

**ACTA DE LA
XLI REUNIÓN DEL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA
PARAGUAY-PARANA**

En la ciudad de Río de Janeiro, República Federativa de Brasil, los días 8 y 9 de noviembre de 2010, se realizó la XLI Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná (CIH), a la cual asistieron las delegaciones de los cinco países que lo componen.

La lista de las respectivas comitivas, así como los representantes de otros organismos invitados al evento, se agrega como Anexo I.

En la apertura de la sesión, el Jefe de la Delegación de la República de Paraguay, en su carácter de Presidente Pro Tempore, dio la bienvenida a las delegaciones. A continuación, presentó el temario tentativo de la agenda de la XLI Reunión, invitando a las delegaciones a emitir sus consideraciones sobre dicho temario.

La delegación Argentina solicitó que se efectuaran algunas aclaraciones sobre el punto 5 del temario tentativo "Internalización de los reglamentos y protocolos y la escasa gestión para la aplicación de los mismos" en cuanto al término "escasa" que califica a la gestión y, además, sobre el procedimiento de incorporación de este punto en la agenda. Se efectuaron las explicaciones solicitadas y, luego de un breve intercambio de opiniones, se decidió eliminar dicho término del punto en cuestión.

La delegación de Bolivia solicitó suprimir el punto 7 de la agenda sobre la "Presentación y entrega de las cartas náuticas de la Laguna Cáceres y del Canal Tamengo", debido a que el personal especializado no podía concurrir a la reunión.

Finalmente, la delegación de Paraguay pidió un cambio en el orden del temario ya que los delegados pertinentes arribarían por la tarde, por lo cual el punto 3 "Reglamento único de dimensiones máximas de los convoyes", se lo ubicó como punto 7. Asimismo, recordó que desde la última reunión del CIH se habían realizado dos reuniones de la Comisión del Acuerdo, por lo cual debería agregársela en el punto 2 de la agenda tentativa.

Concluido el debate se aprobó la Agenda de la XLI Reunión del CIH, la cual quedó constituida de la siguiente manera:

1. TRASPASO DE LA PRESIDENCIA PRO TÉMPORE.
2. RELATORÍA DE LAS ACTAS DE LAS XXXVI y XXXVII COMISIÓN DEL ACUERDO.
3. PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE CONDICIONES DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA UNA MAYOR COMPETITIVIDAD
4. INTERNALIZACIÓN DE LOS REGLAMENTOS Y PROTOCOLOS Y LA GESTIÓN PARA LA APLICACIÓN DE LOS MISMOS

A) SISTEMA TRANSITORIO DE HABILITACIÓN DE LOS PILOTOS Y BAQUEANOS DE LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ A SER APLICADO MIENTRAS NO ESTÉN INTERNALIZADOS LOS REGLAMENTOS POR LOS ESTADOS PARTES.

B) PRESENTACIÓN DE BOLIVIA SOBRE TEMA DE BARCAZAS Y EMPUJADORES

5. INFORME SOBRE EL ESTADO DE SITUACIÓN DE LA NAVEGACIÓN EN EL TRAMO ARGENTINO DE LA HIDROVÍA

6. REGLAMENTO ÚNICO DE DIMENSIONES MÁXIMAS DE LOS CONVOYES

Previo a comenzar la consideración del temario, la Secretaría Ejecutiva presentó un breve informe acerca de las actividades realizadas en el interperíodo. Se agrega como anexo II.

1.- TRASPASO DE LA PRESIDENCIA PRO-TÉMPORE

El Jefe de la Delegación de Paraguay agradeció a las delegaciones y a la Secretaría Ejecutiva por el apoyo recibido durante su gestión y procedió a transferir, conforme lo establecido en el Estatuto, la Presidencia Pro Témpore al Jefe de la Delegación de la República Oriental del Uruguay, quien a su vez agradeció la responsabilidad conferida.

2.- RELATORÍA DE LAS ACTAS DE LAS XXXVI y XXXVII COMISIÓN DEL ACUERDO

El Presidente de la Comisión del Acuerdo efectuó la relatoría de las Actas de la XXXVI y XXXVII Reunión del organismo, siguiendo en su informe verbal el orden de los puntos relevantes de la agenda tratada en esas reuniones, destacando de manera sucinta pero exhaustiva lo discutido.

El texto de las Actas de la XXXVI y XXXVII Reunión de la Comisión del Acuerdo se agrega como Anexo III de la presente.

3.-PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE CONDICIONES DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA UNA MAYOR COMPETITIVIDAD

La Secretaría Ejecutiva presentó verbalmente el Informe que le fuera encomendado sobre este tema en la última reunión y procedió a su distribución a las delegaciones. Se agrega como Anexo IV.

La delegación de Bolivia expresó que la problemática de la igualdad de condiciones para mejorar la competitividad está siempre presente para su país, en particular el tema que más preocupaba era el artículo 5 del citado Protocolo. Agregó que en los últimos años en Bolivia se había iniciado un proceso de industrialización importante, siendo el proyecto de la Hidrovía fundamental en este proceso debido que permitía la salida al océano de un país mediterráneo como el suyo y, consecuentemente, apoyaba el desarrollo económico de su pueblo. Asimismo, destacó que en este contexto y debido al

desarrollo tecnológico actual, su país podría construir barcasas y remolcadores, proyecto al que se encuentra abocada la Armada Boliviana. Por otra parte, reconoció la solidaridad de Argentina, Paraguay y Uruguay que permiten la utilización de sus puertos, lo cual contribuye al proceso mencionado. Finalmente resaltó que la preocupación de su país era que sus embarcaciones tuvieran pilotos propios, que no se cumpliera el marco regulatorio existente y que este incumplimiento estaría perjudicando a su país. Por ello, el cumplimiento del Protocolo significaría un importante avance para superar las dificultades actuales, lo cual podría lograrse con esfuerzo y voluntad política.

La delegación de Uruguay acompañó la posición de la delegación de Bolivia y solicitó los máximos esfuerzos para alcanzar condiciones igualitarias en el desarrollo del transporte en la Hidrovía, de modo tal que permita a todos los países lograr su máxima potencialidad. Consideró que a tal fin era necesario contar con información de base sobre el estado actual del Protocolo y reglamentos en cada país y los principales impedimentos que dificultan su aplicación. Sugirió que se organice como una matriz a fin de facilitar e análisis.

La delegación Argentina recordó que este punto de la agenda había sido planteado por su país en ocasiones anteriores, porque entendía que si bien el Protocolo se encuentra vigente, no ha podido ser puesto en práctica pese a las fechas establecidas en el mismo. Agregó que el Protocolo abarca diferentes temas pero con un objetivo común, por lo cual debía considerarse de modo integral. Esto es, no se puede seleccionar un tema en particular y dejar de lado el tratamiento de otros. La consideración de todos los casos necesitaba el fundamento técnico pero también la decisión política, que permitiera un debate particular sobre todos los artículos, ya que casi las dos terceras partes de ellos no han sido cumplidas. Finalmente, respecto de la revalidación de títulos, señaló que esta cuestión también es de suma importancia para su país ya que el tramo de su jurisdicción abarca el 48% de la Hidrovía y si las tripulaciones no estaban capacitadas podían poner en riesgo la navegación y producir contaminación ambiental en ese tramo, donde en sus orillas existen importantes poblaciones y es a través de dicho río que sus productos son exportados. La delegación Argentina manifestó que en razón de todo ello es que se encontraba dispuesta a seguir tratando estas cuestiones el ámbito de los órganos del Acuerdo de Transporte.

La delegación de Brasil manifestó que la consideración del tema tiene suma urgencia y que la competitividad es necesaria para todos los países. En el caso de Brasil señaló que está sufriendo consecuencias negativas debido a que sus reglas son rígidas y hacen que sus armadores migren a otras banderas. Asimismo, en cuanto a los tripulantes en la Hidrovía, su país necesita un número creciente ya que los que tiene aprovechan otras oportunidades y migran a otros lugares. Es por ello que las reglas iguales para todos es un imperativo para su país y que la Hidrovía es tan importante como para los otros países miembros. Atento a lo dicho, es que entendió que tenía que haber un esfuerzo concentrado para un principio de solución en el marco del Acuerdo de Transporte, dejando de lado las posiciones rígidas de cada país, y que permitiera avanzar y no retroceder. Por último, expresó que en cuanto a la cuestión de la formación de las tripulaciones consideró que era fundamental para acortar distancias.

