

Asunción del Paraguay, 7 de mayo de 2010

ACTA DE LA XXXVI REUNIÓN DE LA COMISIÓN DEL ACUERDO

Asunción, 5 al 7 de Mayo de 2010

En la ciudad de Asunción, República del Paraguay, entre los días 5 al 7 de mayo de 2010, se llevó a cabo la XXXVI Reunión de la Comisión del Acuerdo de la Hidrovía Paraguay - Paraná, 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.

La Presidencia Pro-Tempore de la CA, ejercida por la Delegación de Bolivia, agradeció la cálida bienvenida de la Delegación de Paraguay y expresó los deseos de una fructífera tarea.

Seguidamente, se dio lectura al Temario Tentativo, aprobándose la siguiente agenda:

1. Consideración de Notas recibidas y remitidas entre la XXXV y XXXVI Reunión.
2. Seguridad de la Navegación.
 - a) Seguimiento de la implantación de los Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado.
 - b) Refrendo de Títulos.
 - c) Informe sobre levantamiento de cartas hidrográficas del Canal Tamengo y Laguna Cáceres.
 - d) Procedimiento en caso de varaduras.
3. Informe de las delegaciones respecto a la Internalización de los Reglamentos y Protocolos aprobados en el marco del CIH.
4. Seguridad de las embarcaciones.
 - a) Procedimientos para la emisión de certificados y prórrogas de las habilitaciones y exenciones.
 - b) Aspectos sanitarios.
5. Condiciones de Matriculación de Embarcaciones.

Análisis de la Matriz comparativa sobre condiciones de Matriculación en los Estados Parte.
6. Reglamentos de la Hidrovía:
 - a) Adecuación del Convenio MARPOL (Resultados del Subgrupo de Trabajo).
 - b) Reconocimientos, Inspecciones y Certificados de Seguridad para las Embarcaciones de la HPP (Listado de Inspecciones Extraordinarias).
7. Temas Aduaneros. (Resultados del Subgrupo de Trabajo).

8. Protocolo Adicional al Acuerdo de la Hidrovía. Condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad. Estado de avance y cumplimiento.
9. Resolución N° 27 del 7 de Abril de 2010, de la Prefectura General Naval de la República de Paraguay.
10. Reunión con los Armadores.
11. Varios.
Modificación de redacción del Reglamento de Dimensiones Máximas de Convoyes.

1. Consideración de Notas recibidas y remitidas entre la XXXV y XXXVI Reunión.

La Secretaría de la Comisión informó que la correspondencia recibida y emitida fue en lo referente a la convocatoria para la presente reunión.

2. Seguridad de la Navegación

a) Seguimiento de la implantación de los Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado.

En este punto, las Delegaciones de Bolivia, Brasil y Paraguay realizaron sendas presentaciones de la malla curricular y requisitos en sus respectivos países para acceder a los títulos habilitantes para el personal embarcado.

La Delegación de Argentina solicitó se hagan llegar a las delegaciones todas las presentaciones sobre este punto hasta ahora realizadas.

Las delegaciones solicitaron a la Secretaría de la Comisión la elaboración de un cuadro comparativo de todas las presentaciones realizadas hasta el momento.

Se acordó que cada delegación realizará un análisis de las presentaciones para la próxima reunión con miras a establecer la metodología a seguir en el futuro.

b) Refrendo de Títulos.

La Delegación de Argentina manifestó haber detectado que Administraciones de otros Estados Parte de la Hidrovía Paraguay – Paraná han expedido a profesionales argentinos, para navegar en buques de su bandera, Refrendos sin límite. Bajo esa modalidad, se los ha empleado en funciones para las cuales no se hallan habilitados y que exceden ampliamente las capacidades y funciones que reconoce y permite la Titulación en su país.

