

## ACTA DE LA XXXIII REUNIÓN DE LA COMISIÓN DEL ACUERDO

En la ciudad de Asunción, República del Paraguay, durante los días 25 y 26 de noviembre de 2008, se llevó a cabo la XXXIII Reunión de la Comisión del Acuerdo, con la presencia de las delegaciones de los Países Miembros.

La Delegación de Paraguay, en su carácter de anfitrión, dio la bienvenida a todas las delegaciones renovando su complacencia por ser sede de la presente reunión.

A continuación, el capitán Sergio Dorrego, delegado de Argentina y Presidente de Turno de la Comisión, dio apertura a la reunión deseando éxitos en las deliberaciones.

Previo a dar inicio al tratamiento del temario propuesto, la delegación argentina realizó algunos comentarios respecto de los tiempos administrativos y las convocatorias a reuniones de la Comisión del Acuerdo.

En tal sentido expresó:

"En primer lugar, como todos sabemos, al finalizar cada una de las reuniones, se deja establecido el mes y la semana en que se convocará a la siguiente reunión. Esto conlleva que aproximadamente un mes antes de la semana prevista, se realice en consulta a todas las delegaciones los días exactos de la reunión, por lo que estando la reunión prevista con mucha antelación sólo bastaría confirmar los días dentro de la semana establecida, lo cual no debería demorar más allá de 3 o 4 días".

"Sin embargo, las respuestas o contra propuestas se demoran en dos o tres semanas y pone en riesgo la posibilidad de asistir, por lo menos en el caso de Argentina, debido a los trámites que se deben llevar a cabo internamente en cada Estado Parte para lograr las autorizaciones de desplazamiento a otro país".

"En otro orden, parte de las complicaciones que generan las demoras antes expuestas se han debido a la necesidad de coordinar las reuniones de Comisión del Acuerdo con las del CIH, por lo que debemos destacar que ambos organismos resultan independientes entre sí y deben

establecer las fechas y temarios de reuniones sin condicionarse entre ellos".

La delegación argentina sugirió se tome en cuenta sus comentarios y propuso:

1 - Solicitar a la Secretaría junto con la Presidencia pro t mpore, que proponga y consulte con un mes de anticipación a la semana prevista, sobre las fechas para la realización de las reuniones. Solicitar a las delegaciones que no demoren más allá de 3 o 4 días para responder y/o proponer modificaciones, a fin de poder concretar los trámites internos en cada Estado Parte para poder concurrir a la convocatoria.

2 - Sugerir a todas las delegaciones no condicionar las reuniones de la Comisión del Acuerdo a las reuniones que se coordinen en el ámbito del CIH.

3 - Asimismo, se solicitó a la Secretaría que instrumente los medios necesarios para lograr mayor celeridad en las comunicaciones con las delegaciones, dado que se han experimentado algunas complicaciones en esta materia en los últimos tiempos.

Las delegaciones expresaron su acuerdo con la propuesta.

La Delegación de Bolivia solicitó, con respecto al punto anterior, que los envíos de las notas oficiales de convocatoria se remitan al Ministerio de Relaciones Exteriores.

La Delegación de Brasil recordó la necesidad de que el envío de las notas oficiales de convocatoria se realice por medio de fax además del correo electrónico.

Seguidamente, se dio lectura al temario tentativo.

La Delegación de Brasil solicitó incluir en el punto Varios el tema "Amortización de cartas electrónicas para aguas interiores".

La Delegación de Argentina solicitó incluir en el punto Varios el tema "Gestión de seguridad previa al despacho de las embarcaciones".

En tal sentido, fue acordado el siguiente temario:

1. Transmisión de la Presidencia de la Comisión a la Delegación de Bolivia.
2. Consideración de notas recibidas y remitidas entre la XXXII y XXXIII Reunión.
3. Condiciones de seguridad de las embarcaciones.

Transporte de carga a granel con peso específico superior a 1,3 Tn/m<sup>3</sup>.