La delegación de Paraguay consideró que debía buscarse una solución de toda la problemática relativa a la igualdad de condiciones para mejorar la competitividad dentro del ámbito del Acuerdo.

Luego de las intervenciones de cada una de las delegaciones, siguió un intenso debate sobre el mejor modo de continuar con el tratamiento de este punto de la agenda. Se decidió que se constituya un Grupo de Trabajo político-técnico Ad hoc para que examine el estado de efectivo cumplimiento del Protocolo, los reglamentos del Acuerdo e identifique los posibles inconvenientes para el cumplimiento de los mismos y los problemas para la internalización de los reglamentos, debiendo terminar su labor para junio del año 2011. Asimismo, dicho Grupo de Trabajo Ad hoc deberá producir un informe que, previo a la elevación del CIH, debe ser considerado por la Comisión del Acuerdo

A tal efecto, se estableció que:

1. antes del 30 del presente mes las delegaciones comunicarán a la Secretaría Ejecutiva la integración de las respectivas representaciones ante el Grupo mencionado
2. antes del 15 de diciembre del presente año, sobre la base del documento elaborado por la Secretaría, se le hagan llegar los temas a incluir en la agenda de trabajo
3. el Grupo de trabajo determinará su calendario, que preverá como mínimo la celebración de cuatro reuniones
4. la Secretaría Ejecutiva efectuará las coordinaciones necesarias para la convocatoria y organización de las reuniones
5. se realice la primera reunión en la primera quincena de febrero del año 2011 en la República Oriental del Uruguay

Finalmente, la representación de la Comisión Permanente de la Cuenca del Plata (CPTCP) solicitó participar como observador en las reuniones del Grupo citado. Luego de un intercambio de opiniones, se consideró que la participación del sector privado iba a contribuir a los objetivos buscados con el proceso iniciado, si bien eran los Estados los que tenían la responsabilidad de llevarlo adelante. En razón de ello, se aceptó la solicitud de la CPTCP y se decidió que el Grupo constituido sería el que convocase a los representantes de dicha entidad a participar de las reuniones, cuando lo considere oportuno.

4.- INTERNALIZACIÓN DE LOS REGLAMENTOS Y PROTOCOLOS Y LA GESTIÓN PARA LA APLICACIÓN DE LOS MISMOS

A) SISTEMA TRANSITORIO DE HABILITACIÓN DE LOS PILOTOS Y BAQUEANOS DE LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ A SER APLICADO MIENTRAS NO ESTÉN INTERNALIZADOS LOS REGLAMENTOS POR LOS ESTADOS PARTES.

B) PRESENTACIÓN DE BOLIVIA SOBRE TEMA DE BARCAZAS Y EMPUJADORES

La Delegación de Bolivia, que había solicitado la incorporación de este tema en la agenda, manifestó que atento a que consideraba que el tratamiento de esta cuestión se encontraba comprendida en las consideradas en el punto 3 y debido al acuerdo alcanzado sobre las mismas, propuso postergar el tema a la espera de los resultados que se logren en el ámbito del Grupo de Trabajo convocado.

5.- INFORME SOBRE EL ESTADO DE SITUACIÓN DE LA NAVEGACIÓN EN EL TRAMO ARGENTINO DE LA HIDROVÍA

La delegación Argentina manifestó que había pedido la inclusión de este tema para poner en conocimiento del CIH algunas cuestiones que consideraba de interés sobre la actividad realizada por su país en la Hidrovía. El informe consistió en tres presentaciones que se adjuntan como Anexo V.

La primera de ellas se refirió a la Situación actual en el tramo de jurisdicción argentina en la Hidrovía, de Santa Fe al Norte; la segunda, sobre el Plan Maestro Director del Río Paraná, y la última, sobre cuestiones de seguridad de las embarcaciones presentada por la Prefectura Naval Argentina, mediante la cual puso en conocimiento del CIH que debido a importantes deficiencias se produjo la detención de más de cien unidades de transporte en el período junio/octubre del 2010.

En relación a la primera, se formularon algunos pedidos de aclaraciones en cuanto a la posibilidad de cobro de peaje y al sistema utilizado de balizamiento.

Al respecto, la Delegación de Bolivia manifestó que la presentación de la delegación de Argentina genera incertidumbre, por lo que realizó la siguiente declaración: "Bolivia rechaza enérgicamente cualquier posibilidad de cobros de peaje y considera que son contrarios al Acuerdo, su espíritu y atentarian contra la libertad de navegación y tránsito".

Luego de un intercambio de opiniones, y debido a la naturaleza de las declaraciones realizadas en el seno del CIH, la delegación de Argentina manifestó que tomaba nota de dichas declaraciones y, consecuentemente iba analizarlas desde un punto de vista técnico y político, y efectuar oportunamente una declaración al respecto. Asimismo, resaltó que con un espíritu positivo para la integración, su país ha iniciado la ejecución de una obra en beneficio de todos los países de la Hidrovía.

Se acordó a propuesta de las delegaciones de Bolivia y Uruguay que la Secretaría prepare un informe sobre los aspectos técnicos y jurídicos relativos al eventual cobro de un peaje en el ámbito de la hidrovía.

En relación a la tercera presentación, y habida cuenta que de ella surgían diversos aspectos relativos a la deficiente condición de seguridad de las embarcaciones, se efectuaron diversas consideraciones al respecto.

La representación de la CPTCP manifestó que ya se habían reunido con las autoridades argentinas y que su preocupación era cómo solucionar el problema, debido a que la cantidad de barcasas a acondicionar sería considerable, lo que conlleva a la

problemática referida a la falta de facilidades, y el tiempo que insumiría para el acondicionamiento, y la relacionada con la falta del respectivo financiamiento. Agregó que la situación actual es la consecuencia del ingreso de barcazas en las condiciones señaladas desde años atrás y que sigue ocurriendo en la actualidad.

A continuación se produjo un intercambio de opiniones, resaltando la necesidad de facilitar la actividad a los armadores pero dentro de los límites acordados y reforzar los compromisos de los Estados en la gestión de seguridad de las embarcaciones, tanto como Estado de abanderamiento como en el despacho de las mismas. Asimismo, debería asumirse el problema en toda su dimensión, buscando acuerdos con los armadores para un plan de sustitución de barcazas y acondicionamiento de ellas.

Luego del debate se consensuó en exhortar a las autoridades competentes de los Países miembros a realizar los reconocimientos e inspecciones establecidos sobre condiciones de navegabilidad de las embarcaciones y que cada País miembro busque los mecanismos pertinentes que permitan a los armadores llevar a cabo un programa de mantenimiento y acondicionamiento de las embarcaciones.

6.- REGLAMENTO ÚNICO DE DIMENSIONES MÁXIMAS DE LOS CONVOYES

La delegación de Paraguay solicitó la inclusión de este tema en la agenda a fin de que sea considerada la posibilidad de remitir a la Comisión del Acuerdo, el Reglamento de referencia para ser modificado. Ante la solicitud de otras delegaciones, aclaró que la propuesta de modificación era la de establecer en el Río Paraguay en el tramo comprendido entre el Río Apa hasta la ciudad de Corumbá, las mismas dimensiones existentes en la actualidad entre aquél y Confluencia.

Se decidió que el Reglamento sobre dimensiones máximas de los convoyes sea remitido a la Comisión del Acuerdo para considerar la propuesta de modificación presentada por la delegación de Paraguay.