Por lo expuesto, a fin de evitar circunstancias que puedan generar la inmovilización de un buque, solicitaron a los demás Estados Parte que, previo a

expendir un Refrendo de reconocimiento de un título argentino, se efectúen las consultas pertinentes respecto de la validez y limitaciones de los Títulos y Habilitaciones expedidos por la Autoridad competente argentina. A tales efectos, las consultas pueden dirigirse a: **División Personal de la Navegación – Prefectura Naval Argentina, TEL/FAX + 54 11 4318 7402, e-mail: jefepnav@prefecturanaval.gov.ar – SUBSECRETARIA DE INTERESES MARÍTIMOS – ARMADA ARGENTINA, TEL/FAX +54 11 4317 2023.**

En otro orden, la Delegación de Argentina expresó que se ha verificado que algunos Estados Parte conceden a sus profesionales habilitaciones transitorias que les permite desempeñarse en funciones que corresponden a un Título superior al que poseen. La Delegación de Argentina entiende que esta modalidad debe limitarse a las aguas jurisdiccionales del Estado que la otorga.

Las demás delegaciones expresaron oportuna la preocupación de la delegación argentina de garantizar la calidad de los recursos humanos que participan en la operación y explotación del recurso natural de la Hidrovía y toman nota con relación a lo manifestado por la delegación argentina con miras a fortalecer aún más el trabajo del cuadro comparativo de los planes de formación y capacitación del Personal Embarcado y de esa manera responder y poder llegar a ser una herramienta en la solución efectiva de la preparación de los tripulantes de la Hidrovía.

c) Informe sobre levantamiento de cartas hidrográficas del Canal Tamengo y Laguna Cáceres.

La Delegación de Bolivia realizó una presentación sobre los trabajos de levantamientos hidrográficos realizados en los sitios mencionados.

d) Procedimiento en caso de varaduras.

La Delegación de Paraguay expresó que en este punto se han presentado algunos inconvenientes en esta materia. En este sentido, presentó una fundamentación basada en el Art. 41 del Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad del Acuerdo de la HPP que habla sobre las operaciones de asistencia y salvamento que serán ejecutados por los responsables de las embarcaciones en peligro. En caso de que esta asistencia no se realice en los plazos y condiciones legales por los países signatarios en cuya jurisdicción haya ocurrido el hecho y pueda originar riesgos para la seguridad de la navegación o de contaminación para el medio ambiente, la Autoridad competente de dicho país asumirá la operación de asistencia y salvamento respectiva. Al solo efecto de este artículo, en aquellos tramos de la HPP en donde más de un país signatario ejerza jurisdicción, se establece para el canal principal el siguiente régimen:

- a) en el caso en que la embarcación auxiliada enarbole el pabellón de alguno de los países signatarios costeros en dicho tramo, las operaciones de asistencia o salvamento serán prestadas por el país del pabellón de la embarcación, pudiendo el otro país realizar las operaciones si aquel no se encuentra en condiciones de ejecutarlo.

- b) Las operaciones de asistencia y salvamento a embarcaciones de tercera bandera que naveguen aguas arriba serán responsabilidad del país signatario que se encuentre sobre la margen izquierda del río. Y si la embarcación navegara aguas abajo, lo será el país signatario que se encuentre ubicado sobre la margen derecha del río.

Las operaciones indicadas en los incisos precedentes no excluirán la intervención de embarcaciones privadas o públicas de cualquier bandera que pudieran prestar el servicio de asistencia y salvamento sin perjuicio que las autoridades jurisdiccionales ejerzan la fiscalización de las operaciones.

Asimismo, la Delegación de Paraguay manifestó que hay una Decisión del CIH que ratifica lo dispuesto en la Decisión HPP/CA/ DEC N° 02/96 de la Comisión del Acuerdo de marzo del año 1996, la cual establece: "Prioritariamente la asistencia debe ser prestada por embarcaciones del mismo pabellón que se encuentre en las inmediaciones o por las del pabellón del país signatario en cuyas aguas se encuentre la embarcación asistida". Por ese motivo, la Delegación de Paraguay interpreta que las operaciones de asistencia deberán ejecutarse por embarcaciones de la misma bandera con la comunicación y autorización debida de la Autoridad Marítima de la zona.

