

ACTA DE LA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE EL REGLAMENTO 7 "RÉGIMEN ÚNICO DE DIMENSIONES MÁXIMAS DE LOS CONVOYES DE LA HIDROVÍA" Y REGLAMENTO 10 "RECONOCIMIENTOS, INSPECCIONES Y CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA EMBARCACIONES".

En la ciudad de Buenos Aires, República Argentina, a los 12 y 13 de Noviembre de 2019, se realiza la reunión del grupo de trabajo sobre el Reglamento 7 "Reglamento Único de Dimensiones Máximas de los Convoyes" y el Reglamento 10 "Reconocimientos, inspecciones y certificado de seguridad para embarcaciones", contando con la presencia de las delegaciones de: la República Argentina, del Estado Plurinacional de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, cuya nómina de participantes se adjunta como "**ANEXO I**", y de conformidad a lo acordado en la reunión L de la CA de la HPP en la ciudad de Santa Cruz, Estado Plurinacional de Bolivia del 23 y 24 de Octubre de 2018, en la que se decidió seguir trabajando en el estudio de estos puntos, los cuales se desarrollan a continuación.

1. REGLAMENTO 7 "RÉGIMEN ÚNICO DE DIMENSIONES MÁXIMAS DE LOS CONVOYES DE LA HIDROVÍA".

Se da lectura al acta del grupo de trabajo de la reunión anterior incorporada en el acta de la LII Reunión de la CA de la HPP.

Se continúa trabajando en establecer las dimensiones máximas de los convoyes y a los efectos de continuar con la discusión de aportes que puedan colaborar en una mejor utilización de las tecnologías y de estudios que determinen las verdaderas garantías para la navegación segura en todos los tramos de la Hidrovía con estas dimensiones máximas (290 metros de eslora por 65 de manga).

Se presentaron al grupo de trabajo las consideraciones realizadas por la CPTCP en la LI Reunión de la CA de la HPP en referencia al Informe Técnico de potencia adoptada en base a toneladas transportadas en convoyes de la HPP presentado por el Departamento Técnico de la Prefectura Naval Argentina, después de un intercambio de conceptos técnicos la delegación argentina comunicó que pondrá a consideración del Departamento Técnico la nota presentada, la que se adjunta como "**ANEXO II**".

Referente a los trabajos presentados por la delegación de Uruguay, que constan en el Acta anterior del Grupo de Trabajo, las delegaciones manifestaron que continúan en el estudio de los mismos comprometiéndose a emitir una opinión en la próxima reunión.

La delegación argentina manifestó que había elevado un documento en el cual establecía algunas sugerencias como requisitos para que la CPTCP fuera consolidando el proyecto de estudio de simulación comprendido entre el Puerto de San Lorenzo hasta el Puerto de Nueva Palmira en un convoy de dimensiones máximas (290 x 65 metros).

La delegación de Brasil reitera su posición a favor de la adopción de la dimensión máxima de convoyes de 290 por 65 metros, sujeto a las condiciones de navegabilidad de las embarcaciones y a los requisitos de seguridad de navegación establecidos por las respectivas autoridades marítimas; asimismo, destaca el entendimiento de que esta posición no representa un compromiso con la garantía de navegabilidad de convoyes con esta dimensión máxima.

2. REGLAMENTO 10 "RECONOCIMIENTOS, INSPECCIONES Y CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA EMBARCACIONES".

La delegación boliviana presenta un documento de análisis al Listado Consolidado de Supervisión 2018", aprobado en la XLIX Reunión de la CA de la HPP. El mismo se adjunta como "ANEXO III" y se solicita a las delegaciones realizar los comentarios respectivos durante la LIV Reunión de la CA de la HPP.