Concluidos los temas de la Agenda y como resultado de la presente Reunión, se adoptaron las siguientes DECISIONES:

- 1/XLI Tomar conocimiento de lo actuado en ocasión de la XXXVI y XXVII Reunión de la Comisión del Acuerdo y agregarlas como Anexo III.
- 2/XLI Crear un Grupo de Trabajo político técnico a fin de examinar el estado de efectivo cumplimiento del Protocolo adicional sobre condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad, los Reglamentos del Acuerdo e identificar los problemas que impiden su cumplimiento, el cual deberá terminar su labor antes del 30 de junio del año 2011, y conforme al procedimiento establecido en el punto 3.
- 3/XLI Remitir a la Comisión del Acuerdo el Reglamento sobre dimensiones máximas de los convoyes para considerar la propuesta de modificación presentada por la delegación de Paraguay a los efectos de establecer en el Río Paraguay en el

tramo comprendido entre el Río Apa hasta la ciudad de Corumbá, las mismas dimensiones existentes en la actualidad entre aquél y Confluencia.

Las Delegaciones convinieron en aprobar el Acta con sus respectivos Anexos y acordaron que la fecha de la XLII Reunión sea en agosto de 2011 con sede en la República Oriental del Uruguay.

Finalmente, agradecieron a la Delegación de Brasil por las atenciones recibidas, clausurando las deliberaciones el 9 de noviembre de 2010.

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

ANEXO II

INFORME SUCINTO DE ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR LA SECRETARÍA EJECUTIVA

A tenor de lo establecido en el artículo 20 apartado i) del Estatuto del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay Paraná, se procede a realizar un relato sucinto de lo actuado por la Secretaría Ejecutiva.

1 Se desarrollaron las actividades administrativas habituales de recepción y distribución de la correspondencia correspondiente a las convocatorias para la presente reunión y las tareas estatutarias inherentes a la organización de la misma.

2 Se procedió a diligenciar la protocolización ante la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) del texto modificatorio al "REGLAMENTO ÚNICO DE DIMENSIONES MÁXIMAS DE LOS CONVOYES, de acuerdo a la Decisión HPP/CA/DEC N° 90/07 y Decisión 8/XXXVII del CIH. Esta tramitación fue suspendida conforme lo informado por la ALADI mediante nota ALADI/SUBSE-LC 318/10.

3 La Secretaría Ejecutiva se ha instalado en las oficinas ubicadas en el segundo piso del edificio sede de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, sito en la Avenida España 2221, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, TE: 54 11 4615964/43624962.

4 La Secretaría Ejecutiva ha contratado al Licenciado en relaciones internacionales, Matías Arese, y otro personal administrativo para la atención y consideración de los diversos asuntos de la Secretaría. A dichas contrataciones se ha podido sumar la colaboración del CN (R) y abogado Dr. Guillermo Bartoletti. Todo ello a fin de consolidar un grupo de trabajo que dé sustento a las tareas desarrolladas por la Secretaría.

5 Se encuentra en estudio un proyecto para editar una publicación para la difusión de las actividades y situación del Programa de la Hidrovía, costeadada con fondos de la Secretaría Ejecutiva, y que en la próxima reunión del CIH será puesto a consideración.

ANEXO III

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, cuya nómina figura como ANEXO I.

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, que se incorporan como ANEXOS II, III y IV, respectivamente.

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 expender 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@prefectura naval.gov.ar o a la Subsecretaría 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, que se agrega como ANEXO V.

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", que se incorpora como ANEXO VI.

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. A este 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 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 D) para la adecuación del Convenio MARPOL a la HPP, cuyo informe se acompaña como ANEXO VII.

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 continuar con el tratamiento de este punto en la próxima Reunión. Se agrega el Listado provisorio como ANEXO VIII.

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", que se agrega al presente Acta como ANEXO IX.

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. Se agrega como ANEXO X.

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, cuya integración se incorpora como ANEXO XI.

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 explico a los armadores como debería funcionar la C. Acuerdo, el Ministro Marcelo Jardim en aquel momento Presidente junto con los demás jefes de Delegaciones informo 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 solo 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 ultimo convoy que cargo en Bolivia, termino sus operativos de carga un lunes a la tarde fue liberado después de hacer todos los tramites 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 realizo inspecciones del convoy el sábado a la tarde liberando, después de cumplidos los pendientes, el domingo a la mañana. Este convoy llevo 5 días para su operativo de carga y 7 días para cumplir los trámites de salida ante las Autoridades bolivianas y brasileras.

- c) Liberación de barcazas: es fundamental que se implemente una agencia del SENASAG en Puerto Quijarro con la autoridad para emitir el certificado de fitosanitario sin la necesidad que este original tenga una vez cargada la barcaza que ir 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 Suarez con el compromiso que se presentaran los originales en la aduana de Puerto Suarez 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 mas que las autoridades Brasileñas consideren la posibilidad de aumentar las dimensiones de convoyes a 319x 60 m en el tramo Brasileiro considerando que Paraguay que tiene el tramo de navegación mas difícil del río permite la navegación con esas dimensiones y que la autoridad Brasileira 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 perdidas 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 barcazas 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 C. A. 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 barcazas 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 Kmt.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 barcazas cargadas que se limite a que el convoy tenga menos que 5.000 Ton. de carga en sus barcazas para esas dimensiones, que de bajada de día se permita los actuales 180mx50m mas 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 reflexiva, que permita el franqueo con dimensiones de 140 x 50 mts. mas 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 está 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.

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

**ACTA DE LA
XXXVII REUNIÓN DE LA COMISIÓN DEL ACUERDO**
Asunción, 25 al 27 de Agosto de 2010

En la ciudad de Asunción, República del Paraguay, entre los días 25 y 27 de agosto de 2010, se llevó a cabo la XXXVII Reunión de la Comisión del Acuerdo de la Hidrovía Paraguay - Paraná, con la presencia de las Delegaciones de los Países Miembros, cuya nómina figura como ANEXO I.

La Presidencia Pro- Tempore de la CA, ejercida por la Delegación de Bolivia, dio apertura a la XXXVII Reunión de la Comisión del Acuerdo, cediendo la palabra a la Ministra sustituta de Relaciones Exteriores de Paraguay, Embajadora Liliane Lebron, quien dio la bienvenida a todas las Delegaciones renovando su complacencia por ser sede de la presente reunión.

Las demás Delegaciones agradecieron a la Delegación de Paraguay por la hospitalidad con que han sido recibidas.

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

4. Consideración de Notas recibidas y remitidas entre la XXXVI y XXXVII Reunión.
2. Seguridad de la Navegación.
Seguimiento, Análisis y Valoración de la Implantación de los Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado.
3. Presentación formal de los Estados Parte del avance sobre la internalización de los Reglamentos y Protocolos del Acuerdo de Transporte Fluvial de la HPP.
4. Seguridad de las Embarcaciones.
Aspectos sanitarios.
5. Condiciones de Matriculación de Embarcaciones.
 - a) Análisis de la Matriz comparativa sobre condiciones de Matriculación en los Estados Parte.
 - b) Informe de la Delegación de Bolivia sobre resultados de las investigaciones acerca de embarcaciones fluviales de bandera panameña en navegación comercial en la Hidrovía Paraguay – Paraná. (Punto 5 de la XXXIII Reunión de la CA)
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. Reunión con los Armadores.

9. Varios.

a) Ilícitos.

b) Presentación de las cartas náuticas por parte de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Armada Paraguaya.

4. Consideración de Notas recibidas y remitidas entre la XXXVI y XXXVII Reunión.

La Secretaría de la Comisión informó sobre la correspondencia recibida y remitida entre la XXXVI y XXXVII Reunión, que fueron las siguientes:

- **Fax N° 3278 de la Delegación de Bolivia**, relacionado a la propuesta de adecuación del MIC/DTA, tarea que quedó pendiente de la última reunión del Subgrupo Aduanero. La Secretaría se comunicó con los Delegados de Paraguay, quienes informaron acerca del trabajo que estaban realizando sobre este punto. Esta información fue remitida a la Delegación de Bolivia.

- **Fax N° 3324 de la Delegación de Bolivia**, respecto a la solicitud de información a los Estados Parte respecto de los avances en los procesos de internalización de los Reglamentos de la HPP en cada país.