4. Condiciones de seguridad de la navegación.

Regularización de situación de pilotos (prácticos y baqueanos).

5. Condiciones de matriculación de las embarcaciones de la HPP.

Matriz sobre condiciones de matriculación de embarcaciones.

6. Reglamentos de la HPP.

a) Adecuación del Convenio MARPOL.

b) Reconocimientos, Inspecciones y Certificados de Seguridad para las Embarcaciones de la HPP (Listado de Inspecciones Extraordinarias).

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

7. Temas aduaneros.

8. Reunión con los armadores.

9. Varios.

a) Armonización de cartas electrónicas para aguas interiores.

b) Gestión de seguridad previa al despacho de las embarcaciones.

## **1. Transmisión de la Presidencia de la Comisión a la Delegación de Bolivia.**

La Delegación de Argentina propuso a las demás delegaciones que se aplique el artículo 6 del Reglamento de la CA que habla sobre las funciones del Presidente de la Comisión y la permanencia en el ejercicio de la misma durante el período de un año.

Las demás delegaciones acordaron ajustarse a lo dispuesto en el Reglamento Interno de la CA, permaneciendo la Delegación de Argentina en la Presidencia de la Comisión.

## **2. Consideraciones de notas recibidas y remitidas entre la XXXII y XXXIII Reunión.**

La Secretaría de la Comisión informó que, además de la correspondencia recibida y remitida para la convocatoria de la presente reunión, ha recibido por parte de la Delegación de Uruguay dos originales del Acta del Grupo Ad Hoc reunido el 16 y 17 de octubre en la ciudad de Montevideo: un ejemplar para la Delegación de Argentina y otro para la Secretaría de la Comisión.

Además, recibió la comunicación de Bolivia sobre las condiciones de matriculación de embarcaciones para ser incorporadas a la matriz.

## **3. Condiciones de seguridad de las embarcaciones.**

### Transporte de carga a granel con peso específico superior a 1,3 Tn/m3.

La Delegación de Brasil recordó el procedimiento que adoptó para hacer cumplir el artículo 1.3.3 del Reglamento de Reconocimiento, Inspecciones y Certificados de Seguridad, referente al transporte de carga a granel con peso específico superior a 1,3 Tn/m3.

- se exige que, en Certificado de Seguridad de la Navegación (CSN) emitido o renovado a partir de 1 de enero de 2009, esté consignado el peso específico máximo que la barcaza puede

transportar;

- en el caso de CSN emitido o renovado antes de 1 de enero de 2009 que siga válido, se aplica la regla de transición: se exige que el convoy porte la declaración del armador garantizando que la barcaza está en condiciones de transportar la carga con seguridad.

La delegación argentina manifestó que, a medida que los certificados expedidos por su autoridad marítima vayan venciendo, se incorporará a los nuevos certificados los solicitados por la referida resolución brasileña.

Por su parte, la Delegación de Paraguay indicó que, a finales del presente año, gran parte de la flota renovará sus certificados y que no sería posible realizar las inspecciones necesarias para otorgar la certificación solicitada por Brasil. En tal sentido, solicitó una extensión en el plazo para la entrada en vigencia de dicha exigencia.

La Delegación de Bolivia expresó que serán informados los usuarios de la resolución emitida por la Autoridad Marítima de Brasil.

La Delegación de Brasil agradeció la colaboración de las demás delegaciones y pidió que la autoridad fluvial paraguaya transmita formalmente una propuesta de cumplimiento a la Autoridad Marítima Brasileña.

#### **4. Condiciones de seguridad de la navegación.**

##### Regularización de situación de pilotos (prácticos y baqueanos).

En su carácter de Coordinador de la Reunión del Grupo Ad Hoc, llevada a cabo en Montevideo para tratar este tema, el capitán Eduardo Aguiñaga realizó un resumen de los resultados de esta reunión que se basó en el temario propuesto por la presidencia pro t mpore.

Respecto de las estadísticas, se indicó que las mismas no fueron aportadas en la citada

reunión por no contar las autoridades con dicha información.