La Delegación de Argentina enunció el Art. 40 del Protocolo que dice: "Definición. Se entiende por operaciones de asistencia y salvamento de embarcaciones y bienes a todo acto o actividad emprendida para dar asistencia y salvamento a una embarcación, aeronave o cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en el ámbito de la Hidrovía". Una varadura puede tener un peligro cierto, pero una varadura puede tener un peligro cierto o no. Si esa varadura no tiene el peligro que enuncia el Art. 40, es una operación de cabotaje nacional por parte de la jurisdicción del Estado Parte. Cada acaecimiento deberá ser determinado por la Autoridad Marítima del Estado Parte que ejerce jurisdicción y determinar si ese acaecimiento representa un peligro tal que corresponda una operación de asistencia y salvamento.

La Delegación de Paraguay expresó que interpreta que la asistencia se realiza cuando ocurre un incidente, y que la varadura constituye un incidente de navegación que representa un peligro para la embarcación y la vía navegable. Asimismo, solicitó que en estas operaciones puedan prevalecer el ánimo de cooperación y colaboración mutua, debido a que se han presentado casos en que se ha demorado varios días para la realización de las operaciones de asistencia con la consecuencia de demoras y costos económicos.

La Delegación Argentina señaló que la cuestión planteada sobre salvamento o asistencia está referida únicamente a los casos ocurridos en tramos en donde más de un país ejerce jurisdicción, tal como lo establece el citado Art. 41. En este sentido, recordó que la decisión de la CA citada anteriormente solo es aplicable en los mencionados tramos. Agregó por último que, conforme al Art. 43 del Protocolo la ley aplicable y la jurisdicción de los Tribunales corresponde al país en cuyas aguas jurisdiccionales se realicen dichas operaciones. En este orden, agregó que no todos los casos de varadura

necesariamente pueden ser considerados casos de asistencia y salvamento, por faltar precisamente el elemento de peligro exigido en la definición antes mencionada.

Finalmente, las delegaciones manifestaron su acuerdo en recomendar el principio de amplia cooperación, respetando tanto las normas establecidas en el Acuerdo como las vigentes en cada uno de los Estados Parte de la HPP.

3. Informe de las Delegaciones respecto a la Internalización de los Reglamentos y Protocolos aprobados en el marco del CIH.

La Delegación de Bolivia realizó una presentación sobre “Justificaciones para el libre pilotaje”.

La Delegación de Bolivia manifestó que su país se encuentra en un proceso de eliminación de la pobreza mediante un proceso de industrialización apegado a la armonía entre el hombre y la naturaleza, teniendo en cuenta la defensa del medio ambiente. En ese proceso, Bolivia ha tomado el Proyecto del Mutun, para industrializar una de las reservas de mineral de hierro más importantes del mundo, para promover el desarrollo nacional. A raíz de ese proyecto, el Gobierno de Bolivia pone empeño en el desarrollo del Programa de la Hidrovía Paraguay – Paraná, que adquiere una importancia estratégica como vía para facilitar la exportación de los productos de su país.

Las delegaciones expusieron los motivos por los cuales en sus respectivos países aún no se han completado los procesos de internalización de los reglamentos.

La Delegación Argentina manifestó que continúa el proceso para la incorporación de los Reglamentos al Ordenamiento interno. No obstante, señaló que las normas nacionales vigentes en su país cumplen acabadamente con lo establecido en dichos reglamentos y recalcó que lo importante es preservar la seguridad de la navegación como bien jurídico protegido más allá de si están o no internalizados los reglamentos.

La delegación paraguaya expresó que se encuentra avanzando en el proceso de estudio de armonización de su legislación interna a los reglamentos aún no internalizados.

