca de 8 Tn/m³), mineral de hierro (cerca de 4,5 Tn/m³) y otras que se cargan en la zona.

La Delegación de Argentina recordó que en anteriores reuniones manifestó que en los certificados que se expiden a las embarcaciones que transportan mineral se consigne "barcaza mineralera" y que aquéllas que no tengan dicha leyenda no son aptas para ese transporte.

Al vencimiento de los actuales certificados evaluará la inclusión, de lo solicitado por Brasil, en los mismos.

La Delegación de Brasil reiteró que las barcazas mineraleras deben estar certificadas para cargas con peso específico superior a 1,3 Tn/m³. Asimismo, solicitó que todas las delegaciones estudien el tema.

b) Procedimientos de montaje, desmontaje y amarre de convoyes en Corumbá.

La Delegación de Brasil informó que los convoyes que navegan con destino a Bolivia, no precisan realizar el despacho, y que sólo se realizan las correspondientes inspecciones.

La Delegación de Bolivia se refirió al fluido funcionamiento de los puertos en esa zona, manifestando que no se han recibido quejas al respecto.

c) Convoyes sin pólizas de seguro.

Conforme a lo dispuesto por el Artículo 2 del Protocolo Adicional sobre Seguros, la Capitanía dos Portos del Pantanal emitió la Resolución N° 14, determinando los tipos de seguro obligatorio que debían tener las embarcaciones (Seguro de responsabilidad civil por daños contra terceros, incluyendo remoción de restos; y seguro de tripulación y de pasajeros por lesiones o muerte), la cual está vigente desde mayo de 2008.

5. Condiciones de seguridad de la navegación.

a) Listas de Prácticos habilitados.

La Delegación de Argentina hizo entrega de sendas listas de baqueanos argentinos y paraguayos habilitados.

La Delegación de Brasil presentó una propuesta de capacitación de sus capitanes, maestros y pilotos fluviales.

b) Regularización de situación de Pilotos (prácticos y baqueanos).

La Delegación de Uruguay manifestó que, a pesar de haber transcurrido 15 años de la firma del acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, no se ha podido cumplir con ese mandato, el cual establece la libertad de la navegación y la igualdad de oportunidades para todos los Estados Miembros.

Este objetivo sólo se logrará con el cumplimiento estricto de las normas establecidas en el Acuerdo y sus Protocolos, con la internalización los reglamentos aprobados.

Las Actas de las Reuniones XXX y XXXI nos permiten analizar la propuesta de la delegación argentina referente al tratamiento a darse al pilotaje en la Hidrovía. Dicha delegación manifestó que "si bien el mencionado reglamento fija el marco adecuado que regularía la actividad, aún no se halla internalizado por todos los países, por lo que no resulta operativamente aplicable, planteándose la necesidad de establecer un mecanismo práctico para controlar esta actividad".

Al respecto, la Delegación de Uruguay se comprometió a analizar dicha propuesta en el entendido que la misma traería aparejada una solución primaria de este hecho.

En mérito a ello, manifestó que con referencia a la capacitación y formación de la gente de mar, se cumple con las exigencias de las normas internacionales, tal es así que en el año 2007, el registro del Personal de la Marina Mercante recibió una auditoría de la EMSA (Agencia

Europea de Seguridad Marítima). Destacó además, que desde el 22 de enero de 2008 dicho registro posee la Certificación de Calidad de UNIT-AENOR, de acuerdo a la norma UNIT-ISO 9011:2000 para la "expedición y registro de patentes, certificados, refrendos y libretas de embarque de la gente de mar". Agregó que Uruguay se adhirió al plan de auditorías voluntarias de la OMI, la cual fue llevada a cabo por los auditores designados entre los días 11 y 18 de agosto pasados.

Por lo expuesto, manifestó que si bien entiende que lo ajustado a derecho sería que todos los Estados Parte de la Hidrovía internalizaran los Reglamentos y Protocolos correspondientes, la propuesta hecha por Argentina, de encontrar un sistema alternativo que permita la habilitación para navegar en la Hidrovía, mientras no se internalicen los Reglamentos, es una solución importante; la cual acepta.

