

## **ACTA DE LA XXXIV REUNIÓN DE LA COMISIÓN DEL ACUERDO**

En la ciudad de Asunción, República del Paraguay, durante los días 31 de marzo y 1º de abril de 2009, se llevó a cabo la XXXIV 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 las deliberaciones agradeciendo a la Delegación de Paraguay las atenciones que concede a todas las delegaciones durante las reuniones de los órganos de la HPP. Recordó, además, que en forma previa a la presente reunión, el día lunes 30 de marzo, el Subgrupo de Trabajo de Adecuación del Convenio MARPOL a la HPP inició el análisis del proyecto de reglamento de prevención de la contaminación por hidrocarburos provenientes de buques y artefactos navales.

La relatoria estuvo a cargo de la licenciada Ana María Delvalle de la Secretaría de Hidrovía de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) y la licenciada Haydee Rodas del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Seguidamente se dio lectura al Temario Tentativo.

La Delegación de Argentina solicitó incorporar en el punto Varios los temas "Transporte de contenedores vacíos en la HPP" y "Lista de inspecciones", y propuso excluir el tema "Armonización de cartas electrónicas en aguas interiores" que fue trasladado para su tratamiento en el seno de la CCT.

La Delegación de Bolivia solicitó incorporar en el punto 3 b) el tema "Habilitación de los pilotos y baqueanos de la HPP".

Finalmente se acordó el siguiente Temario:

1. Consideración de notas recibidas y remitidas entre la XXXIII y XXXIV Reunión.

2. Condiciones de seguridad de las embarcaciones.

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

3. Condiciones de seguridad de la navegación.

a) Plan de formación y capacitación de personal embarcado.

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

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

Matriz sobre condiciones de matriculación de embarcaciones.

5. Reglamentos de la Hidrovía.

Adecuación del Convenio MARPOL.

6. Carta de Intención entre el gobierno argentino y la empresa Hidrovía S.A.

7. Temas aduaneros.

8. Reunión con los armadores.

9. Varios.

a) Transporte de contenedores vacíos en la HPP.

b) Lista de inspecciones.

## **1. Consideración de notas recibidas y remitidas entre la XXXIII y XXXIV Reunión.**

La Secretaría de la Comisión informó sobre la nota DNTF y M N° 86/09 remitida por la Delegación de Argentina, solicitando se lleve a conocimiento de las distintas delegaciones sobre la necesidad de que representantes de las Aduanas de los países formen parte de las mismas, teniendo en cuenta que en el temario se incorporan temas aduaneros.

A continuación, la Delegación de Argentina propuso que dichos representantes constituyan un grupo de trabajo que deliberen en forma paralela al plenario y cuyo objetivo sea el de avanzar en la armonización de los procedimientos y controles en la HPP.

Todas las delegaciones expresaron su acuerdo y se conformó el mencionado grupo. Éste tendrá el mandato de informar al plenario lo tratado, para ser incorporado en acta.

## **2- Condiciones de seguridad de las embarcaciones.**

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

La Delegación de Brasil recordó que en la anterior Reunión se había informado sobre el procedimiento adoptado 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 t/m<sup>3</sup>.

Siguió diciendo que la Delegación de Paraguay había indicado que a finales del año 2008, gran parte de su flota debería renovar sus certificados; que no sería posible realizar las inspecciones necesarias y que, en tal sentido, solicitaba una extensión del plazo para la entrada en vigencia de dicha exigencia.

En esa oportunidad, la Delegación de Brasil solicitó que la Autoridad Fluvial Paraguaya transmitiera formalmente su propuesta a la Autoridad Marítima Brasileña, lo cual fue realizado por los canales diplomáticos correspondientes. Pedido formal que fue aprobado por el Gobierno de Brasil, accediendo a una prórroga hasta el 30 de junio de 2009, tal como solicitó la Delegación de Paraguay y 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 barcaza está en condiciones de transportar la carga con seguridad.

Para buques de otras banderas se mantuvo la decisión de que los certificados de seguridad de navegación emitidos a partir del 1° de enero de 2009, deben llevar consignado el peso específico máximo que las barcazas pueden transportar cuando sea superior a 1,3 t/m<sup>3</sup>. 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.