La delegación boliviana dio a conocer los trabajos realizados durante el periodo comprendido entre la LII y LIII Reunión de la Comisión del Acuerdo de la HPP, con respecto al "Sistema Informático Común Sobre el Elenco de Buques – SICSEB"; mismos se detallan a continuación:

- 1) Se concluyó la elaboración de los formatos que genera el Sistema y el Código de Acciones Tomadas.
- 2) Se incluyó la asignación automática de un número de documento generado para cada país en el "Formulario A" para poder hacer el seguimiento y trazabilidad.
- 3) En fecha 21 de septiembre de 2019, personal del Registro Internacional Boliviano de Buques – RIBB capacitó a los siguientes miembros de la Capitanía de Puerto Mayor Quijarro, para la aplicación eficiente del SICSEB:
 - CF. Edwin Bravo Lucana
 - TN. Yasmany Crespo Chavez
 - TN. Israel Uzquiano Carrillo
- 4) Posteriormente, en fecha 25 de septiembre de 2019, el personal de la Capitanía de Puerto Mayor Quijarro replicó la capacitación del empleo del SICSEB a los siguientes miembros de la Capitanía de Puerto Pantanal de la Marina de Brasil:
 - CF. Fabio Candido Da Silva
 - CC. Jairo Elesbao Santos
 - TTE. Wolney Barbosa da Cunha

En dicha capacitación surgieron las siguientes observaciones, mismas que fueron consideradas y atendidas por el equipo técnico del RIBB y cuyo informe se adjunta como "ANEXO IV":

- El Sistema exigía para la inserción de datos una cantidad exacta de caracteres en los apartados específicos para el registro de embarcaciones; al respecto, actualmente el Sistema permite al OSERP la opción de insertar datos sin restricciones.
- El Sistema no permitía registrar y tener acceso a datos de embarcaciones de otra bandera; al respecto, se actualizó el Sistema y se solucionó el inconveniente.
- Se sugirió que las deficiencias disponibles en el Sistema fueran organizadas por tipo; en consecuencia, se tomó en cuenta la propuesta y el código de deficiencia fue clasificado conforme el "Listado Consolidado de Supervisión 2018".
- Se observó que en el Sistema en el módulo de "Deficiencias Encontradas durante la Inspección" no se encontraban disponibles todos los Códigos de deficiencias

acordados en el "Listado Consolidado de Supervisión 2018"; al respecto, se actualizaron los códigos de deficiencias conforme mencionado Listado.

El grupo de trabajo dio a conocer que Argentina, Brasil y Bolivia ya iniciaron las pruebas con el Sistema; por su parte, Paraguay y Uruguay aun no hicieron uso del Sistema debido a que las embarcaciones que arriban a sus puertos se encuentran dentro de los seis meses de su última inspección.

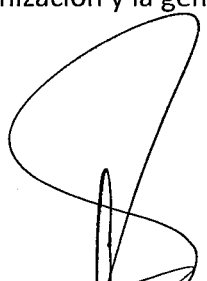
La delegación boliviana, recomienda a los Estados Miembros, que para hacer efectivo el envío de reportes de las supervisiones ejecutadas, cada país deberá haber inscrito el correo electrónico en el módulo de "Administrador" que proporciona el SICSEB.

Asimismo, con respecto a la inserción de embarcaciones en el SICSEB, la Delegación de Bolivia sugiere a los países signatarios el empleo de la matriculación de acuerdo a lo estipulado en el Capítulo IV (Marcado o Inscripción), Artículo 10 (Distintivo) del Reglamento 9 "Reglamento Sobre la Adopción de Requisitos Exigibles Comunes para la Matriculación de Embarcaciones, Inscripción de Contratos de Utilización e Intercambio de Información sobre Matriculación de Embarcaciones Altas, Bajas y Modificaciones".