La Delegación de Bolivia expresó su preocupación con relación a este punto e informó que se estará haciendo llegar a las delegaciones que aún no han completado los procesos de internalización, una comunicación oficial con la solicitud formal de información de los Estados Parte, respecto a los avances en los procesos de internalización de los Reglamentos y Protocolos de la HPP en cada país.

4. Seguridad de las Embarcaciones.

a) Procedimientos para la emisión de certificados y prórrogas de las habilitaciones y exenciones.

La Delegación de Argentina manifestó que ha solicitado la inclusión de este punto en el temario bregando por la seguridad en la navegación. Al respecto presentó un caso donde se detectaron 32 deficiencias en un buque de transporte de pasajeros, lo cual pone en evidencia la falta de gestión de la Administración (Estado de abanderamiento) y las autoridades que efectuaron el despacho de la embarcación. Por tal motivo, pidió a las delegaciones que puedan informar acerca de los procedimientos para la emisión de certificados y prórrogas de las habilitaciones y exenciones y extremen las medidas de control en los despachos respectivos.

Las delegaciones de Paraguay y Uruguay expusieron sobre las inspecciones que se realizan para la emisión de certificados, basados en procedimientos emitidos por Organismos Internacionales de Navegación Marítima.

La Delegación de Brasil informó que en la Capitanía dos Portos do Pantanal se encuentran muchas veces defectos en los certificados emitidos, como certificaciones vencidas, puntos observados en una inspección que no fueron salvados para la siguiente zarpada.

La Delegación de Argentina expresó como reflexión que estas deficiencias en la emisión de certificados y controles no ocurren por la falta de internalización de los Reglamentos, sino por la falta de gestión, no solo desde el punto de vista operativo sino en la falta de adopción de medidas correctivas y/o sancionatorias.

La Delegación de Brasil manifestó que los Reglamentos no se hicieron para que unos los apliquen y otros no. La igualdad debe existir para todos y en tal sentido, acompaña lo manifestado por la Delegación de Argentina con relación a los problemas de gestión. La idea original de la HPP era que las reglas fueran las mismas desde Nueva Palmira hasta Cáceres y que todos los Estados Parte las aplicaran de igual manera.

Las delegaciones de Bolivia, Paraguay y Uruguay expresaron su preocupación por la escasa gestión comprometida por los países para la aplicación de los reglamentos, en particular al referido a la seguridad de las embarcaciones, por lo cual solicitaron elevar esta preocupación a la reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay – Paraná, a fin de que los países signatarios del Acuerdo instruyan por medio de sus instituciones competentes una mayor efectividad en la gestión de los mismos.

c) Aspectos sanitarios.

La Delegación de Paraguay solicitó la inclusión de este punto a raíz de una consulta interna respecto a si Argentina aplica todo lo que hace a la fumigación de las embarcaciones solamente de bandera paraguaya.

La Delegación de Argentina solicitó mantener este punto en el temario con el propósito de aclarar y darle más profundidad a este tema, a fin de consultar a la Autoridad Sanitaria respecto a cuales son las embarcaciones y por que motivos se fumigan, dejando en claro que en ningún caso la Autoridad Sanitaria de la Argentina no discrimina respecto de un país determinado.

5. Condiciones de Matriculación de Embarcaciones.

Análisis de la Matriz comparativa sobre condiciones de Matriculación en los Estados Parte.

Las delegaciones acordaron enviar la información sobre los aranceles aplicados a las importaciones de embarcaciones provenientes de países no miembros del Acuerdo de la HPP a la Secretaría, para completar la matriz comparativa, conviniendo igualmente que la misma sea enviada a todas las delegaciones hasta 15 días antes de la próxima reunión.

6. Reglamentos de la Hidrovía:

a) Adecuación del Convenio MARPOL (Resultados del Subgrupo de Trabajo).