Asimismo, la Delegación de Brasil, atento a los reclamos del sector privado con relación a la formación de profesionales, manifestó su deseo de ofrecer el acceso a su centro de formación ubicado en la ciudad de Foz de Iguazú.

Por su parte, la Delegación de Paraguay informó que se encuentra en proceso de incorporar a su Derecho Positivo el régimen uniforme sobre pilotaje en la HPP.

La Delegación de Uruguay propuso constituir un sistema transitorio que permita a los profesionales capacitados, atento al artículo 18 del reglamento de Pilotaje, realizar las prácticas correspondientes con el fin de obtener la habilitación para ejercer como pilotos de la HPP, hasta tanto se internalice el reglamento respectivo.

Finalmente, las delegaciones presentes en el Reunión del Grupo Ad Hoc acordaron proponer a la CA:

La creación de un sistema transitorio hasta tanto se internalice el reglamento respectivo mediante el cual los Estados Parte facilitarán a los profesionales titulados por las respectivas autoridades competentes de los cinco Estados Parte a realizar las prácticas de reconocimiento de zona y habilitarlos como pilotos de la HPP.

La delegación argentina informó que el día 16 de noviembre recibió, vía correo electrónico, el documento generado los días 16 y 17 de octubre por el grupo AD Hoc y, ante la proximidad de la fecha de la Reunión de la Comisión del Acuerdo, decidió realizar los comentarios respecto del documento en esta reunión.

En tal sentido expresó: "La reunión Ad Hoc se convocó a fin de evaluar las posibles soluciones ante la denuncia por parte de los armadores en la XXXII Reunión de la Comisión sobre faltantes de baqueanos para la navegación en la Hidrovía Paraguay-Paraná, en base a esa posible circunstancia esta delegación propuso un temario tentativo para su tratamiento en la reunión de octubre, el cual, y a la vista del acta confeccionada, fue aprobada por las demás delegaciones. Dicho temario contenía en sus dos primeros puntos, la incorporación de los datos estadísticos de los buques demorados y/o detenidos por la falta de profesionales para cubrir la baquía en los distintos tramos de navegación en aguas jurisdiccionales de los Estados

Parte y, ante tal circunstancia, establecer la cantidad de profesionales faltantes por zona y jurisdicción. Los Estados Parte, siempre de acuerdo a la lectura del acta, coincidieron en la inexistencia de datos estadísticos o registros oficiales sobre demoras o detenciones de embarcaciones como consecuencia de la falta de pilotos, siendo tales acontecimientos de solución dispar por parte de las empresas afectadas, lo cual no es comunicado oficialmente a todas las autoridades".

Esta aseveración por parte de las delegaciones lleva a dos reflexiones:

1.- Indudablemente la falta de demoras o detenciones registradas por las autoridades competentes en cada Estado Parte fundamenta la inexistencia de faltantes para cubrir los tramos de navegación con personal habilitado.

2.- La solución dispar a que se refieren las delegaciones por parte de las empresas supuestamente afectadas que no son comunicadas a las autoridades correspondientes, puede entenderse como que supuestamente hay embarcaciones que navegan sin el personal correspondiente y a riesgo de ser detenidos o demorados por la autoridad cuando fueran detectados en esa situación, pero tampoco tiene sustento esta circunstancia, ya que volviendo al punto 1 del temario, no existen demoras o detenciones oficialmente registradas.

Continuando con los comentarios respecto del acta de octubre, la delegación argentina manifestó que, en lo referente al punto 3 "Propuestas y alternativas en base a las estadísticas para superar la escasez en cada zona y jurisdicción de los Estados Parte", no tiene sentido su tratamiento, ya que las demoras o detenciones denunciadas son inexistentes. No obstante ello, consultadas las autoridades competentes argentinas sobre el tema, manifestaron que existen datos estadísticos en aguas jurisdiccionales nacionales que expresan que durante los años 2007 y 2008 no se han producido demoras o detenciones por faltante de baqueanos para cubrir los servicios. Independientemente de ello, en algunos casos, las propias empresas pueden tener alguna dilación en los despachos por diferencias a la hora de acordar honorarios con los profesionales, situación que dista enormemente de considerarse un faltante.