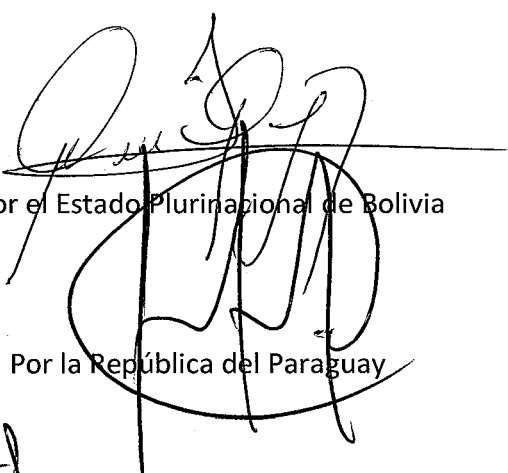
Se sugiere la incorporación en el Reglamento 10 "Reconocimientos, Inspecciones y Certificado de Seguridad para Embarcaciones" del siguiente texto:

"Apruébese el Sistema Informático de Consulta del Elenco de Buques (SICEB), el que permite registrar, controlar y hacer seguimiento de las supervisiones realizadas por los Estados Miembros del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná".

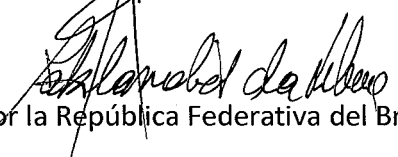
Las delegaciones destacan y agradecen a la delegación de la República de Argentina por la organización y la gentil atención recibida.



Por la República Argentina



Por el Estado Plurinacional de Bolivia



Por la República Federativa del Brasil

Por la República del Paraguay



Por la República Oriental del Uruguay

ANEXO I

Comisión del Acuerdo Hidrovía Paraguay - Paraná

Buenos Aires, 12/13 de noviembre de 2019

GRUPO: REGISTRO 10.

PAIS	Nombres y Apellidos	Institución	Correo electrónico	Firma
URUGUAY	JOSE LUIS ELIZONDO	PREFECTURA	elizondoelchies2@guizil.com	
Brasil	Rodrigo Morais Português	DNIT	rodruigo.portugues@dnit.gov.br	
Brasil	Jose Renato Ribas Fralho	ANTAQ	jpportugues@gmail.com	
Bolivia	Mijail Meza Maldonado	Autoridad Marítima	jose.fialho@antag.gov.br	
Brasil	CAPITÃO DE FREGATA FABIO CANDIDO DA SILVA	Autoridade Marítima	reconocimientos@ribb.gob.bo	
Paraguay	Gabriel Antonio Uchallo	Prefectura	fabio.candido@maunha.mil.br	
Paraguay	Carlos P. VECILLA E.	Prefectura	gabrielantonio1985@hotmail.com	
URUGUAY	José Eduardo AGUIÑAGA	MTOP	carlos_vecilla@hotmail.com	
BOLIVIA	Richard Uria Quiroz	Autoridad Marítima	eduardo.aguinaga@mtop.gub.uy	
Paraguay	Evelin R. Navarro M.	Viceministerio de Transp.	richarduriaq02@hotmail.com	
Paraguay	Silvia Stek	Viceministerio de Transporte	romy222@live.com	
Paraguay	Diego Vera	DGMM	WPC 50202a@mopc.gov.py	
BRASIL	MARTIN KÄMPF	MRE	01VERA943@gmail.com	

Paraguay Arturo Allende

D. G. M. M.
Dire. General de Marina
HERRAUTE.

arturoallende64@hotmail.com
aallende@mopc.gov.py

ANEXO I

Comisión del Acuerdo Hidrovía Paraguay – Paraná

Buenos Aires, 12/13 de noviembre de 2019

GRUPO: REGUSMENTO 10

[illegible]

ANEXO II

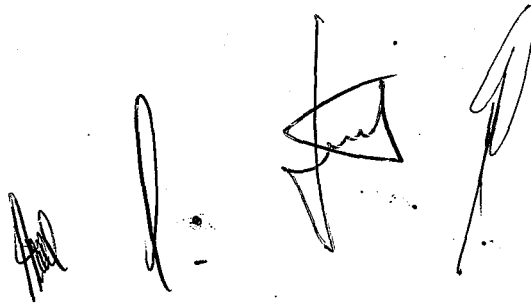
RELACION CARGA/POTENCIA

Con referencia al Estudio presentado por la Delegación Argentina, estamos realizando consultas técnicas sobre el mismo; considerando que hay distintos tipos de transmisión disponibles entre los diversos modelos de remolcadores que operan en la Hidrovía cuyas performances resultan muy variadas.