En forma previa se reunió el Subgrupo de Trabajo (SGT I) para la adecuación del Convenio MARPOL a la HPP.

Las delegaciones tomaron nota de las recomendaciones del SGT I.

Se acordó convocar al SGT I en forma previa a la próxima reunión con dos días de anticipación a la del plenario de la Comisión

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

Las delegaciones acordaron dar por finalizado el Listado de Inspecciones Extraordinarias con la modificación de la exigencia del certificado de polución para barcasas que transportan hidrocarburos.

7. Temas Aduaneros. (Resultados del Subgrupo de Trabajo).

Los representantes de las aduanas de las delegaciones de Argentina, Bolivia y Paraguay, reunidos en forma simultánea al Plenario de la Comisión, desarrollaron el punto N° 7 de la Agenda "Asuntos Aduaneros".

8. Protocolo Adicional al Acuerdo de la Hidrovía. Condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad. Estado de avance y cumplimiento.

La Delegación de Argentina recordó que este punto se encuentra en tratamiento en el CIH. La intención de la delegación es expresar su preocupación y reflexionar acerca del cumplimiento de los 15 artículos que componen este Protocolo, en el sentido que solamente han sido cumplidos los artículos 4º, 5º, 10º, 11º y 13º y el resto no se ha avanzado en su cumplimiento.

Las delegaciones acordaron realizar el seguimiento de este punto en el ámbito del CIH.

9. Resolución N° 27 del 7 de Abril de 2010, de la Prefectura General Naval de la República de Paraguay.

La Delegación de Argentina solicitó precisiones en cuanto a los alcances de la mencionada Resolución, mencionando lo acordado en la XXV Reunión de la Comisión del Acuerdo, realizada en Brasilia.

La Delegación de Paraguay indicó que la Prefectura General Naval, después de una revisión de la Resolución emitida, la misma será dejada sin efecto para embarcaciones extranjeras y será aplicable solamente para buques de bandera paraguaya.

La Delegación Argentina agradeció a la Delegación de Paraguay la explicación y proporcionó un documento que está disponible en la página web de la Prefectura Naval Argentina y que puede servir como guía para la confección de una declaración de protección.

10. Reunión con los Armadores.

El representante de la CPTCP agradeció a la Comisión la oportunidad para poder exponer los temas que afectan a los Armadores. Asimismo, informó que se realizó la conformación del Directorio de la Comisión Permanente.

Con respecto a los temas planteados por la CPTCP, se desarrollaron de la siguiente manera:

- a) En la reunión en S. Paulo el 27 de Julio de 1995 cuando se explicó a los armadores como debería funcionar la Comisión del Acuerdo, el Ministro Marcelo Jardín en aquel momento Presidente junto con los demás jefes de delegaciones informó que cada país tendría un representante y que estos estarían a disposición de los armadores para resolver cualquier problema operativo que tuvieran. Solicitamos el cumplimiento de este compromiso, definiendo un punto focal por cada país.

La Delegación de Argentina expresó que, si bien existe un listado de puntos focales, sería necesario actualizarlo. No obstante, solicitó a los

armadores recurran al punto focal del Estado de su abanderamiento.

b) La CPTCP solicitó que se estudie la posibilidad de que las embarcaciones que hoy sólo navegan en la Hidrovía, puedan tener un despacho hasta el vencimiento del primer certificado y que a la salida solamente necesiten presentar a las prefecturas el rol de tripulación del viaje si posible en forma electrónica.

La Delegación de Argentina expresó que la Prefectura Naval Argentina se encuentra trabajando en una base de datos para, en algún momento, llegar a un sistema de despacho electrónico.

La Delegación de Brasil informó que se encuentra en periodo de pruebas un sistema de despachos electrónicos en el Puerto de Santos. Una vez homologado dicho sistema, será extendido a las demás Capitanías del Brasil, y se calcula que podría estar habilitado en el Puerto de Corumbá para el segundo semestre de este año.