La Delegación de Paraguay agradeció la extensión que otorgó el Gobierno de Brasil y expresó que se están implementando los mecanismos para cumplir con las condiciones exigidas por Brasil.

La Delegación de Bolivia expresó que la autoridad pertinente ya dio aviso a los armadores para dar cumplimiento al procedimiento solicitado por el Gobierno de Brasil.

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

a) Plan de formación y capacitación del personal embarcado.

La Delegación de Argentina manifestó que, tal como se había señalado en la anterior reunión de la CA, resultaba necesario efectuar un seguimiento y monitoreo respecto de la formación y capacitación del personal embarcado y no sólo relativo a los pilotos. En ese sentido, recordó lo señalado por la Delegación de Brasil en la reunión del CIH en cuanto que estimaba que los requisitos profesionales eran distintos entre los países de la HPP. Finalmente 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 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 de la Hidrovía. Sólo resta crear un sistema que permita a los pilotos titulados de los diferentes estados, realizar las

prácticas previstas en el reglamento para su habilitación. Esta iniciativa de analizar la currícula y los programas de formación y capacitación de los diferentes estados con el objetivo de armonizar los mismos, les parece muy importante en la medida que éste sea el primer paso para lograr la habilitación de los pilotos de todos los estados, con igualdad de oportunidades.

La Delegación de Argentina expresó, respecto de la referencia efectuada sobre la aplicación del Convenio STCW, que cabe aclarar que el mismo no es de aplicación en el ámbito de 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 la currícula.

La Delegación de 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.

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

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 este contexto, las delegaciones de Argentina, Bolivia y Paraguay ya enviaron los datos a fin de viabilizar un estudio sobre los requisitos comunes en los planes de formación y capacitación de los tripulantes.

La Delegación de Uruguay agradeció a la Delegación de Brasil el trabajo que están realizando y expresó que sería de mucho interés que la Delegación de Brasil realizara una presentación para la próxima reunión.

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.

La Delegación de Brasil informó que se hará el estudio de los currículos en el ámbito de un proyecto de curso de nivelación para los capitanes fluviales de la HPP, a ser desarrollados en el Centro de Formación de la Capitanía Fluvial del Río Paraná en Foz de Iguazú. El proyecto, a ser presentado a las demás delegaciones en la brevedad posible, informará también los costos que, en la primera estimativa, serían del orden de 200.000 reales para un grupo de 24 alumnos.

La Delegación de Argentina manifestó que dicho proyecto tenía que ser consistente con las normas establecidas en el Acuerdo de Transporte de la HPP y en particular la atribución de las autoridades competentes en lo relativo a los tramos de sus respectivas jurisdicciones.

Todas las delegaciones agradecieron a la Delegación de Brasil por el trabajo realizado y solicitaron incluir este punto en el temario de la próxima reunión.

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

La Delegación de Bolivia manifestó la necesidad de la internalización del reglamento "Régimen Único de Pilotaje de la HPP" y consideró que el tema es muy importante ya que se cuenta con capitanes fluviales que en la actualidad navegan en la HPP. En este sentido comunicó 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. Asimismo, reiteró que la verdadera integración consiste en la igualdad de oportunidades y

condiciones para que los profesionales mercantes de todos los Estados Parte puedan navegar libremente en toda la HPP, tal cual lo estipula el Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP en su artículo 6.

La Delegación de Uruguay se hizo partícipe con lo expresado por la Delegación de Bolivia y apostó a este nuevo camino que se habló en el punto anterior para solucionar las carencias de un mecanismo de habilitación que consistirá en un sistema igualitario para todos los países signatarios del Acuerdo.

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 de 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 Bolivia, según lo manifestado por la Delegación de Argentina, reiteró la solicitud a las partes de internalizar el Reglamento Único de Pilotaje para generar oportunidades en igualdad de condiciones.

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

La Delegación de Argentina recordó que este punto ya se consideró agotado en el seno de la CA y que el mismo fue remitido a consideración del CIH.