Adicionalmente se menciona la experiencia del USCG que según hemos verificado con ese Organismo de los EE.UU., sólo se trata de recomendaciones aplicables para casos de inundación.

El USCG aclara que a los efectos de la navegación a lo largo del Sistema del Mississippi, solicita observar las sugerencias de las autoridades u operadores de cada parte de ese sistema, siendo que no existe una reglamentación específica que determine una relación carga/potencia dentro del citado Sistema en Norte América.

Por lo tanto, solicitamos se continúe el análisis de esta propuesta.



ANEXO III

ANÁLISIS DEL LISTADO CONSOLIDADO DE SUPERVISIÓN 2018"

Documento presentado por la delegación boliviana para ser considerado durante la LIV Reunión de la CA de la HPP.

OBSERVACIONES	SUGERENCIAS
Las siguientes referencias en asteriscos no se utilizan en ningún lugar del Listado Consolidado: (***) Aplicable a barcasas con tripulación (****) Aplicables solo a buques y barcasas portacontenedores y remolcadores cuando transporten cargas (*****) Aplicable solo para barcasas que transportan hidrocarburos	Se sugiere verificarlos y si corresponde eliminarlos del Listado Consolidado.
Numeral 3. Certificado de Seguridad de la Navegación (I) La referencia (I) indica: Para las embarcaciones de bandera paraguaya, conforme a su Legislación vigente: Certificados de Seguridad de Construcción, Seguridad Radioeléctrica y Seguridad de Equipos, para buques de carga.	Paraguay el año 2014 internalizó el reglamento 10 "Reconocimientos, Inspecciones y Certificado de Seguridad para Embarcaciones", sería bueno consultar cuando implementarán el Certificado de Seguridad de la Navegación estipulado en el mismo.
Numeral 4. Certificado de Francobordo Contiene 2 códigos de deficiencia 100.7 y 100.8 copiados del Código de deficiencias de Viña del Mar.	Se sugiere solo tomar un número de código de deficiencia y no los dos para evitar confusiones.
Numeral 5. Certificado de Dotación de Seguridad	Se sugiere que sea la misma denominación que emplea el Código de deficiencias de Viña del Mar "Documento de Dotación Mínima de Seguridad"
Numeral 6. Certificado de Prevención de Contaminación de Basuras (V) La referencia (V) indica: No aplicable para embarcaciones de bandera brasileña	Bolivia tampoco emite el Certificado de Prevención de Contaminación de Basuras. Se sugiere se consulte si los restantes 3 países lo emiten. Ver que documento se debe pedir en reemplazo de éste o ver si queda o se quita este ítem.
Numeral 8. Certificado de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (Nav. Fluv. + 400 TAT) (VI) La referencia (VI) indica: Aplicable para barcasas que transportan hidrocarburos. Para embarcaciones de bandera brasileña, exigir el Documento de Declaración de Conformidad para Transporte de Petróleo (Declaracao de Conformidade para transporte de Petroleo) solamente para embarcaciones que transporten petróleo y/o derivados cuyo volumen de los tanques de carga sea superior a 200 m3.	Se sugiere solicitar una aclaración del significado de (Nav. Fluv. + 400 TAT). En la Columna "BARCAZAS (Especificar con / sin dotación)", cambiar NO por (T) SI, debido a que este ítem se aplica a barcasas que transportan hidrocarburos.
Numeral 11. Plan de Contingencia, Lucha contra Incendio y Contaminación por Hidrocarburos (VII) La referencia (VII) indica: Para embarcaciones de	En la referencia que dice que "en lugar del Plan de Lucha contra Incendio, exigir un PLAN DE SEGURIDAD (Plano de Seguranca)", se sugiere quitar porque