La Secretaría remitió a las Delegaciones de Argentina y Paraguay, la nota solicitud de información. La Delegación de Argentina contestó dicha nota que fue remitida a la Delegación de Bolivia.

- **Fax N° 129 de la Delegación de Bolivia**, donde dicha Delegación remitió la documentación que contiene el cuadro de requisitos en el RIBB para el registro de embarcaciones extranjeras para ser insertadas en la Matriz Comparativa de Condiciones de Matriculación de Embarcaciones de la HPP. Además, fue remitida la documentación que contiene un resumen cronológico del registro de barcazas en el RIBB que anteriormente poseían la bandera panameña. (Punto 5 b) del temario).

2. Seguridad de la Navegación.

Seguimiento, Análisis y Valoración de la Implantación de los Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado.

En este punto, la Secretaría presentó un cuadro comparativo de todas las presentaciones realizadas hasta el momento, que se agrega como **ANEXO II**.

La Delegación de Bolivia realizó una presentación que complementa sobre la creación de la Escuela Marítima de la Armada de Bolivia, que se agrega como **ANEXO III**.

La Delegación de Argentina realizó una presentación respecto a la formación de Oficiales Fluviales en la Escuela Nacional Fluvial, la cual tiene como origen las competencias exigibles en la materia por la Organización Marítima Internacional, que se incorpora como **ANEXO IV**.

La Delegación de Uruguay hizo entrega a la Secretaría de la Comisión – en formato CD – de los Planes de Formación y Capacitación del Personal navegante correspondientes a las dos Escuelas que existen en el país (Escuela Naval y Escuela Técnica Marítima), a fin de que sea puesto en conocimiento de todas las Delegaciones y se complete el Cuadro comparativo respectivo. Se agrega como ANEXO V.

La Delegación de Bolivia manifestó que los inconvenientes que se presentan debido a las exigencias de cada uno de los Estados en la parte de la HPP que les toca administrar, han determinado restricciones a la navegación y al comercio, debido a que sus pilotos no pueden navegar en aguas jurisdiccionales de otros Estados Parte, teniendo en cuenta que la Hidrovía Paraguay-Paraná es la vía efectiva por la cual Bolivia puede acceder al Océano Atlántico.

Asimismo, la Delegación de Bolivia, recordó que el objeto principal del Acuerdo de la HPP es facilitar la navegación y el transporte comercial, el mismo que garantiza la libertad de la navegación, libertad de tránsito y la igualdad de tratamiento, por lo señalado apeló a la ayuda y comprensión de los otros Estados Parte, solicitando en este caso específico que los Países que tienen exigencias de carácter administrativo que impiden la habilitación de pilotos que hayan sido formados en Bolivia, puedan ser habilitados por las respectivas autoridades correspondientes. Teniendo en cuenta los esfuerzos que Bolivia viene realizando en la internalización de los reglamentos, la creación de la Escuela Marítima y la firme intención de cumplir con las normas que impone el Acuerdo.

Manifestó, además, que su aprovechamiento en la HPP es limitado debido a las trabas administrativas impuestas por algunos Estados Parte del Acuerdo. Razón por la cual considera que la solución del problema no pasa únicamente por la internalización de los reglamentos, sino también la falta de soluciones de carácter técnico para cumplir el Acuerdo en relación a la igualdad de oportunidades.

La Delegación de Argentina aclaró que en ningún caso se ha restringido la navegación de ninguna de las embarcaciones de los cinco Estados Parte y explicó, como ya mencionó en reuniones anteriores, que previo a todo avance respecto al Sistema de Pilotaje y Baquía se deberá determinar si los Sistemas de Formación y Capacitación de los Estados Parte responde a los correspondientes al Reglamento respectivo y cuentan con las competencias mínimas exigibles para las titulaciones.

Asimismo agregó que la Argentina, a pesar de no tener los Reglamentos del Acuerdo internalizados, cumple con todos ellos a excepción del Régimen Uniforme sobre el Pilotaje en la Hidrovía. No obstante, el sólo hecho de internalizarlos no presupone su cumplimiento efectivo, como ha quedado demostrado en relación a los sistemas de formación y controles de seguridad de las embarcaciones en los distintos Estados Parte.

La Delegación de Bolivia expresó que cuenta con pilotos capacitados y solicitó que estos puedan acceder a la habilitación como pilotos o baqueanos en los respectivos tramos de los Estados Parte.

La Delegación de Uruguay manifestó que en su país existen escuelas de alta formación y capacitación de personal navegante, que permitiría que sus egresados puedan navegar por la Hidrovía, sin embargo, aun no tiene resuelto el problema de que sus embarcaciones puedan navegar con ese personal egresado, para completar los viajes correspondientes, para así poder acceder a las habilitaciones de las zonas pertinentes. Existen trabajadores capacitados que hoy están navegando en la Hidrovía, con otras banderas, por lo que habría que buscar soluciones técnicas para que esa navegación le fuera reconocida, asimismo se propone un posible intercambio de docentes, instructores, becas para pilotos, con el objetivo de nivelar los mínimos de capacitación requeridos.

La Delegación de Argentina indicó que el Punto 2 del Temario – “Seguimiento, Análisis y Valoración de la Implantación de los Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado”, fue propuesto en consideración del Art. 5° del Protocolo Adicional Sobre Condiciones de Igualdad de Oportunidades Para Una Mayor Competitividad, que establece: *“Los países signatarios facilitarán la revalidación de títulos y patentes de tripulantes de embarcaciones de la HPP, adecuando los Planes de Formación y Capacitación a esos efectos. Estas medidas deberán estar vigentes antes del 31 de diciembre de 1994”*.

Entre 1994 y 2006 no se avanzó en el cumplimiento del Protocolo supra mencionado, pero no por ello se pueden revalidar titulaciones sin haber verificado previamente que los planes de formación y capacitación de todos los Estados Parte cumplen con las competencias mínimas necesarias.

La Delegación de Bolivia sugirió elevar este punto a consideración del Comité Intergubernamental de la Hidrovía, ante el cual presentará una propuesta de un sistema transitorio para lograr la habilitación de los pilotos de un Estado Parte en aguas jurisdiccionales de otros Estados Parte.

De la misma manera, consideró importante recoger la propuesta de la delegación uruguaya en relación a que se pueda motivar un sistema de formación mucho más competitivo que permita acelerar el proceso de formación, en base a sistemas de intercambio de docentes y estudiantes.

Asimismo, solicitó a la Secretaría pueda adelantar los trabajos en base a las presentaciones realizadas por los países hasta el momento, a fin de consolidar la matriz comparativa que permita determinar el mínimo de materias de formación, para que en base a ello, los Estados Partes homologuen un estándar de nivel de egresados, a fin de encauzar el cumplimiento del Artículo quinto del Protocolo de Igualdad de Oportunidades.

La Delegación de Argentina ofreció al resto de los Estados Parte la posibilidad, previa coordinación, de realizar visitas a la Escuela Nacional Fluvial a fin de interiorizarse sobre las actividades académicas y los estándares de educación del mencionado Intituto.

La Delegación de Paraguay también manifestó que está abierta a recibir alumnos de otros Estados Parte, con el tecnicismo correspondiente. La Escuela Náutica inicia a los jóvenes de 18 a 25 años en el campo de la Marina Mercante. Después tendrán que cumplir con los requisitos para ir accediendo a niveles superiores.

La Delegación de Bolivia agradeció los ofrecimientos de Argentina y Paraguay.

3. Presentación formal de los Estados Parte del avance sobre la internalización de los Reglamentos y Protocolos del Acuerdo de Transporte Fluvial de la HPP.

En este punto, la Secretaría dio lectura a la nota respuesta de la Delegación de Argentina en la cual expresa que la Internalización de los Reglamentos se encuentra en la Subsecretaría de Coordinación y Control de Gestión del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

La Delegación de Argentina, ampliando este punto, expresó que la República Argentina sostiene que cumple, como ya se mencionara, con casi todos los Reglamentos.

La Delegación de Bolivia consultó a la Delegación de Argentina si la Subsecretaría donde se encuentra en estudio la Internalización de los Reglamentos es una etapa técnica administrativa antes de poner en vigencia y que pasos faltarían por realizarse.