Bolivia

La liberación de un convoy hoy día no lleva menos que 3 a 4 días hábiles después de cargado a título ilustrativo, el último convoy que cargo en Bolivia, terminó sus operativos de carga un lunes a la tarde fue liberado después de hacer todos los trámites en Bolivia el viernes a la tarde se llevaron las barcazas a Ladario para armar el convoy estando listo para navegar en la madrugada de viernes a sábado, entonces la Capitanía Fluvial del Pantanal realizó inspecciones del convoy el sábado a la tarde liberando, después de cumplidos los pendientes, el domingo a la mañana. Este convoy llevó 5 días para su operativo de carga y 7 días para cumplir los trámites de salida ante las Autoridades bolivianas y brasileñas.

c) Liberación de barcazas: es fundamental que se implemente una agencia del SENASAG en Puerto Quijarro con la autoridad para emitir el certificado de fito-sanitario sin la necesidad que este original tenga una vez cargada la barcaza que irá a Santa Cruz/La Paz y volver a Quijarro para que aduana libere la barcaza.

También como la documentación de exportación se hace normalmente en Santa Cruz que se permita nuevamente que los documentos se puedan enviar directamente por fax o scanner a Puerto Suárez con el compromiso que se presentaran los originales en la aduana de Puerto Suárez en las próximas 72 horas de liberado el convoy.

La Delegación de Bolivia tomó nota de lo planteado por la CPTCP y se podrá tener novedades para la próxima reunión.

Brasil

d. Dimensiones de convoyes: solicitamos una vez más que las autoridades Brasileñas consideren la posibilidad de aumentar las dimensiones de convoyes a 319 x 60 m en el tramo brasileño considerando que Paraguay que tiene el tramo de navegación más difícil del río permite la navegación

con esas dimensiones y que la autoridad brasilera tiene la potestad de aumentar hasta 10% en la eslora por resolución anterior de la Comisión del Acuerdo que de la misma manera permita aumentar 20% en la manga considerando que la mayoría de su tramo de navegación se hace en aguas compartidas con Paraguay y Bolivia, en especial considerando que es el tramo del río que menos restricciones a la navegación presenta.

La Delegación de Brasil mencionó que este punto está siendo solucionado.

e. Puentes: que se oficialice la autorización de franquear los puentes de subida con el convoy completo y que la navegación aguas abajo se pueda hacer en dos cortes.

Los representantes de la CPTCP expresaron que este punto ya fue solucionado en días previos a la presente Reunión.

f. Boyas de amarre: que se permita la instalación de boyas de amarre por los armadores en la proximidad de los puentes para permitir que su fraccionamiento se haga más rápido.

La Delegación de Brasil informó que, tanto la Marina de Brasil como las Autoridades Estaduales Ambientales, no tienen inconvenientes sobre este punto. Solo falta gestionar una reunión conjunta entre las autoridades nombradas y la CPTCP para acordar una solución.

g. Port Control: que las inspecciones de Port-control se hagan a la llegada del convoy para permitir que los armadores tengan tiempo de realizar los pendientes durante la estadía y no como se hace ahora que la inspección se hace a la salida ocasionando siempre pérdidas innecesarias de tiempo.

La Delegación de Brasil expresó que este punto y el siguiente están relacionados con el problema de falta de personal. La Capitanía del Pantanal solo tiene dos equipos de inspectores. La Delegación tomará nota de estos puntos y trasladará la solicitud a las autoridades competentes. Asimismo, informó que por ser este un año electoral no se podrían hacer contrataciones de personal después del 31 de mayo.

h. Inspecciones: conforme artículos 10 y 11 del protocolo Sobre Condiciones de Igualdad de Oportunidades que forma parte del Acuerdo de Las Leñas, que las inspecciones se hagan 24 horas al día 7 días a la semana.

i) Entrada a Bolivia: los convoyes que salen despachados con su totalidad de barcasas a Bolivia no deberían dar ni entrada ni salida en Brasil siendo considerados como pasaje inocente por sus aguas la obligatoriedad de dar entrada y salida en Brasil aumenta innecesariamente los costos y la pérdida de tiempo.