La delegación argentina manifestó que lo indicado en anteriores reuniones debe interpretarse como destinado sólo a la normalización de los baqueanos que ya se encontraban habilitados y operando en jurisdicción argentina.

Asimismo, destacó que "en la actualidad existen dos regímenes aplicables a la navegación en los ríos Paraguay y Paraná. Por una lado, se encuentran el Tratado de Navegación con Paraguay de 1967 y la Convención Fluvial Argentino-Brasileño de 1857; por el otro, el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná y sus Protocolos, en particular, el referido a seguridad y navegación. Aquellos tratados siguen siendo de aplicación en las cuestiones que no son reguladas por este acuerdo o porque las normas de éste no se encuentran operativas".

"En este sentido, y con relación a los pilotos que pueden ejercer su profesión en el ámbito de la HPP, el protocolo antes mencionado establece en su Artículo 22, que los países signatarios deben acordar los requisitos profesionales uniformes para acceder al título de piloto. Este régimen fue acordado pero aún no entró en vigor, puesto que actualmente no todos los países lo tienen incorporado a su derecho interno y conforme a lo estipulado por el acuerdo, mientras se verifique esa situación, las normas de ese reglamento no estarán operativas".

"Ahora bien, es atribución de cada país titular y habilitar a los pilotos conforme a su respectivo ordenamiento normativo, por tanto, para ejercer el pilotaje en la Hidrovía, dichos pilotos deberán ser reconocidos por los otros países y en particular, ser habilitados por el país que ejerza jurisdicción en el o los tramos respectivos".

"De esta situación, surge la necesidad de unificar los requisitos profesionales para acceder al título y seguir un procedimiento uniforme a tal efecto. Por otro lado, en aquellos países que ya han incorporado la normativa aprobada por el CIH, los profesionales seguramente serán titulados y habilitados conforme a ella. En el caso de la República Argentina, al no estar incorporado el reglamento, las disposiciones en la materia rigen por el REFOCAPEMM y el REGINAVE, respectivamente".

"Complementa lo expresado en el párrafo anterior, todo lo atinente al servicio de baquía, es decir, el requerimiento de pilotos a bordo de embarcaciones de bandera argentina y de bandera extranjera, donde es de aplicación lo dispuesto por el Digesto Marítimo y Fluvial de nuestro país y los Tratados de 1857 y 1967, para las embarcaciones de bandera brasileña y

paraguaya, respectivamente. Existe en nuestro país, entonces, este régimen hasta tanto culminen los trámites de internalización del Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad del Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP, y no existe facultad delegada en los funcionarios para realizar excepciones al régimen legal vigente".

"Esto no obsta, como se dijo, que cada país pueda titular y habilitar a sus pilotos conforme a su ordenamiento, sea igual o no al aprobado en el ámbito de la HPP, sólo que para que puedan ser reconocidos por los otros países del Acuerdo, los reglamentos deben estar vigentes. A tal efecto, es fundamental que los Estados Parte que ejercen jurisdicción en sus tramos nacionales estén en condiciones de intervenir en el proceso de titulación y habilitación de los pilotos, intervención que sólo podrá ocurrir cuando esté vigente la reglamentación, es por ello que sólo podrán darse por cumplidos los requisitos si los mismos han sido cumplimentados a partir de dicho momento".

La Delegación de Uruguay manifestó: "atento a lo expresado por la delegación argentina, esta delegación entiende que nuevamente no ha sido contemplada la situación de los pilotos uruguayos, ya que ninguno se encuentra habilitado, ni existen acuerdos bilaterales en transporte de carga vigente que lo incluyan.

Esta delegación manifiesta, además, su pesar, porque la supuesta solución no resultó ser tal y se continúa con el mismo problema, sin vislumbrar una solución al respecto. En definitiva, los marinos uruguayos que cumplen con todas las normas vigentes a nivel nacional, regional e internacional y están habilitados para navegar en todos los océanos, mares y ríos del mundo, continúan inhabilitados para navegar por la Hidrovía, debiendo los armadores contratar baqueanos de las distintas jurisdicciones. Consecuentemente, al no solucionarse este tema en este ámbito, esta delegación entiende que la discusión ha sido agotada sin resultados y propone elevar nuevamente el tema al CIH".

c) Armonización de cartas electrónicas para aguas interiores.