La Delegación de Argentina informó que, efectivamente, es un paso administrativo previo para luego elevarlo al Poder Ejecutivo.

La Delegación de Paraguay manifestó que se encuentra elaborando la respuesta a la solicitud de información presentada. Informó que aún no han sido internalizados doce reglamentos y que la Autoridad Competente, en un análisis profundo que ha hecho, llegó a la conclusión de que se estaría en condiciones de internalizar siete reglamentos. Los demás siguen todavía en análisis, y en la brevedad se estaría en condiciones de comunicar a las demás Delegaciones cuales son los reglamentos que se van a internalizar.

La Delegación de Bolivia consultó sobre el tiempo estimado para concluir este análisis, a lo que la Delegación de Paraguay respondió que el proceso se encuentra bastante avanzado.

La Delegación de Uruguay solicitó realizar una apreciación referente a este punto en función a lo manifestado por la Delegación de Argentina. Expresó que el tema de que la Legislación Nacional de un País recoja o tenga el mismo contenido normativo de estos reglamentos, no quiere decir que nos apartemos del marco general, ya que lo que se está analizando es una normativa aplicable a un proceso de integración regional. Enfatizó que es imprescindible la necesidad de que estos reglamentos sean internalizados. Para eso se necesita de la voluntad política de todos los Países, de lo contrario queda solo en un trámite administrativo interno de cada País. De lo expuesto se concluye que no se aplicaría cinco legislaciones nacionales en todo el recorrido de la HPP sino una legislación para los cinco países.

La Delegación de Argentina compartió las expresiones de la Delegación de Uruguay en lo referente a que es un tema de decisión política. En tal sentido, solicitó dejar sentado que la Comisión del Acuerdo es el Órgano Técnico y, por lo tanto, no volver a incluir

este punto en el temario hasta tanto haya una decisión del CIH, que es el Órgano Político que debe decidir al respecto.

En otro orden, manifestó que si bien es importante internalizar los Reglamentos, no menos importante es la aplicación y gestión efectiva de los mismos, tal como ya se mencionara en el Punto 2 del Temario.

La Delegación de Bolivia volvió a recordar los antecedentes de este punto y que, siendo un tema de decisión política se había decidido elevar el mismo al seno del CIH, con un informe explicativo. Señaló que la Presidencia trabajará con la Secretaría para elaborar un informe que pueda contemplar todo este espectro en lo que hace a la Internalización de los Reglamentos de la HPP, siendo este tema de una preocupación recurrente en todas las reuniones de la Comisión del Acuerdo.

La Delegación de Argentina hizo referencia a lo ya expresado con anterioridad en lo relacionado a la formación y capacitación, en cuyo desarrollo quedó evidenciado que algunos Estados Parte no cumplen con las competencias mínimas exigibles y agregó que su país no puede dar a los profesionales de otros Estados Parte un tratamiento más favorable que al personal navegante propio. Esta condición sobre la baquía y el pilotaje no impide la libre navegación de las embarcaciones matriculadas en todos los Estados Parte, que en determinadas zonas tendrán que ser asistidas por baqueanos habilitados por el país con jurisdicción.

La Delegación de Bolivia realizó una presentación con relación a la importancia de la internalización de los reglamentos, en especial el relacionado con el de pilotaje, que se incluye como ANEXO V.

Asimismo, destacó los siguientes casos:

- Solicitó la habilitación de cuatro pilotos y capitanes fluviales que cuentan con capacitación adecuada pero que no están habilitados para navegar por la HPP en las jurisdicciones de Argentina y Paraguay.
- Existen capitanes fluviales con experiencia de más de cinco años en la práctica de navegación, para los cuales solicitó la posibilidad de que los demás Estados Parte permitan su embarque para cumplir los requisitos de reconocimiento de zona.
- En relación a los futuros egresados de la Escuela Marítima Boliviana, se solicitó el mismo tratamiento que en caso anterior.

La Delegación de Bolivia manifestó que los capitanes fluviales bolivianos están habilitados en su país como pilotos y realizaron los viajes necesarios para ser habilitados en otras zonas y consultó a la delegación de Argentina para que especifique los requisitos para su habilitación.

La Delegación de Argentina respondió que, como ya manifestara, el requisito es el cumplimiento de las competencias mínimas necesarias.

La Delegación de Bolivia aclaró que este es un caso sui generis de cuatro capitanes fluviales que están trabajando en la HPP como capitanes fluviales, son egresados de la Escuela Naval, se encuentran trabajando actualmente en la HPP más de cinco años, lo

cual demuestra su vasta experiencia, pero por las exigencias administrativas no pueden ser habilitados. Dado que Bolivia requerirá con prioridad tener capitanes fluviales para fin de año, es que se elevó esta solicitud al Plenario.

La Delegación de Uruguay expresó que evidentemente tienen el mismo problema. Uruguay tiene una muy buena capacitación, están auditadas por la OMI y son reconocidos en todos los ámbitos de formación. El problema es de costos, de tener que subir a un baqueano o a un conocedor de zona y el personal que está al lado no puede acceder con todas las prerrogativas que puede acceder un nacional argentino a esta habilitación de zona.

La Delegación de Argentina subrayó que no ve este tema como un problema de costos, sino como un tema de seguridad de la vida humana, de la navegación y de protección al medio ambiente de la HPP.

La Delegación de Bolivia consultó sobre la posibilidad por parte de Argentina para habilitar pilotos para navegar en aguas de jurisdicción argentina y bajo que condiciones.

La Delegación de Argentina reiteró lo ya sostenido en este Punto al respecto

La Delegación de Bolivia, viendo la predisposición de las Delegaciones para poder avanzar en este tema, propuso la creación de un subgrupo de trabajo, para que, de manera previa a la próxima reunión, se puedan tener ya discusiones respecto a la homologación de la malla curricular en base a las competencias para la formación de personal embarcado. Para tal cometido Bolivia sugirió que las delegaciones designen en esta reunión los responsables para el tema.

Las demás Delegaciones expresaron su acuerdo a la propuesta de Bolivia.

La Comisión adoptó la Decisión **HPP/CA/DEC Nro. 94/10**: "Las Delegaciones acordaron la formación de un subgrupo de trabajo para estudiar la forma de equiparar las competencias mínimas de formación y capacitación del personal embarcado".

La Delegación de Argentina, previo a la presentación de la Prefectura Naval Argentina, reiteró que a pesar de no tener internalizados los Reglamentos cumple con todos a excepción de uno, recordando que la gran mayoría de los Reglamentos aprobados en el Acuerdo de la HPP tienen como base la reglamentación nacional o la reglamentación internacional que Argentina ha suscripto.

Prueba de ello, se advierte en lo indicado en la presentación llevada a cabo por el Director de la Escuela Nacional Fluvial respecto de la Resolución S.T. N° 221/95, que establece las competencias necesarias para la formación y titulación del personal fluvial y cuyos contenidos se corresponden con el Reglamento de Formación y Capacitación vigente en la HPP, aprobado en 1998, Reglamento que algunos Estados Parte recién están haciendo efectivo en el presente año.

La Prefectura Naval Argentina llevó a cabo una presentación audiovisual en donde se expuso sobre las deficiencias detectadas en unidades de transporte extranjeras, entre las que se destacan piques y cofferdams inundados, vías de agua, rumbos, anomalías

estructurales, falta de estanqueidad, reparaciones improvisadas y precarias (v.g.: cajonadas de cemento; cuñas de madera; trapos y gomas), que ponen en riesgo la seguridad de la vida humana, de la navegación, el medio ambiente y la navegabilidad de la vía de comunicación y comercio. Esto marca una gestión deficiente de los Estados Parte, aún cuando los mismos tengan internalizados los Reglamentos.

En tal sentido, se reiteró la solicitud a las Autoridades Marítimas de los Estados Parte sobre un mayor compromiso en la gestión a fin de evitar que embarcaciones con deficiencias continúen operando en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

4. Seguridad de las Embarcaciones.

Aspectos sanitarios.