En otro orden, acotó que, ante la perspectiva de mayor incorporación de embarcaciones que demandará más profesionales para cubrir las zonas de navegación en jurisdicción argentina, se han implementado medidas en los ámbitos competentes de formación para cubrir las posibles necesidades futuras.

Con relación al punto 4 que fuera incorporado por consenso de las delegaciones, se remitió a lo expresado en el Acta de la XXXII Reunión de Comisión y recordó que en esa misma acta se aprobó elevar al Comité Intergubernamental de la Hidrovía el tema sobre reconocimiento y habilitación de los pilotos y baqueanos de la Hidrovía, por lo que no correspondía su tratamiento en la reunión Ad Hoc y tampoco corresponde en la Comisión del Acuerdo.

La Delegación de Bolivia expresó que su país cuenta con pilotos formados en Bolivia pero que no están habilitados para poder navegar en aguas jurisdiccionales de otros países miembros y que no tienen el mismo tratamiento en la HPP.

La Delegación de Uruguay manifestó que se encuentra en la misma situación que lo expresado por Bolivia, pues no tiene marinos capacitados y titulados que cumplan las normas internacionales (Convenio OMI STCW/78-95) y que aspiran a navegar en los buques de sus banderas en la HPP. Esto amerita que la postura de esta delegación está orientada no sólo a la defensa de la marina mercante nacional sino, además, en proteger los derechos de los trabajadores del Uruguay, porque hay gente que no tiene trabajo y no es justo que, existiendo demanda laboral, no puedan embarcarse.

La delegación argentina manifestó que habiendo sido agotado técnicamente este tema y, atento que en la XXXII Reunión de la CA se decidió elevarlo al CIH, no correspondería seguir tratando este tema en el seno de la Comisión del Acuerdo.

La Delegación de Bolivia expresó que la instancia está agotada, pero que en la Reunión de Montevideo se había planteado una solución transitoria antes de ser elevado su tratamiento al CIH.

Al respecto, la Delegación de Uruguay solicitó la opinión de las delegaciones de Brasil y Paraguay.

La Delegación de Paraguay reiteró que su país está en vías de internalizar el reglamento respectivo.

Por su parte, la Delegación de Brasil planteó que sería conveniente dejar en acta que Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay están de acuerdo en crear un sistema transitorio para que los pilotos puedan navegar en la Hidrovía en igualdad de condiciones, en consonancia con el

espíritu del Acuerdo y hasta tanto se internalice el reglamento pertinente.

La Delegación de Argentina expresó que el Grupo Ad Hoc no tenía mandato de crear un sistema transitorio para suplantar el Régimen de Pilotaje y que el Acta de Montevideo no refleja la falta de profesionales.

## **5. Condiciones de matriculación de las embarcaciones de la Hidrovía.**

### Matriz sobre condiciones de matriculación de embarcaciones.

La Secretaría de la Comisión informó que, habiendo recibido la información de la Delegación de Bolivia, está en condiciones de completar esta matriz.

Las delegaciones autorizaron que la misma sea circularizada en la brevedad posible.

Por otro lado, la delegación argentina recordó su preocupación por la detección en reiteradas oportunidades de embarcaciones fluviales de bandera panameña en navegación comercial en la Hidrovía Paraguay-Paraná y que, luego de varias consultas, se determinó que las mismas no se encontraban registradas con tratamiento de bandera en ninguno de los Estados Parte.

Esta situación dio lugar a que con fecha 18 de septiembre pasado fueran imposibilitados de continuar navegando en las zonas de Pilcomayo y Corrientes, aguas de jurisdicción ,argentina, 2 convoyes integrados por 26 barcazas de bandera panameña, dado que los agentes marítimos actuantes no pudieron justificar bajo qué registro de los países integrantes del Acuerdo se encontraban inscriptas. Pocos días después, el 26 de septiembre, se acreditan copias ante la Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo de Argentina; de los Certificados de Registro Provisional emitidos por el Registro Internacional Boliviano de Buques y de los Certificados de Seguridad de la Navegación emitidos por el Bolivian Register of Shipping por la autoridad conferida por el gobierno de la República de Bolivia. Con el aporte de la documentación mencionada, ambos convoyes continuaron su navegación hasta el puerto de San Nicolás.