La Delegación de Brasil se comprometió estudiar el caso planteado pero sin garantías de un resultado inmediato o positivo.

Argentina

j) Listado de Inspecciones: a pesar de aprobada en la CA y que Argentina reconoce el listado de inspecciones como oficial se ha verificado que los inspectores siguen aplicando el Reginave.

La Delegación de Argentina reiteró que la Lista de Inspecciones que utilizan es la aprobada por la Comisión del Acuerdo, la cual prácticamente con ligeras modificaciones fue oportunamente presentada en la XXV Reunión de la CA, entendiéndose que la mención al REGINAVE es lo relacionado a aspectos sancionatorios.

k) Amarraderos: cada vez se está poniendo más difícil conseguir lugares para amarrar los convoyes y lo que antes era algo simple y seguro pasa a ser un gran negocio para muchos. El artículo 52 del Capítulo III del protocolo Sobre Navegación y Seguridad dice:

“Los países signatarios deberán establecer y habilitar zonas aptas en sus respectivas jurisdicciones para el armado y desarmado de convoyes que posibiliten dichas operaciones con el máximo de seguridad”. El caso del Sauce que era un amarradero seguro, ahora por decisión de la P.N.A no se permite más la utilización de ese lugar. Ahora solo se puede amarrar en La Paloma que cuando pasan los buques de ultramar las barcas corren serio riesgo de soltarse por su proximidad al canal de navegación. Se necesita también la habilitación de amarraderos en la zona de los puertos de Zarate, Campana y Km.171.

La Delegación de Argentina informó que las habilitaciones de amarraderos deben ser tramitadas por los propietarios de las tierras costeras o interesados que requieran autorización de uso de espejo de agua ante la Dirección Nacional de Vías Navegables, quien analiza y da intervención a otros Organismos para la habilitación de los mismos y las obras correspondientes.

l) Puente General Belgrano: Se hace necesaria la revisión de las dimensiones estipuladas para franquear el puente, que ya fueron hechas hace algunos años. Hay que analizar una actualización para los convoyes actuales, y en especial, considerando que todas las defensas ya se encuentran en posición. Solicitamos que aguas arriba se permita el franqueo con 290x60m y en vez de 20% de barcas cargadas que se limite a que el convoy tenga menos que 5.000 Ton. de carga en sus barcas para esas dimensiones, que de bajada de día se permita los actuales 180mx50m más el remolcador con una tolerancia de 5% en esas dimensiones.

En horarios nocturnos, solicitamos que de conformidad con Vialidad Nacional, se permita que los armadores coloquen nuevos dispositivos de iluminación o pintura fluorescente, que permita el franqueo con

dimensiones de 140 x 50 mts. más el remolcador con una tolerancia del 5%.

La Delegación de Argentina tomó nota de lo solicitado por la CPTCP, aclarando que si bien habrían sido repuestas las defensas del puente, las circunstancias que motivaron dichos inconvenientes permanecen.

m) Varaduras en aguas compartidas: Que en caso de varaduras se cumpla en forma irrestricta el artículo 41 del Protocolo Sobre Navegación y Seguridad que dice textualmente que los procedimientos deben ser realizados por la autoridad del pabellón del buque y no como viene procediendo Prefectura Pilcomayo que interpreta que si es margen derecha del canal actúa Argentina y si es margen izquierda Prefectura Paraguaya.

La Delegación Argentina reiteró lo expresado en el punto 2 d) de la presente acta.

n) Definición de Asistencia y Salvamento: En concordancia con las decisiones tomadas anteriormente en la Comisión del Acuerdo y en el CIH, solicitamos que se definan claramente cuales son los procedimientos en caso de asistencia y cuales en caso de salvataje y que informen a todas las dependencias de las autoridades marítimas en la Hidrovía.