En base al compromiso asumido en la anterior reunión, la Delegación de Argentina informó que en su jurisdicción, y por motivos sanitarios, se exige la fumigación de las embarcaciones que transportan ciertos productos, sin discriminación de banderas.

Ante la solicitud de aclaración de la Delegación del Paraguay sobre cuales son los productos que hacen necesaria la fumigación, se acordó que esta consulta sea gestionada entre las autoridades sanitarias de ambos países.

5. Condiciones de Matriculación de Embarcaciones.

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

Las Delegaciones acordaron que este punto sea tratado en la próxima reunión a fin de profundizar el estudio de la Matriz.

- b) Informe de la Delegación de Bolivia sobre resultados de las investigaciones acerca de embarcaciones fluviales de bandera panameña en navegación comercial en la Hidrovía Paraguay – Paraná. (Punto 5 de la XXXIII Reunión de la CA)

La Delegación de Bolivia realizó una presentación sobre este punto, que se incluye como **ANEXO VII**.

La Delegación de Argentina agradeció la presentación realizada por Bolivia y solicitó se pueda informar sobre las Sociedades de Clasificación que tienen acuerdo con Bolivia.

6. Reglamentos de la Hidrovía.

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

En forma previa se reunió nuevamente el Subgrupo de Trabajo (SGT I) para la adecuación del Convenio MARPOL a la HPP, cuyo informe se acompaña como **ANEXO VIII**.

Las Delegaciones tomaron nota de las sugerencias del SGT I con respecto a la forma de entrada en vigor de este proyecto de Reglamento y sobre el mecanismo de adopción de enmiendas, instruyendo a la Secretaria de la Comisión a fin de que se lleven a cabo consultas con la Secretaria Ejecutiva del CIH sobre estas cuestiones.

Asimismo se solicitó que en el próximo informe del SGT I sea incorporado el texto del proyecto de Reglamento con los avances alcanzados hasta ese momento, para conocimiento del plenario.

Se acordó convocar al SGT I en forma previa a la próxima reunión con tres 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).

En base al documento presentado por la Delegación del Brasil en la XXXV Reunión de la CA, fueron acordadas aclaraciones a los ítems del listado de inspecciones nros. 6, 8, 11, 20 y 22. Respecto del ítem 9 todavía no es una exigencia hasta la entrada en vigencia de la parte del Reglamento RIOCON relacionado con el mismo. Los ítems 7 y 13 quedan pendientes para la XXXVIII Reunión de la Comisión. Se Agrega como ANEXO IX el Listado de Inspecciones (Parte A) actualizado.

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

Los representantes de las Aduanas de las Delegaciones de Argentina, Paraguay y Uruguay, reunidos en forma simultánea al Plenario de la Comisión, desarrollaron el punto N° 7 de la Agenda "Temas Aduaneros", cuyas conclusiones se agregan al presente Acta como ANEXO X.

Las Delegaciones de Brasil y Bolivia informaron que no tuvieron representantes en la reunión del Sugrupo de Trabajo Aduanero por razones administrativas y se comprometieron a evaluar la propuesta del mencionado Anexo.

8. Reunión con los Armadores.

La Presidencia de la Comisión dio la bienvenida a los representantes del Sector Armatorial, cediéndole en el uso de la palabra al Sr. Jan van Hoogstraten, Presidente en ejercicio de la CPTCP, quien dio las gracias al Plenario de la Comisión por recibir a los miembros del Directorio de la CPTCP. Expresó que el Sector espera tener con la CA un diálogo fluido, abierto y constante. La exposición del Presidente de la CPTCP con los puntos planteados a las Delegaciones de la CA se incorpora como ANEXO XI.

La presidencia de la CA, en base a las manifestaciones vertidas por el Presidente de la CPTCP, solicitó a las Delegaciones sus comentarios al respecto.

La Delegación Uruguay saludó a los señores miembros de la CPTCP, y expresó que están realizando esfuerzos para la instalación de una industria naval para la construcción de barcazas con la convicción de que el emprendimiento es una cuestión estratégica. En relación a la estación de amarre en Nueva Palmira, pueden afirmar que en los próximos meses se concretaría su instalación aguas abajo del Puerto de Nueva Palmira.

Con relación a la solicitud de la CPTCP, la Delegación de Brasil reiteró lo expuesto en el ítem 10 g del Acta de la XXXVI Reunión respecto a la falta de personal.

La Delegación de Brasil, por intermedio de la Capitanía Fluvial del Pantanal, se comprometió a evaluar la solicitud de que las inspecciones ocurran en la llegada de los convoyes a Corumbá.

En cuanto a las demoras para la liberación de barcazas en Puerto Quijarro, en lo que concierne a la certificación fitosanitaria y aduanera, la Delegación de Bolivia informó que por disposición del Gobierno, se ha levantado la zona franca de Puerto Quijarro y la oficina de Aduanas fue trasladada a Puerto Suarez, en la zona de Varadero. Complementó Bolivia su informe anunciando que ha recibido una nota del SENASAG, oficina que expide el Certificado fitosanitario, anunciando que podrán montar una oficina en Puerto Quijarro y que servirá para atender uno de los requerimientos de los Armadores. Bolivia agradeció el compromiso que han asumido los Armadores respecto a la cooperación que podrían prestar a los practicantes bolivianos para embarcar en sus convoyes y de esa manera poder realizar el practicaje.

La Delegación de Uruguay complementó su información expresando que ya se han analizado los lugares potencialmente utilizables como amarradero de barcazas y las obras necesarias, posteriormente será elevado al Ejecutivo solicitando la correspondiente autorización.

A continuación, habló el Sr. Denis de Campos Mello, representante de la Empresa Naveriver, haciendo referencia a un documento que había presentado en la XXXV Reunión. Había solicitado como primer punto no pagar aranceles en el Consulado Paraguayo por visados y legalizaciones de certificados de cada embarcación. Hasta ahora no ha tenido respuesta.

Como segundo punto expuso el tratamiento de tripulantes brasileños en Uruguay al desembarcar en Nueva Palmira. Explicó que en este caso no se está aplicando la Normativa de Migraciones en Uruguay.

El tercer punto tiene relación con el ítem 8 del Listado de Inspecciones "Certificado de prevención de la contaminación por hidrocarburos". Está escrito que es para cargas de más de 200 m³. Sin embargo, se está solicitando este certificado a embarcaciones que tiene más de 200 m³ de hidrocarburos, pero como combustible, no como carga.

La Delegación de Paraguay se comprometió realizar las averiguaciones sobre el primer punto planteado en el Departamento Consular del Ministerio de Relaciones Exteriores.

La Delegación de Uruguay manifestó que realizará la investigación correspondiente al segundo punto y a las Autoridades que estarían involucradas.

La CPTCP informó que se comunicará con todos los socios para tratar de atender el pedido de Aduanas de Argentina en el sentido de habilitar una página web donde se consignen las cargas de las embarcaciones, especialmente las mineraleras, que no tienen precintados.

Como último punto, la CPTCP solicitó formar parte del Subgrupo Aduanero.

Luego de algunas consideraciones sobre este punto por parte de las Delegaciones, las mismas acordaron que el Subgrupo Aduanero cuente con la CPTCP en casos puntuales que considere necesario y que los puntos que la CPTCP exponga en la reunión con el Plenario y que guarden relación con temas aduaneros, sean trasladados por la Comisión al Subgrupo Aduanero.

9. Varios.

a) Lícitos.

En este punto la Delegación de Bolivia manifestó que se encuentra interesada en realizar un trabajo sobre la normativa existente con relación a presuntos hechos ilícitos que ocurren en la HPP, indicando que harán llegar a la Secretaría un documento con los objetivos y las justificaciones sobre este tema para su circulación a los demás Estados Parte.

b) Presentación de las cartas náuticas por parte de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Armada Paraguaya.

La Delegación de Paraguay informó a las demás Delegaciones que la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Armada Paraguaya se ha adherido a la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y al Comité Atlántico Sur Occidental.