A este respecto, la delegación argentina expresó la sorpresa de las autoridades ante el exigu

tiempo que demandó la matriculación de las embarcaciones en el registro mencionado, siendo importante destacar:

1.- La fecha de emisión de los Registros Provisorios fue el 24 de septiembre y su vigencia de sólo 14 días, o sea hasta el 8 de octubre.

2.- Los Certificados de Seguridad de la Navegación fueron emitidos con posterioridad a la Matrícula Provisoria, el 25 de septiembre, cuando normalmente es requisito indispensable contar con los certificados correspondientes para obtener la inscripción.

La delegación argentina señaló que, de un análisis preliminar de la matriz sobre condiciones de matriculación de las embarcaciones que se encuentra en proceso de confección desde hace tres años, se apreciaron diferencias en las tramitaciones y condiciones de los distintos Estados Parte, pero no se pudo establecer si los plazos y procedimientos para incorporar las embarcaciones antes mencionadas, se encontraban dentro de los de aplicación en el registro correspondiente, ya que no se habían incluido hasta este momento, los datos de la República de Bolivia en la matriz en desarrollo.

En igual sentido, el "Reglamento sobre la adopción de requisitos exigibles comunes para la Matriculación de Embarcaciones" establece en su artículo 8º, que, para solicitar la matrícula en cualquiera de los países signatarios del Acuerdo, se deberá acompañar los certificados correspondientes, acorde a lo dispuesto por el Protocolo sobre Navegación y Seguridad, donde se incluye el Certificado de Seguridad de la Navegación, el que fuera en el caso que nos ocupa, emitido con posterioridad al de Registro Provisional.

La Delegación de Bolivia tomó nota de esta situación y efectuará las investigaciones que correspondan para atender este tema.

## **6. 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 HPP.

En tal sentido, las delegaciones aprobaron lo propuesto por dicho Grupo de Trabajo.

Con respecto a la solicitud planteada por el sector armatorial, en el sentido de participar en el tratamiento técnico de este Proyecto de Reglamento, las delegaciones instruyeron a la Secretaría de la Comisión para que invite a los armadores a que designen un representante de ese sector para participar de las próximas reuniones de ese Subgrupo.

b) Reconocimientos, Inspecciones y Certificados de Seguridad para las Embarcaciones de la HPP (Listado de Inspecciones Extraordinarias).

Se recordó que este tema ya fue tratado y acordado en anteriores reuniones y se decidió que el mismo ya no sea incluido en el temario permanente de las futuras reuniones.

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

La Delegación de Brasil informó sobre las pruebas preliminares realizadas en modelos de computador y de campo en la época de aguas altas en su tramo jurisdiccional. Después de la realización y el análisis de las pruebas durante las aguas bajas se podrá considerar una modificación de las dimensiones de los convoyes.

La Delegación de Uruguay recordó que en anteriores reuniones se había tratado el tema sobre las dimensiones máximas de los convoyes en el tramo comprendido entre San Martín-Nueva Palmira donde se distinguían dos situaciones diferentes: una, San Martín-San Nicolás, donde existiría la posibilidad de un incremento de las dimensiones máximas de los convoyes, tanto en eslora como en manga, y en el otro tramo complementario, San Nicolás-Nueva Palmira, no era viable dicho incremento por razones de seguridad en la navegación.

Uruguay manifestó en su oportunidad que dicha diferenciación restaba competitividad al segundo tramo respecto del primero, y que no había recibido análisis técnico que avalara esa decisión por razones de seguridad en la navegación.