El representante del Centro de Hidrografía de la Marinha de Brasil (CHM) hizo una exposición sobre el proyecto de digitalizar todas las cartas náuticas brasileñas, la que fue entregada a cada delegación en soporte magnético para su correspondiente análisis por las instituciones nacionales pertinentes.

La adopción de las cartas electrónicas tiene como propósito elevar la seguridad de la navegación.

d) Comunicaciones de seguridad de la navegación.

La delegación argentina informó que importantes acaecimientos ocurridos en su jurisdicción no fueron comunicados por los capitanes de las embarcaciones involucradas a las estaciones costeras con responsabilidad en la zona. Por tal motivo, y con el fin de evitar mayores perjuicios en la seguridad de embarcaciones, del tráfico y de la propia vía navegable, solicitó a las demás delegaciones se instruya a sus capitanes para que éstos cumplan con las comunicaciones de seguridad correspondientes.

Las demás delegaciones concordaron en tomar debida nota y hacer la comunicación a las autoridades competentes para lo que corresponda.

6. Condiciones de matriculación de las embarcaciones de la Hidrovía.

a) Matriz sobre condiciones de matriculación de embarcaciones.

La Secretaría de la Comisión informó que, habiendo recibido en la anterior reunión las informaciones referentes a la incorporación de buques bajo el sistema de leasing y de locación a casco desnudo de las delegaciones de Paraguay y Uruguay, sólo falta el aporte de la Delegación de Bolivia para completar la referida matriz.

La Delegación de Bolivia expresó que proporcionará dicha información en breve.

Las delegaciones acordaron que una vez incorporada la información de Bolivia en la matriz, la Secretaría distribuirá la misma.

b) Reglamentación del uso de documentos náuticos electrónicos.

Este punto también fue expuesto en la presentación del representante del CHM. Para los ríos fronterizos, el CHM tiene interés en armonizar su trabajo con las informaciones de los demás países, así como en discutir la adopción de alternativas o complementos digitales a los documentos vigentes en HPP.

7. Reglamentos de la Hidrovía.

a) Adecuación del Convenio MARPOL.

La Presidencia de la Comisión informó que en forma previa a la presente reunión, se reunió el Subgrupo de Trabajo para la adecuación del Convenio MARPOL a la Hidrovía, ocasión en la que se hicieron presentaciones de la Prefectura Naval Argentina y de la Administración Nacional de Puertos del Uruguay que obran en el Informe del Subgrupo de Trabajo.

Al respecto, de Delegación de Paraguay manifestó que, luego de un análisis de la propuesta de Argentina, reconociendo y valorando el esfuerzo que ha llevado su redacción, considera que, independientemente de otras consideraciones, el proyecto es poco adecuado a las condiciones y formas de operación de la gran mayoría de las embarcaciones que hacen el transporte en general y particularmente el de hidrocarburos en la Hidrovía.

En consecuencia, la Delegación de Paraguay, conciente de la necesidad de proteger los recursos naturales y de que las normas de prevención deben ser precisas, de aplicabilidad razonable y de impacto mínimo necesario sobre la ecuación económica de la actividad regulada, propuso establecer Principios para la Aplicación de Regulaciones de Protección Ambiental, basados en las disposiciones del Título VII del Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad que son de obligatorio cumplimiento para todos los Estados Parte, así como elaborar un Reglamento de Protección Ambiental de la HPP con disposiciones de aplicación viable para los usuarios y de control eficaz por las autoridades marítimas. Asimismo, manifestó su predisposición para trabajar de una manera conjunta con el objetivo de lograr una

normativa que sea compatible entre la protección ambiental y la seguridad de la navegación. Y presentó un documento de trabajo.