#### **4. Condiciones de matriculación de la embarcaciones de la Hidrovía.**

Matriz sobre condiciones de matriculación de embarcaciones.

La Delegación de Brasil observó que en la nueva matriz circularizada encontraron algunas diferencias en relación a los datos ya presentados y con miras a la revisión de esta matriz entregó su listado de documentación.

La Secretaría dio lectura a las dos notas enviadas por el Registro Internacional Boliviano de Buques. La primera, fechada el 12 de febrero, indicando que los requisitos para el Registro de Embarcaciones Extranjeras en Bolivia que fueron insertadas en la matriz son correctos, y la segunda, fechada el 2 de marzo, en el que se informa que, debido a la aprobación de la Nueva Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, los requisitos que fueron insertados en la matriz podrían tener algunos cambios, los cuales se harán conocer oportunamente.

La Delegación de Bolivia aclaró que los cambios que se podrían introducir no serán sustanciales y estos serán comunicados en su oportunidad a los países miembros.

La Delegación de Argentina expresó que realizó un análisis acerca de los datos insertados en la matriz y no encontró muchas diferencias entre los países en cuanto a la documentación. Si notó diferencias en el Sistema Impositivo 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.

## **5. Reglamentos de la Hidrovía.**

Adecuación del Convenio MARPOL.

En forma previa al presente cónclave, 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 con el mandato efectuado en la XXXIII Reunión de la Comisión del Acuerdo, y en el que se contemplaron 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 logros. 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.

Las delegaciones tomaron conocimiento de lo actuado por el Subgrupo de Trabajo y le encomendaron continuar con el intercambio de información vía electrónica e interreuniones, convocándolo 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 convocatoria.

## **6. Carta de Intención entre el gobierno argentino y la empresa Hidrovía S.A.**

Las delegaciones de Argentina y Paraguay reiteraron lo expresado en la XVIII Reunión de la CCT:

"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 7/1/2009 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".

## **7. 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 y a los efectos de tratar el punto N° 7 de la Agenda "Temas Aduaneros", analizaron los siguientes puntos:

- a) Precintado de barcasas 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 Subgrupo de Trabajo de Asuntos Aduaneros en el ámbito de la Comisión del Acuerdo.

Con relación al primer punto "Precintado de barcasas 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 artículo 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 merma 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 facsímil 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.

Se establece como punto de contacto con la Aduana de Brasil: Luiz Gustavo Erthal Soares Silva, Inspector de la Receita Federal en Corumbá, correo electrónico: [luiz-gustavo.silva@receita.fazenda.gov.br](mailto:luiz-gustavo.silva@receita.fazenda.gov.br)

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: Oscar Alfredo Pablo Bione, Director Regional de la Dirección Regional Aduanera de Resistencia, Chaco, Argentina, correo electrónico: [obione@afip.gov.ar](mailto:obione@afip.gov.ar), y por parte de la Aduana de Paraguay: Oscar Molinas, Jefe del Departamento de Registro de la Dirección de Procedimientos Aduaneros, correo electrónico: [oemolinas@aduana.gov.py](mailto:oemolinas@aduana.gov.py).

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.

En el último punto "Conformación de Subgrupo de Trabajo de Asuntos Aduaneros en el ámbito de la Comisión del Acuerdo", los representantes de las aduanas elevaron la sugerencia de la creación del Subgrupo de Trabajo de Asuntos Aduaneros a consideración de la Comisión del Acuerdo.

La Delegación de Argentina interpretó que la Reunión de los representantes de las Aduanas de los Estados Parte ha sido altamente positiva. Propuso a las demás delegaciones conformar el Subgrupo de Trabajo de Asuntos Aduaneros en forma permanente acompañando las reuniones de la Comisión del Acuerdo.

La Delegación de Paraguay agradeció al grupo de trabajo en el sentido de agilizar y dar respuesta a los puntos que estaban pendientes y manifestó su conformidad en la creación del Subgrupo de Trabajo de Asuntos Aduaneros.

La Delegación de Uruguay se comprometió a hacer llegar a las autoridades competentes el Acta de la Comisión.