ANEXO III

ANÁLISIS DEL LISTADO CONSOLIDADO DE SUPERVISIÓN 2018"

bandera brasileña, exigir un PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO PARA POLUCION POR ACEITE (Plano de emergencia de bordo para Poluicao por óleo) solamente para embarcaciones que transporten petróleo y/o derivados cuyo volumen de los tanques de carga sea superior a 200 m3. En lugar del Plan de Lucha contra Incendio, exigir un PLAN DE SEGURIDAD (Plano de Seguranca)	también el mismo texto ya está referido y es requerido en el numeral 20. Asimismo, comentar que el Código de deficiencias de Viña del Mar indica "Contaminación por aguas sucias", No por Hidrocarburos.
Numeral 12. Rol de Zafarranchos (III) La referencia (III) indica: Aplicable a barcasas con tripulación	Se sugiere solicitar que el país que tiene este tipo de barcasas informe cuales.
Numeral 13. Certificado de Protección del Buque (SOLAS. Regla XI-2/2.2) Mayores de 500 Tn o DECLARACION DE PROTECCION	Se debería establecer un documento equivalente para naves de arqueo bruto menor a 500.
Numeral 15. Derroteros de la Zona en donde navegar	El código de deficiencia número 1530.5 del Listado Consolidado, en relación al Código de deficiencias de Viña del Mar le corresponde al numeral 16. Se sugiere asignarle un nuevo número de código de deficiencia o quitarlo del Listado Consolidado en el cual existe de forma similar el numeral 14 Carta o Croquis de la Zona a Navegar.
Numeral 16. Reglamento para Prevenir los Abordajes (II) La referencia (II) indica: Mientras no esté vigente el Reglamento para la Hidrovía, se utilizará el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes	El código de deficiencia número 1530.3 del Listado Consolidado, en relación al Código de deficiencias de Viña del Mar le corresponde al ítem "Cuadro de Señales de Salvamento" que no está en el listado. Se sugiere colocar el número de código de deficiencia correcto 1530.5. Asimismo, comentar que el reglamento 4 "Reglamento para prevenir los abordajes" fue internalizado por los 5 países signatarios, se sugiere quitar la referencia.
Numeral 19. Identificación de Buques. Tiene como código de deficiencia el número 9900.00	El código de deficiencia número 9900.0 en el mismo Listado Consolidado también se les atribuye a los numerales 85 Botiquín, 86 Manual de Primeros Auxilios y 87 Camilla. Se sugiere cambiar el código por la numeración 900.13 que emplea el Código de deficiencias de Viña del Mar

ANEXO III

ANÁLISIS DEL LISTADO CONSOLIDADO DE SUPERVISIÓN 2018"