La Delegación de Bolivia expresó que no descarta seguir trabajando en este proceso de adecuación, tomando en consideración las preocupaciones expresadas por otras delegaciones y buscando la adopción de principios que orientarían el accionar de los Estados Parte en la materia.

La Delegación de Brasil se comprometió a analizar la propuesta argentina de adecuación del Convenio MARPOL.

La Delegación de Argentina aclaró que lo que expresa el PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD, que dispone en el Título I, Artículo 1 que las disposiciones de este protocolo y sus reglamentos complementarios serán aplicables sólo a las embarcaciones de la Hidrovía, a excepción de las normas comprendidas en el Título VII que serán de aplicación a todos los buques y embarcaciones que naveguen por la misma.

El mismo Título I, Artículo 3, expresa que los países signatarios establecerán un régimen único de aplicación de cada convenio o instrumento internacional adoptado en esta protocolo cuando consideren necesaria su adecuación al ámbito fluvial. Dichos convenios serán aplicados hasta tanto no sea aprobada su adecuación.

Por otro lado, en el Título VII, Capítulo I, Artículo 82, inciso c) se define a los hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, sustancias perjudiciales, aguas sucias y basuras, como las establecidas por el Convenio MARPOL.

A su vez, en el Capítulo II del mismo Título VII, Artículo 85, se expresa que el transporte, embalaje y segregación de las mercancías peligrosas se rige por el Anexo III del MARPOL.

Así también, los subsiguientes Artículos 87 y 88 del mismo protocolo remiten la construcción para buques y equipos de transporte de productos químicos peligrosos y gases a granel a los anexos del MARPOL y a los códigos aprobados por la Organización Marítima Internacional.

Finalmente, el Artículo 89 establece "Transporte de Hidrocarburos. El transporte de hidrocarburos se rige en cuanto fuere aplicable por el Anexo I del MARPOL 73/78".

Toda esta enumeración realizada, muestra acabadamente que el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná y sus protocolos adicionales remiten, para reglamentar las normas para la prevención de la contaminación, al Convenio Internacional MARPOL, que es en definitiva la propuesta presentada por la República Argentina en la Comisión del Acuerdo que diera lugar a los trabajos desarrollados por el Subgrupo Técnico específico.

Independientemente de lo expuesto, señaló que el Artículo 34 del Capítulo XV del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, consigna que "ninguna de las disposiciones del presente acuerdo podrá limitar el derecho de los países signatarios de adoptar medidas para proteger el medio ambiente, la salubridad y el orden público, de acuerdo con su respectiva legislación nacional".

La misma delegación analizó la presentación realizada por la Delegación de Paraguay, de la cual surgieron las siguientes consideraciones:

- Entendió que se torna indispensable poseer una norma que regule el transporte de sustancias peligrosas e hidrocarburos establecida por los Estados Parte, más allá de las exigencias que pudieran requerir los cargadores.
- Asimismo, destacó que la norma propuesta se refiere a la prevención de la contaminación, independientemente de las coberturas del P & I Club (Protection and Indemnity Club), ante siniestros de características ambientales.
- En otro orden, destacó que las sociedades de clasificación son organismos que pueden certificar el cumplimiento de una norma establecida, pero en ningún caso puede delegarse en ellas el establecimiento de la norma en sí.
- Por último, expuso que las aguas de la Hidrovía abastecen poblaciones en todo su trayecto, que sumas más de diez millones de personas y la eventual contaminación produciría efectos altamente perjudiciales.

b) Reconocimientos, inspecciones y certificados de seguridad para las embarcaciones de la Hidrovía (Listado de Inspecciones Extraordinarias).

La Delegación de Paraguay solicitó aclaraciones en algunos ítems del Listado de Inspecciones, siendo incorporadas las precisiones realizadas.

Se acordó que este tema permanecerá en la agenda de la próxima Reunión de la Comisión.

La Delegación de Argentina manifestó que entiende que el espíritu de dicha revisión es el de mejorar el listado y no reducirlo.

c) Régimen Único de Dimensiones Máximas de los Convoyes de la Hidrovía.