La Delegación de Argentina conteste a lo que ya mencionó en anteriores reuniones (XXX Reunión) y, dado que la Delegación de Uruguay consideraba una desventaja y desigualdad la exención del 10% en la eslora y un 20% en la manga para el tramo puerto San Martín-puerto San Nicolás adoptó las dimensiones originales previstas en el reglamento.

Al margen de ello, mencionó que continúa en estudio la totalidad del río Paraná al sur de Confluencia. Al finalizar el mismo, se informarán las máximas dimensiones que el estudio recomiende para ese tramo.

## **7. Temas aduaneros.**

La Delegación de Paraguay recordó que este punto fue introducido en el temario para presentar algunas inquietudes del sector armatorial que serán recogidas en el punto 8 del temario de esta reunión. Acordaron las delegaciones llevar lo comentado en este punto a sus respectivas autoridades aduaneras.

## **8. Reunión con los armadores.**

En la ocasión, representantes de la CPTCP efectuaron consideraciones sobre la propuesta de listado de inspecciones entregada en la anterior reunión.

La Delegación de Brasil manifestó que dará su opinión sobre esta punto en el plazo de quince días.

Los armadores afirmaron que la piedra en la Marina Gatass es el obstáculo que debe ser removido para normalizar la navegación y el acceso al Canal Tamengo y pidieron las medidas pertinentes de las autoridades, manifestando igualmente su disposición a participar financieramente.

La Delegación de Brasil comunicó que todavía no hay sentencias en las acciones judiciales que impiden cualquier tipo de acción correctiva en aguas jurisdiccionales brasileñas de la HPP.

Informó también, que se están haciendo gestiones junto al Poder Judicial de Brasil para acelerar los trámites procesales.

En cuanto al Grupo AD Hoc reunido en la ciudad de Montevideo en octubre pasado, estimaron que el resultado obtenido no fue conclusivo, por lo que propusieron que el mismo siga trabajando y se realice una próxima reunión en la ciudad de Asunción.

Los armadores informaron que la falta de tripulación capacitada está empezando a afectar la competitividad y los costos de transporte de la HPP.

En atención a la explicación de los armadores, la Delegación de Bolivia manifestó que la solución a este problema no pasa por el tema estadístico sino que la misma se encontrará en la plena vigencia del Reglamento del Régimen Uniforme sobre Pilotaje en la HPP. Asimismo, considera que si bien las estadísticas son importantes para tener claridad sobre el funcionamiento de la HPP, es más importante que la normativa correspondiente esté vigente. Esto permitirá a los pilotos capacitados de Bolivia trabajar en igualdad de condiciones como el resto de los Países Miembros, tal como estipula el Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP.

La Delegación de Uruguay manifestó la necesidad de diferenciar la existencia de dos temas diferentes: uno, el atinente a crear un sistema transitorio que permita que los pilotos de los cinco Estados Parte puedan navegar en la HPP en igualdad de condiciones y el otro tema es el de la capacitación y titulación de los futuros pilotos y tripulantes de las embarcaciones que navegan en la HPP, por tanto, está de acuerdo en reunirse en el Grupo Ad Hoc concomitantemente con la CA.

La delegación argentina manifestó su beneplácito por la preocupación de los armadores en la formación y capacitación de sus tripulantes. Respecto de ello, precisó que la cuestión no sólo está circunscripta a la capacitación de los pilotos sino que abarca al resto de la tripulación, incluyendo oficiales de cubierta, máquinas y tripulantes de marinería. En este sentido recordó que en año 1999 se había aprobado un plan de formación y capacitación de personal embarcado. La delegación manifestó además, que resulta importante efectuar un seguimiento de cómo se está implementando dicho plan en los cinco países. Propuso entonces, incorporar en la agenda de la próxima reunión de la CA, el seguimiento de la implementación antes mencionada.

Se compartía la propuesta del Grupo Ad Hoc, pero que esa convocatoria debería ser realizada

por el CIH que es quien tiene el tema en consideración.