Numeral 20. Planos de Arreglo General y de Lucha c/ Incendios (VIII) La referencia (VIII) indica: En lugar del Plan de Lucha contra Incendio, exigir un PLAN DE SEGURIDAD (Plano de Seguranca)	Se sugiere solicitar una aclaración de la referencia "En lugar del Plan de Lucha contra Incendio, exigir un PLAN DE SEGURIDAD (Plano de Seguranca)", si solo se aplica a naves de bandera brasileña o para todas.
Numeral 22. Certificado de Carga sobre Cubierta (IV) La referencia (IV) indica: Aplicables solo a buques y barcasas porta contenedores y remolcadores cuando transporten carga. Para embarcaciones de bandera brasileña no hay un certificado específico para transporte de carga sobre cubierta, pero consta la autorización para transporte de carga cubierta en el CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACION (Certificado de Seguranca de Navegacao)	Bolivia al igual que Brasil no emite el "Certificado de Carga sobre Cubierta" pero consta la autorización para el transporte de carga en cubierta en el Certificado de Seguridad de la Navegación, tal cual lo estipula el Artículo 15 del Reglamento 1 "Único para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta de Embarcaciones de la Hidrovía" que no exige la emisión del mencionado certificado. Se sugiere consultar a los otros 3 países restantes si emiten un certificado específico.
▪ Numeral 22 A) Licencia de Estación de Radio. ▪ Numeral 22 b) Libros reglamentarios. (navegación y máquinas) ▪ Numeral 32 a) Axiometro o indicador de ángulo de palas de timón o toberas. ▪ Numeral 40 A) Tablero de luces de navegación. (prueba alarmas) ▪ Numeral 62 a) Fugas de combustible, aceite y agua ▪ Numeral 62 b) Manómetros / Indicadores ▪ Numeral 62 c) Alarmas de máquinas ▪ Numeral 69 a) Sentina Limpia (sin restos oleosos con riesgo de incendio) ▪ Numeral 84 a) Reconocimientos médicos.	Todos los numerales que seguro fueron insertados después de las primeras versiones del Listado Consolidado, se colocaron como subíndices con letras mayúsculas o minúsculas. Se sugiere volver a remunerar los lugares de los códigos de deficiencia ordenadamente por qué no alteraría el sentido de la Lista.
▪ Numeral 43 a) Disponibilidad inmediata. (Elementos salvavidas) ▪ Numeral 43 b) Instrucciones operacionales (Elementos salvavidas) ▪ Numeral 47 a) Disponibilidad inmediata. ▪ Numeral 52 a) Instrucciones operacionales	Se sugiere volver a remunerar los códigos de deficiencia ya qué no alteraría el sentido de la Lista. Y aclarar a que se refiere o quitarlos de la lista, ya que la disponibilidad e instrucciones operativas se verifican durante las supervisiones y pueden ser asentadas en el código de deficiencias al que se relaciona.
Numeral 41. Bote Salvadas, Trabajo o Balsa (si se encuentra en plano) (*)	Se debe corregir la palabra Salvadas por a correcta SALVAVIDAS. Se sugiere quitar el símbolo (*) que no es referencia que tenga que ver con este ítem,

ANEXO III

ANÁLISIS DEL LISTADO CONSOLIDADO DE SUPERVISIÓN 2018"

	ya que el mismo es referente a la Exigencia supeditada a la entrada en vigencia de la parte del Reglamento RIOCON relacionado con el mismo.
▪ Numeral 44. Bomba de Incendio capaz de servir a dos líneas simultáneas (Principal y Emergencia acorde plano) ▪ Numeral 45. Cajas, Mangueras, Conexiones y Lanzas. ▪ Numeral 46. Repartidor Universal. ▪ Numeral 47. Extintores portátiles y semiportátiles. ▪ Numeral 52. Sistema de L.C.I. (Acorde Plano Correspondiente Aprobado por el Estado de Abanderamiento). ▪ Numeral 67. Protección de zonas móviles ▪ Numeral 68. Protección de zonas calientes ▪ Numeral 69. Niveles de tanque de combustibles (vidrios y con protección) ▪ Numeral 79. Brida de conexión universal	En la Columna "BARCAZAS (Especificar con / sin dotación)", está escrito (T) SI, que debe estos ítems aplicarse a barcas que transportan hidrocarburos (Tanque), en ningún lado del listado se encuentra esta referencia. Se sugiere aclarar este letra T.
Numeral 50. Bomba de achique portátil	El código de deficiencia número 760.1 del Listado Consolidado, en relación al Código de deficiencias de Viña del Mar le corresponde al numeral 62. Se sugiere asignarle un nuevo número de código de deficiencia.
Numeral 53. Sistema fijo de extinción de incendios	El código de deficiencia número 700.2 del Listado Consolidado, en relación al Código de deficiencias de Viña del Mar le corresponde al numeral 52. Se sugiere asignarle un nuevo número de código de deficiencia o en caso de que sea lo mismo que el numeral 52, quitarlo del Listado Consolidado.
Numeral 61. Sistema de gobierno principal y emergencia (prueba)	El código de deficiencia número 1440.4 del Listado Consolidado, en relación al Código de deficiencias de Viña del Mar le corresponde al numeral 28. Se sugiere asignarle un nuevo número de código de deficiencia.