La delegación argentina reiteró lo manifestado en anteriores reuniones, respecto de que continúan en estudio las cuestiones relativas a la navegación en el río Paraná al sur de Puerto San Lorenzo, agregando, asimismo, que ha iniciado un estudio similar para el tramo correspondiente a Confluencia-Puerto San Martín-San Lorenzo. A la finalización de los mismos, se informará las dimensiones máximas que se admitirán en los tramos indicados.

La Delegación de Brasil informó que fueron concluidas todas las simulaciones en sus aguas jurisdiccionales de aumento de dimensiones de los convoyes. El 31 de agosto se iniciarán las pruebas de maniobras solicitadas por la Autoridad Marítima Brasileña.

La Delegación de Uruguay, de acuerdo con lo expresado por la delegación argentina y a los planteamientos ya presentados en otra oportunidad, solicitó a la delegación argentina la posibilidad de continuar con estos estudios hasta el Puerto de Nueva Palmira.

8. Procedimientos aduaneros.

El representante de la Aduana de Brasil, en uso de la palabra, manifestó:

- Respecto de la atención de los funcionarios aduaneros las 24 horas en el Puerto de Corumbá, informó que, habiéndose realizado levantamientos estadísticos, incluyendo un servicio de 24 horas los siete días de una semana y recurrido a estadísticas obrantes, se concluyó que el servicio en la forma solicitada no se justifica por la baja demanda y la falta de infraestructura acorde para el servicio nocturno, fuera de los horarios normales. Sin embargo, indicó que se pueden tratar casos particulares de necesidad en cualquier momento.
- Sobre las normas de Aduanas, respecto de mercaderías averiadas en el Puerto de Corumbá, se opera mayoritariamente en exportación y algunas operaciones de importación y que no se han dado casos de averías en las mercaderías, por lo que el tratamiento de este tema no afecta normas brasileñas. Sin embargo, la Aduana de Brasil está dispuesta para tratar en conjunto con las demás aduanas, las normas que puedan regir sobre este punto.
- Sobre la situación del precintado de las cargas, el tema no afecta a Brasil, por cuanto la Aduana no aplica el precintado en el tránsito aduanero. Al respecto, agregó que, ante la exigencia de la Aduana Argentina, los interesados (transportistas/exportadores) deberán recurrir a dicha autoridad para las cuestiones relacionadas al precintado de mercaderías/bodegas, sin necesidad de que interfiera la Aduana Brasileña porque no afecta su legislación.
- Respecto del tratamiento del Código Aduanero del Mercosur, indicó que se participa en el foro correspondiente para la armonización de normas.

Sobre lo manifestado por la Delegación de Brasil en relación al precintado, la Delegación de Argentina solicitó que, independientemente de la no intervención de la Aduana de Brasil en el precintado, las series y números de los precintos se encuentren incorporados a la documentación aduanera con la que arriban las mercaderías al territorio argentino.

Sobre el particular, la Delegación de Bolivia propuso la realización de una reunión separada y paralela a la reunión de la CA de los representantes de las distintas aduanas.

Asimismo, la Delegación de Bolivia, particularmente la representante de la Aduana de Bolivia, informó que su persona asistió a la LIV Reunión Ordinaria del Comité Técnico N° 2 Sobre Asuntos Aduaneros del MERCOSUR en los temas de legislación aduanera, procedimientos aduaneros e informática que se viene realizando en la ciudad de Curitiba (Brasil) e informó que para que se logre la simplificación de procedimientos y se compatibilice una metodología común que contribuya a un tráfico fluido y eficiente en la Hidrovía Paraguay-Paraná, así como se lo pueda considerar en el Código Aduanero del MERCOSUR, se tienen que realizar gestiones por cada una de las aduanas de los países que componen la Hidrovía para que el tema sea agendado en el Comité Técnico del MERCOSUR, recomendándose que la presente acta sea remitida a las autoridades aduaneras de todos los países para su cumplimiento.

9. Análisis de la situación de las mercaderías a granel averiadas que no pueden ser descargadas en las diferentes condiciones.