Respecto de la Adecuación del Convenio MARPOL propusieron denominarlo "Reglamento para evitar la contaminación de las aguas por los buques de la HPP, y que en la reunión de los técnicos para analizar este tema se incluyan a ingenieros navales del sector armatorial, con el fin de colaborar en trabajos necesarios para dicho reglamento.

Los armadores solicitaron una reunión con autoridades de Aduanas y Sanidad de Bolivia para atender las demoras en la liberación de convoyes. La misma será formalizada a través del Ministerio de Relaciones Exteriores de Paraguay.

Propusieron a la CA que solicite a las aduanas de los países de la HPP acepten el "acta de precintado" como un adjunto oficial al MIC/DTA ya que en el modelo de MIC/DTA el campo para número de precintados es muy reducido.

Igualmente, solicitaron la implementación del sistema AIS desde Buenos Aires hasta Pilcomayo.

Asimismo, plantearon temas aduaneros a las distintas delegaciones, las cuales tomaron nota de las mismas y efectuarán las consultas respectivas a las autoridades aduaneras de cada uno de los países.

Pidieron a la Delegación de Brasil que se realice una reunión de los armadores con el capitán de los Puertos del Pantanal y su reemplazante para discutir temas que se analizaron en el work shop en Corumbá.

## **9. Varios.**

- a) Armonización de cartas electrónicas para aguas interiores.

La Delegación de Brasil realizó una presentación sobre el tema concluyendo con las

siguiente propuestas:

-Que los Estados Miembros del CIH se afilien al IEHG;

-Creación de un Grupo de Trabajo (GT), de carácter estrictamente técnico para debatir el tema en el ámbito de la hidrovía y deliberar, junto al IEHG, los cambios de las especificaciones técnicas de las Inland ENC con el intento de preservar las características y los requisitos de la HPP;

-Que la Comisión del Acuerdo proponga al CIH la designación de las instituciones responsables en la confección de las IENC en cada tramo de la HPP.

Las delegaciones aceptaron las propuestas de la Delegación de Brasil y acordaron sobre la afiliación, someterlo a consideración de los organismos competentes a nivel nacional y elevar al CIH la formación del grupo de trabajo propuesto a los mismos efectos.

b) Gestión de seguridad previa al despacho de las embarcaciones.

La delegación argentina solicitó a los Países Parte que recomienden a los organismos nacionales competentes, que intensifiquen la gestión de seguridad previa al correspondiente despacho de los buques, pues en inspecciones realizadas se han detectado deficiencias y/o falta de equipamiento. En otras se constató la falta del MIC/DTA, o inexactitudes en lo consignado en los mismos.

El 7 de noviembre pasado, personal de la Unidad de Control y Seguridad de la Navegación y Prevención de la Contaminación que se encontraba realizando una inspección extraordinaria a un buque surto en el Km 1200 margen izquierda del río Paraná, observó una persona del sexo femenino, comprobando que la misma no figuraba en el rol de tripulación ni en la lista de pasajeros.

Por lo expuesto, y ante la nula colaboración de su capitán para acceder a la revisión completa del convoy, se realizó consulta y solicitud de orden de allanamiento al señor Juez Federal de

Primera Instancia de Corrientes.

Recepcionada la orden de allanamiento se destaca una comisión con personal de la Sección Sumarios, detectándose en un camarote contiguo al del capitán a nueve mujeres, totalizando diez con la anteriormente hallada.

El magistrado interviniente dispuso la detención en carácter de incomunicados de la totalidad de la tripulación y el traslado de las mujeres para ser atendidas por personal médico y por un equipo interdisciplinario del Consejo Provincial de la Mujer, dependiente de la Secretaría de Desarrollo Humano.

Se destaca que el hecho se encuentra enmarcado dentro de la Ley de trata de personas (Ley 26.364).

#### **Próxima Reunión.**

Las delegaciones acordaron la realización de la próxima Reunión en la semana que comienza el 30 de marzo y finaliza el 3 de abril de 2009 en la ciudad de Asunción, República del Paraguay.

**Asunción, 26 de noviembre de 2008**

---