ANEXO III

ANÁLISIS DEL LISTADO CONSOLIDADO DE SUPERVISIÓN 2018"

Numeral 62. Sistema de achique (1 bomba de achique e incendio y 1 de servicios generales como mínimo)	En la Columna "BARCAZAS (Especificar con / sin dotación)", está escrito "Provisto por el Remolcador". Se sugiere colocar NO, ya en la supervisión de debe verificar que el remolcador cuente con este ítem.
Numeral 67. Protección de zonas móviles	El código de deficiencia número 1400.0 del Listado Consolidado, en relación al Código de deficiencias de Viña del Mar no existe. Se sugiere cambiar el número de código de deficiencia por el exacto 1400.
Numeral 68. Protección de zonas calientes	El código de deficiencia número 1440.4 del Listado Consolidado, en relación al Código de deficiencias de Viña del Mar le corresponde al numeral 67. Se sugiere cambiar el número de código de deficiencia por el exacto 1400.1
Numeral 70. Estado de cubierta y casco, barandillas, escaleras y bordas	El código de deficiencia número 1200.0 del Listado Consolidado, en relación al Código de deficiencias de Viña del Mar no existe. Se sugiere colocar el código de deficiencia por el exacto 1200.
Numeral 72. Marcas de seguridad y líneas de flotación	El código de deficiencia número 1200.0 del Listado Consolidado, en relación al Código de deficiencias de Viña del Mar no existe, pero el más parecido 1200 le corresponde al numeral 70. Se sugiere cambiar el número de código de deficiencia por el exacto 1200.1
▪ Numeral 85. Botiquín ▪ Numeral 86. Manual de primeros auxilios ▪ Numeral 87. Camilla	El código de deficiencia número 9900.0 del Listado Consolidado, en relación al Código de deficiencias de Viña del Mar no existe, el más parecido es el 9900 y se utiliza para los tres numerales 85, 86 y 87 indistintamente. Se sugiere asignar otro número para cada ítem o de lo contrario fusionar los tres en uno solo tal como está en el Código de deficiencias de Viña del Mar.

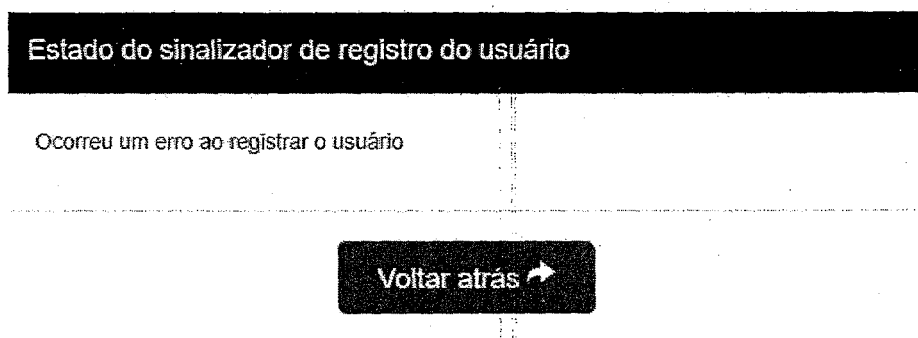
ANEXO IV

ANÁLISE DO SISTEMA INTEGRADO DE SUPERVISÃO DE EMBARÇÕES DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ (HPP).