La Delegación de Uruguay manifestó, respecto de este punto, que en ocasión de celebrarse la XXX Reunión del Acuerdo de Buenos Aires de fecha 8 de mayo de 2007, los armadores de la Hidrovía plantearon como contratiempo, que en los puertos de la Hidrovía, la operación de descarga de granos no era recibida por ninguno de los puertos la carga mojada (granel no comercializable).

Dicha delegación manifestó que, a partir del 18 de agosto de 2008, la Autoridad del Puerto de Nueva Palmira, luego de realizadas las coordinaciones con las autoridades aduaneras y sanitarias correspondientes, dispuso que las mercaderías agrícolas segregadas podrán ser descargadas en base al procedimiento establecido por la capitanía de puertos de Nueva Palmira, tanto para el puerto oficial como para los que operen en régimen de concesión privada.

La delegación argentina recomendó la realización de mayores controles respecto del estado de las embarcaciones, circunstancia que reduciría notablemente las condiciones de los granos no comercializables, por cuanto estima que las cargas mojadas se deben en gran medida al deficiente mantenimiento de los medios de transporte.

10. Embarcaciones de bandera panameña que realizan actividades de transporte dentro de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

La Delegación de Argentina, reiterando solicitudes efectuadas en reuniones anteriores, manifestó su preocupación por la falta de información al respecto de las embarcaciones de bandera panameña que transitan la Hidrovía, y que en esta oportunidad se vió agravada por los importantes acaecimientos ocurridos en sus aguas jurisdiccionales a barcasas de dicha bandera.

Asimismo, solicitó se arbitren los mecanismos que permitan conocer con la debida antelación, los arrendamientos de embarcaciones de otra nacionalidad registrados en los Estados Parte.

11. Reunión con los armadores.

En la ocasión, el presidente de la CPTCP efectuó consideraciones sobre la adecuación del Convenio MARPOL a la Hidrovía, sobre el Listado de Inspecciones y realizó apreciaciones sobre la escasez de profesionales de categoría superior para tripular las embarcaciones. Sobre el particular, recalcó la necesidad de adecuar los mecanismos para la formación y capacitación de tripulantes, dada la situación que enfrentan los armadores. Asimismo, entregaron una propuesta de Listado de Inspecciones.

La Delegación de Brasil propuso, a efectos de tratar el tema, crear un grupo de trabajo que analice la situación planteada por los armadores.

Se puso a consideración:

- Crear un grupo de trabajo ad hoc para que estudie e informe en un plazo no mayor de 60 días, la forma que permita satisfacer la necesidad de pilotos y baqueanos de los cinco Estados Parte planteada por los armadores, dada la sensible situación de escasez de los mismos en el sistema de la Hidrovía Paraguay-Paraná, y

- Elevar al Comité Intergubernamental de la Hidrovía el tema sobre el reconocimiento y habilitación de los pilotos y baqueanos de la Hidrovía.

Las delegaciones aprobaron ambas propuestas.

La primera reunión se programó realizarla en la ciudad de Montevideo y se encomendó a la Secretaría de la Comisión, conjuntamente con la Presidencia Pro Tempore, determinar la fecha de realización y la agenda a desarrollar.

12. Varios.

La Delegación de Brasil informó de los resultados del 1er. Workshop sobre la HPP realizado los días 13 y 14 de agosto de 2008 en Corumbá, bajo coordinación de la Capitanía Fluvial del Pantanal y supervisión del Comando del VI Distrito Naval.

La Delegación de Bolivia destacó la iniciativa desarrollada por la Delegación de Brasil y expresó su interés por mantener un activo intercambio entre las instituciones de ambos países.

PRÓXIMA REUNIÓN

Se acordó que la XXXIII Reunión de la Comisión del Acuerdo se realizará en la ciudad de Asunción en la última semana del mes de noviembre del año 2008, en fecha que será informada a todas las delegaciones.

Las delegaciones de Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay expresaron su agradecimiento a la Delegación de Brasil, por la hospitalidad brindada en ocasión de la XXXII Reunión de la Comisión del Acuerdo.

Brasilia, 1º de septiembre de 2008