Gracias a este posicionamiento en el campo internacional, la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Armada de Paraguay ha logrado la colaboración de todos los miembros componentes y con el respaldo de la OHI, ha desarrollado las cartas náuticas papel en el tramo del río Paraguay comprendido entre las desembocaduras de los ríos Pilcomayo y Apa.

El Director de Hidrografía y Navegación de la Armada, Cap. Heradio Villalba, expuso su intención de hacer presente a las demás Delegaciones, que también son componentes del Comité Atlántico Sur Occidental, el apoyo incondicional que han recibido de la Dirección de Hidrografía del Brasil, de la Dirección del Servicio de Hidrografía Naval Argentino, del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico del Uruguay y muy especialmente del Servicio Nacional de Hidrografía Naval de Bolivia, donde se ha desarrollado una gran parte de las cartas náuticas paraguayas.

El día 11 de septiembre a las 16:00 hs. serán lanzadas las cartas náuticas paraguayas que son un orgullo para la Hidrografía nacional y es un paso fundamental para el desarrollo de la hidrografía paraguaya marcando soberanía en este tramo.

Manifestó que es intención de la DHN de Paraguay, que los Armadores valoren el esfuerzo de la Hidrografía Paraguaya que ha puesto el máximo esfuerzo en cuatro años de trabajo de investigación conjunta en este tramo, para brindarles un producto que ayude en la seguridad en la navegación, como es uno de los objetivos principales de la Organización Hidrográfica Internacional.

Las demás Delegaciones exteriorizaron su beneplácito y expresaron sus sinceras felicitaciones a la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Armada de Paraguay por el esfuerzo realizado, que sirve como ejemplo para ir superando las diferentes posibilidades técnicas dentro de la Comisión del Acuerdo.

Próxima Reunión

Las Delegaciones acordaron la realización de la XXXVIII Reunión de la CA y sus respectivos Subgrupos de Trabajo, en la ciudad de Río de Janeiro, en la semana del 8 al 12 de noviembre de 2010, concomitante con la Reunión del CIH, en esta oportunidad.

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 acogida que le dispensaron durante la realización de la presente reunión.

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 IV

INFORME SOBRE EL CUMPLIMIENTO DEL PROTOCOLO SOBRE
CONDICIONES DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA UNA MAYOR
COMPETITIVIDAD

I ANTECEDENTES

Programa de la Hidrovía Paraguay Paraná: Integración regional y transporte competitivo

Mediante el Tratado de la Cuenca del Plata, Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay se comprometen a mancomunar esfuerzos para el **desarrollo armónico y la integración física de la mencionada Cuenca** y a tal fin promoverán en dicho ámbito la identificación de áreas de interés común la realización de programas, estudios y obras, así como la formulación de *entendimientos operativos e instrumentos jurídicos*, entre otros, **para la facilitación y asistencia en materia de navegación.**

En este marco, se aprueba la Resolución n 210, por la cual se declaró de **interés prioritario** de los países miembros, el desarrollo del sistema fluvial formado por los ríos Paraguay y Paraná (1987)

En la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, el Programa de la Hidrovía Paraguay Paraná se incorpora al Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata (Resolución n 238) como **un entendimiento operativo** y se crea el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay Paraná (CIH) (Resolución 239). En la siguiente Reunión se aprueba el Estatuto del CIH (Resolución 244). El CIH tiene asignadas, entre otras, las atribuciones de determinar acciones e identificar proyectos y obras para mejorar la navegabilidad con el objeto de *facilitar el transporte en la Hidrovía y elaborar la reglamentación necesaria para lograr el pleno cumplimiento del Acuerdo, la que será propuesta a los Estados miembros para su adopción, de acuerdo a su normativa interna, que será efectiva cuando los mismos la aprueben.*

Acuerdo de Transporte de la Hidrovía Paraguay –Paraná

El Acuerdo entró en vigor el 13 de marzo de 1995 como acuerdo parcial de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), por un término de diez (10) años, a cuyo vencimiento fue prorrogado por quince (15) años.

Este instrumento cuenta con treinta seis artículos y los siguientes Protocolos Adicionales:

- 1 Sobre Asuntos Aduaneros
- 2 Sobre Navegación y Seguridad
- 3 Sobre Seguros

- 4 **Sobre Condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad**
- 5 Sobre solución de Controversias
- 6 Sobre Cese provisorio de Bandera

Asimismo, en el ámbito del CIH se han aprobado una diversidad de normas reglamentarias.

En su artículo 1 se expresa que "tiene por objeto facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en la Hidrovía Paraguay-Paraná, mediante el establecimiento de **un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones y facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar**

En lo institucional se prevé que el CIH es el órgano político y la Comisión del Acuerdo como órgano técnico. Esta Comisión tiene como función, entre otras, estudiar y proponer la adopción de medidas que **faciliten el cumplimiento de los objetivos** del Acuerdo y **recomendar al CIH modificaciones o adiciones al mismo.**

Una cuestión importante de resaltar es que el Acuerdo establece un régimen basado en tres pilares: 1) **establece una reserva de carga regional a los armadores de la Hidrovía** para el transporte de bienes y personas entre los cinco países signatarios que se realicen con origen y destino en puertos localizados en la Hidrovía, 2) **elimina la reserva de carga nacional** a favor de las embarcaciones de bandera que integran la Hidrovía, y 3) **excluye del ámbito del Acuerdo el transporte de cabotaje nacional**, con lo cual sigue reservado a las embarcaciones de los respectivos países.

Un segundo aspecto destacable es que **los armadores de la Hidrovía "podrán utilizar en la prestación de sus servicios embarcaciones propias o bajo fletamento o arrendamiento a casco desnudo de conformidad con la legislación nacional de cada país signatario"**

El Capítulo III, denominado *Igualdad de Tratamiento*, está integrado por los artículos 6, 7 y 8. El segundo de ellos expresa: "Los países signatarios **compatibilizarán y/o armonizarán** sus respectivas legislaciones en la medida que fuere necesario, para crear **condiciones de igualdad** de oportunidad, de forma tal que permitan simultáneamente **la liberalización del mercado, la reducción de costos y la mayor competitividad**".

Mercosur

De los cinco países miembros de la Hidrovía Paraguay Paraná, cuatro son miembros plenos del Tratado de Asunción. Esta es una condición importante de resaltar, ya que cualquier medida que se adopte por los órganos del Tratado puede tener sus consecuencias en las cuestiones abarcadas en el Acuerdo de Transporte.

II PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE CONDICIONES DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA UNA MAYOR COMPETITIVIDAD Y SU SITUACIÓN ACTUAL

Art.1. *A fin de lograr un adecuado grado de competitividad entre las empresas de transporte fluvial de los países que integran la Hidrovía mediante una creciente homogeneización de las diversas normas que rigen la actividad, los Gobiernos adoptarán criterios comunes en los aspectos y plazos que se establecen en los artículos siguientes.*

Comentario: Este artículo repite los objetivos establecidos en el Acuerdo y establece dos aspectos que conducen al adecuado grado de competitividad, vale resaltar, *entre las empresas de transporte fluvial*. Esto quiere decir que los Países miembros tienen que establecer condiciones para que las empresas navieras de su país sean competitivas con las de los otros Países miembros. Un primer modo es mediante la *homogeneización de normas* en los asuntos enunciados en los artículos siguientes. Esta homogeneización se puede lograr a través de la unificación o la uniformidad de los regímenes. El CIH no tiene la atribución de dictar normas pero sí de elaborar reglamentos para el cumplimiento del Acuerdo, para que los países los incorporen en su ordenamiento interno. La posibilidad de adoptar reglamentos o no, debido a que exceda el marco reglamentario, depende de la materia de que se trate y de cada país.

El otro, es la *adopción de criterios comunes*, también, sobre los asuntos comprendidos en los artículos del Protocolo. Aquí no se requeriría la elaboración de una norma jurídica en el CIH, pero los países deberían dictar normas para concretar estos criterios, tendientes a la homogeneidad de los regímenes jurídicos en estos temas.