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

## **8. Reunión con los armadores.**

La Presidencia Pro tempore de la Comisión del Acuerdo dio la bienvenida en nombre del Plenario a los representantes del sector armatorial, agradeciendo su presencia en el seno de la CA.

El Presidente de la CPTCP agradeció el recibimiento e hizo un resumen de la situación en que se encuentra el sector enfrentado a la crisis de cargas, de niveles de los ríos que impactan en el desenvolvimiento de la navegación por la HPP.

Entrando en el desarrollo de los puntos que se acordó de antemano tratar en la Reunión de la CA, manifestaron lo siguiente:

### **1. Lista de Inspecciones Extraordinarias (check list).**

La CPTCP confeccionó un Listado de Inspecciones Extraordinarias con el objetivo de simplificar y despersonalizar las inspecciones, ahorrando tiempo en la navegación de los buques en la HPP. Expresaron que su nuevo listado simplifica y disminuye los tiempos de inspección para que la navegación no se vea afectada, y mencionaron haber recibido una nota enviada por la Delegación de Brasil que a su juicio era compatible con ese entendimiento.

Asimismo, la CPTCP hizo referencia al listado que ya fue presentado en la XXXII Reunión de la CA celebrada en Brasilia y que fue anexada al Acta de la mencionada Reunión, indicando que la actual tiene muy pocas diferencias con la anterior y que ayudará a un mejor control y se comprometieron a velar por su cumplimiento.

La Presidencia manifestó que en la actualidad existe un Listado de Inspecciones Técnicas aprobado. No obstante propuso recibir el listado presentado por la CPTCP e incorporarlo en el Acta de la Reunión para su correspondiente análisis por parte 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.

La Delegación de Uruguay señaló que le preocupa la generalización ya que entiende que la autoridad marítima de su país no se encontraría incluida en lo manifestado por la CPTCP.

Como conclusión de este punto, se recepcionó el nuevo Listado.

2. Se cumplimentó lo expresado en el Título V, Capítulo I, Artículo 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 dio lectura a lo indicado más arriba y solicitó su cumplimiento.

Además, agregó la necesidad por parte de los armadores, de la agilización 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 artículo 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 sólo ejerce jurisdicción un Estado Miembro es de aplicación la legislación de dicho Estado. En este sentido es claro lo normado en el Artículo 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 aquéllos no comprendidos en asistencia y salvamento resultaban alcanzados en Argentina por la Ley de Cabotaje Nacional, que expresamente estén excluidos del Acuerdo de Transporte por la HPP.

La CPTCP expresó acerca de la practicidad con que se debería 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 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 voceto 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.

Las demás delegaciones expresaron su conformidad.

#### 5. Sistema AIS.

La CPTCP solicitó la implementación en todo el tramo hasta el Puerto 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 implementación del Sistema AIS en la medida en que las disponibilidades presupuestadas lo permitan.

## 6- Temas aduaneros.

En este punto, la CPTCP indicó que tomará el camino de enviar las inquietudes del sector de 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 la Reuniones de la Comisión del Acuerdo.

## 9. 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.

b) La Delegación de Argentina informó que detectó, en un análisis realizado al Listado de Inspecciones Extraordinarias, aprobado en la XXXII Reunión de la CA, celebrada en Brasilia, la omisión de la exigencia del Certificado de Prevención de la Contaminación a las barcazas tanque que transportan hidrocarburos, circunstancia por la cual considera que debería reverse el apartado correspondiente y sugiere se adopte su exigencia.

Las delegaciones de Bolivia, Paraguay y Uruguay coincidieron con la sugerencia de la Delegación de Argentina para la adopción de la exigencia planteada.

La Delegación de Brasil solicitó que el tema permanezca pendiente para su consideración en la próxima reunión de la Comisión del Acuerdo.

### **Próxima Reunión**

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.

Las delegaciones de la República Argentina, del Estado Plurinacional de Bolivia, de la República Federativa del Brasil y de la República Oriental del Uruguay, expresaron su agradecimiento a la Delegación de la República del Paraguay, por la cálida acogida y hospitalidad que le dispensaron durante la realización de la presente reunión.

Buenos Aires, 1° de abril de 2009