La Delegación de Argentina manifestó que ni su Delegación ni la Comisión del Acuerdo pueden dar una definición acerca de los casos de varaduras y de asistencia y salvamento, más allá de lo redactado en los artículos del Protocolo Adicional de Navegación y Seguridad, debido a que debe ser examinado casuísticamente. Es imposible hacer una generalización, ya que en cada caso se debe determinar si la varadura implica o no un peligro.

Paraguay

o) Certificados: que se revisen los certificados y que los mismos sean emitidos acorde a la legislación internacional vigente.

La Delegación de Paraguay expresó que se encuentra estudiando su normativa interna, señalando que en función a dicho estudio, corregirán los certificados a ser emitidos en el futuro.

Uruguay

p) Amarraderos: Que las autoridades uruguayas providencien un amarradero seguro para las barcazas que operen en el puerto de Nueva Palmira.

La Delegación de Uruguay expresó que están analizando los lugares potencialmente utilizables como amarradero de barcazas y las obras necesarias a tal efecto. La implementación de esto no será inmediata puesto que su ejecución debe ser acordada con Argentina en el marco de

la Comisión Administradora del río Uruguay. En consecuencia, invitó a los armadores a presentar proyectos de obras ante la Dirección Nacional de Hidrografía.

q) Carga averiada: que se implemente la normativa de poder descargar a tierra con disposición final, aquellos graneles que se hayan dañado en el viaje.

La Delegación de Uruguay informó que se han realizado gestiones con el Sector privado a fin de facilitar la descarga de graneles dañados durante el viaje. Incluso, se analizó la eventual ubicación de los mismos para su tratamiento posterior. Asimismo, se efectuaron reuniones con la Dirección Nacional de Aduanas de Uruguay y en vista a las exigencias respecto al ingreso de esas mercaderías, el sector privado perdió interés, no siendo posible el ingreso de los mismos

11. Varios.

Modificación de redacción del Reglamento de Dimensiones Máximas de Convoyes.

La Delegación de Brasil expresó que en ocasión del tratamiento de este asunto en anteriores reuniones de la CA y el CIH, se acordó una redacción para el punto “2.2.2 - Tramo desembocadura del río Apa a ciudad de Corumbá”, que omitía la inclusión de la Autoridad Marítima Boliviana.

Teniendo en cuenta que existe un tramo compartido con dicho país, solicitó que en atención al pedido de Bolivia en la ALADI, se incluya este tema en la presente reunión con el objeto de salvar dicha omisión.

En ese sentido, las delegaciones de Bolivia, Brasil y Paraguay consensuaron el siguiente texto sobre el punto 2.2.2 - Tramo desembocadura del río Apa a ciudad de Corumbá:

“Los convoyes en navegación a empuje no podrán exceder el largo máximo de 290 metros, considerado desde la proa de la primera embarcación hasta la popa de la última embarcación, y el ancho máximo de 50 metros. Mediante acuerdo entre las autoridades fluviales de Bolivia, Brasil y Paraguay, se podrá autorizar dimensiones superiores, siempre que sean fundamentadas por estudios específicos realizados por entidad de competencia reconocida.”

La Comisión adoptó la Decisión **HPP/CA/DEC Nro. 93/10**: Aprobar el texto consensuado por las delegaciones de Bolivia, Brasil y Paraguay sobre el Punto 2.2.2 del Régimen Unico de Dimensiones Máximas de los Convoyes, y remitirlo al Comité Intergubernamental de la Hidrovía para los efectos consiguientes.

Próxima Reunión

Las Delegaciones acordaron la realización de la XXXVII Reunión de la CA en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, en la semana del 23 al 27 de agosto de 2010.

Las Delegaciones de la República de 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 recepción y hospitalidad que le dispensaron durante la realización de la presente reunión.