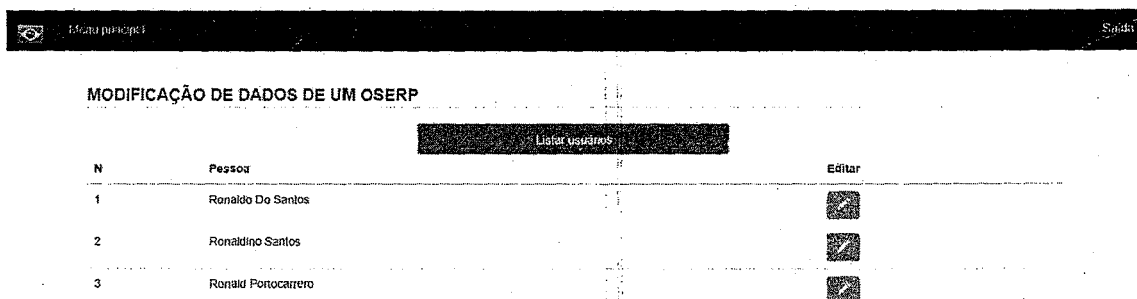
No dia 25/09/19 estive na Capitania Fluvial da Pantanal (CFPN) uma equipe da Armada da Bolívia, composta pelos Capitão de Fragata Edwin BRAVO Lucana, Tenente CRESPO e Tenente UZQUIANO com o objetivo de apresentar e dirimir algumas dúvidas sobre Sistema Integrado de Supervisão de Embarcações da HPP.

Na ocasião os inspetores da CFPN apresentaram aos oficiais bolivianos a ocorrência dos seguintes erros apresentado pelo sistema:

Após diversas tentativas para registrar um novo OSERP e ALTA DE NAVE, foi constatado que eram necessários números de caracteres exatos nos campos de preenchimento, como telefone do OSERP e número IMO das embarcações. Do contrário, aparecia a mensagem abaixo:



Foi observado ainda que os dados lançados de NUEVO OSERP e ALTA DE NAVE não ficaram mais disponíveis para consulta:



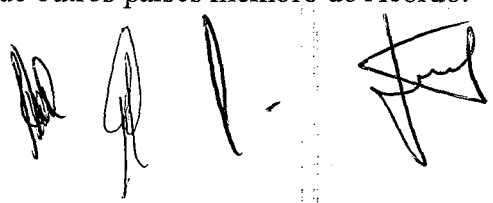
N	Pessoa	Editar
1	Ronaldo Do Santos	
2	Ronaldino Santos	
3	Ronald Potocarrero	

Além disso, foi observado que, após o lançamento de uma inspeção com deficiências, não aparece o FORM B na emissão de documentos e o FORM A aparece como “sem deficiências”.

Em razão das observações acima foram apresentadas sugestões para aprimoramento do sistema, tais como:

a) A inserção de dados não deveria estar condicionada a caracteres em uma quantidade exata, deixando o Administrador e os OSERP com a possibilidade de inserir dados corretos, independente das especificidades.

b) É necessário que o Administrador tenha a possibilidade de cadastrar embarcações de bandeiras diferentes e ter acesso aos dados de embarcações lançadas pelos Administradores de outros países membro do Acordo.



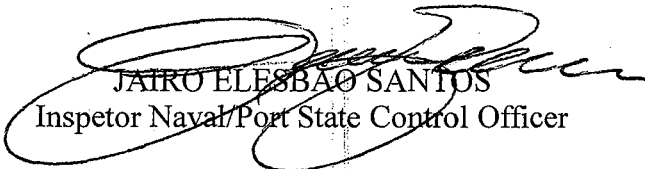
c) O rol de códigos de deficiências presente no sistema é de grande utilidade, contudo, as deficiências deveriam ser separadas por tipos específicos de deficiências.

Os erros e sugestões apresentadas foram anotadas pelos oficiais da Bolívia a fim de realizar as correções e/ou inclusão das sugestões.

A partir do dia 18 de outubro iniciou-se o lançamento das inspeções realizadas pelos inspetores da CFPN com sucesso. Contudo, foi observado que nem todos os códigos de deficiências relacionados na lista do **"Listado Consolidado de Supervision"** estão disponíveis para lançamento no campo **"Deficiências encontradas nesta Inspeção"**. Sendo assim, sugere-se que sejam disponibilizados todos os códigos quando da inserção das deficiências.

No dia 21 de outubro foram recebidas as primeiras mensagens (e-mail) informando a respeito de inspeções realizadas por outros países membros do Acordo da HPP.

Corumbá-MS, em 07 de novembro de 2019.


JAIRO ELESBAO SANTOS
Inspetor Naval/Port State Control Officer