Cabe agregar que si bien este artículo se refiere solo a aspectos señalados, como se dijera, en los artículos siguientes, y consecuentemente su cumplimiento se limitaría a los logros alcanzados en los asuntos enunciados en ellos, el Acuerdo y sus Protocolos abarcan otra diversidad de aspectos que tienen relación con la competitividad entre las empresas de transporte, como las cuestiones técnicas de la navegación, de seguros, aduaneros, etc. Sobre estos otros asuntos, desde antes de la entrada en vigor del Acuerdo, el CIH ha venido ocupándose de ellos, e incluso mediante la constitución de Grupos Técnicos, como así también, la Comisión del Acuerdo ha desarrollado una profusa actividad.

Art. 2. *Los países signatarios adoptarán criterios homogéneos en el tratamiento de las importaciones de embarcaciones fluviales, repuestos, partes y accesorios, en particular en lo referente al tratamiento arancelario y no arancelario. Estas medidas deberán estar vigentes antes del 31 de diciembre de 1994.*

Comentario: Este artículo señala la adopción de criterios homogéneos sobre cuestiones que pueden ser parte de los regímenes que regulan la actividad naviera, aduanera e industrial de los distintos países de la Hidrovía, y que

pueden exceder los alcances del mismo Acuerdo, como puede ser el caso de las importaciones, cuyo tratamiento puede ser considerado en otros organismos regionales. Desde una óptica instrumental, son los países de modo individual los que necesariamente deberían adoptar las normas conducentes para lograr los criterios acordados. No obran antecedentes que se hayan adoptado criterios homogéneos

Art. 3. *En el caso de eventuales concesiones de incentivos fiscales, subsidios u otros favores oficiales a los Armadores de la Hidrovía, los países signatarios adoptarán criterios homogéneos en el tratamiento de los mismos.*

c) **Comentario:** Es de aplicación lo señalado en el comentario del artículo anterior. En la Comisión del Acuerdo se ha elaborado una matriz comparativa sobre las condiciones de matriculación de las embarcaciones que coadyuva al cumplimiento de este artículo.

Art. 4. *Los países signatarios adoptarán dotaciones de seguridad homogéneas de acuerdo con el tipo y características de las embarcaciones, sobre la base de una tipificación común de las mismas. Estas medidas entrarán en vigor en un plazo no mayor de doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.*

Comentario: Estas medidas ya fueron adoptadas.

Art. 5. *Los países signatarios facilitarán la revalidación de títulos y patentes de los tripulantes de embarcaciones de la Hidrovía, adecuando los planes de formación y capacitación a esos efectos. Estas medidas deberán estar vigentes antes del 31 de diciembre de 1994.*

Comentario: Este artículo ya fue cumplimentado, mediante la aprobación de los planes de estudios de formación y capacitación de los tripulantes. En la actualidad a los tripulantes enrolados en las embarcaciones de la Hidrovía, se aceptan sus títulos y habilitaciones. Sin embargo en la Comisión del Acuerdo se está considerando la aplicación e implementación de los planes de estudio en los países miembros, con miras a armonizar y monitorear la gestión. Conexo a este tema, se presenta la problemática de la titulación y habilitación de los pilotos de la Hidrovía, Se ha aprobado el respectivo Reglamento, pero ante la falta de su incorporación al ordenamiento interno de dos Países miembros, no resulta operativo.

Art. 6. *Los países signatarios se comprometen a no aplicar tratamiento diferencial en el suministro de combustible y lubricantes entre las embarcaciones de su propia bandera y las de los restantes países que integran la Hidrovía. Estas medidas deberán estar vigentes a partir de los seis (6) meses de la entrada en vigor del presente Protocolo.*

Comentario: En la actualidad no se aplica tratamiento diferencial a las embarcaciones de la Hidrovía que realizan tráficos internacionales. Pero puede presentarse una particularidad que por normas impositivas internas de determinado país las embarcaciones de su bandera paguen un precio más alto cuando realizan tráficos nacionales.

Art. 7. *Los países signatarios dejarán de aplicar todas aquellas tasas portuarias que no reflejen una efectiva contraprestación de servicios. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.*

Comentario: No obran antecedentes de su tratamiento en el CIH, pero tampoco ha habido planteos sobre esta cuestión.

Art. 8. *Los países signatarios simplificarán y homogeneizarán la denominación de los servicios portuarios de modo que comprendan, bajo cada concepto, similares prestaciones. Dichas medidas se aplicarán dentro de los doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.*

Comentario: Se adoptó en el ámbito de la Hidrovía un glosario portuario.

Art. 9. *Los países signatarios eliminarán aquellas normas que impidan o dificulten la celebración de acuerdos operativos entre empresas constituidas en los países que integren la Hidrovía relacionadas con el transporte fluvial. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.*

Comentario: No obran antecedentes de su tratamiento en el CIH, pero tampoco ha habido planteos sobre esta cuestión.

Art. 10. *Los países signatarios deberán unificar y simplificar todos los trámites y documentos relativos al transporte fluvial en la Hidrovía que dificulten las operaciones o eleven sus costos. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de dieciocho (18) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.*

Comentario: La referencia a "los trámites y documentos relativos al transporte" es amplia, por lo que puede decirse que no ha habido un enfoque integral. Se ha dado tratamiento a la documentación aduanera conforme al Protocolo respectivo y se dictaron las normas respectivas sobre navegación de acuerdo al Protocolo Navegación y Seguridad. Así también, en las reuniones de la Comisión del Acuerdo y CIH se han considerado estas cuestiones, a fin de que los órganos competentes nacionales den solución a los reclamos de los armadores en cuanto a esta materia.

Art. 11. *Los países signatarios adoptarán horarios amplios y uniformes de atención de los organismos intervinientes en cada puerto, a fin de evitar*

recargos por la habilitación de horarios extraordinarios. En función de la capacidad operativa de los mismos se adoptarán medidas que les permitan, a requerimiento, operar las veinticuatro (24) horas del día, durante todo el año. En puertos de zonas limítrofes, deberán adoptarse horarios homogéneos a fin de facilitar el transporte fronterizo. Estas medidas deberán estar vigentes dentro de los doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Comentario: No ha habido un enfoque integral. En ocasiones esta temática ha sido objeto de tratamiento en los órganos de la Hidrovía por algunos casos puntuales presentados por los armadores.

Art. 12. *Los países signatarios adoptarán las medidas necesarias tendientes a la liberalización de la contratación de la mano de obra y demás servicios portuarios con el objeto de reducir costos en un plazo no mayor de doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente*

Comentario: No obran antecedentes de su tratamiento en el CIH pero tampoco ha habido planteos sobre esta cuestión.

Art. 13. *Los países signatarios adoptarán exigencias y procedimientos comunes para la matriculación de las embarcaciones en sus respectivos registros, comprometiéndose asimismo a intercambiar información respecto de las altas, bajas o modificaciones de las mismas. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.*

Comentario: Se aprobó un Reglamento sobre este tema.

Art. 14. *Los países signatarios adoptarán en forma conjunta las medidas que permitan en igualdad de condiciones la plena participación en el transporte por la Hidrovía de sus embarcaciones fluviales y fluvio-marítimas. Estas medidas deberán estar vigentes antes del 31 de diciembre de 1994.*

Comentario: No existen impedimentos jurídicos para la participación de las embarcaciones de los cinco países. El tráfico se encuentra reservado a los armadores de la Hidrovía. No existen reservas de cargas nacionales, solo se preserva el cabotaje nacional. Sin embargo, de acuerdo a lo señalado en los comentarios anteriores, la igualdad de condiciones se encuentra sujeta a cuestiones económicas debido a la posible existencia de diferentes costos operativos, de tratamiento fiscal y de incorporación de las embarcaciones de cada uno de los países. Sobre estas cuestiones no ha habido un enfoque integral con miras a adoptar medidas en forma conjunta. Cabe señalar, que la efectiva concreción de esas medidas dependerá del dictado de las normas correspondientes conforme a los ordenamientos vigentes en cada uno de los Países miembros.

ANEXO V



Ministerio de
**Planificación Federal,
Inversión Pública y Servicios**
Presidencia de la Nación

