

COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO SUR
COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL

VISITA OPERATIVA DEL CAMAS AL COLCO ARGENTINA
VISITA OPERATIVA DO CAMAS AO COLCO ARGENTINA

ACTA DE REUNIÓN

En la ciudad de Buenos Aires, entre los días 22 y 24 de mayo del año dos mil veintitrés, se reúnen en la sede del COMANDO NAVAL DE TRÁNSITO MARÍTIMO DE LA ARMADA ARGENTINA, el COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO SUR (CAMAS), Contraalmirante (ARG) D. Enrique Antonio BALBI; los señores asesores del CAMAS: de la Armada de la República Argentina, Capitán de Navío D. Sergio Daniel HOJ; de la Marina del Brasil, Capitán de Mar y Guerra D. Felipe José MACIEIRA RAMOS; de la Armada de la República del Paraguay, Capitán de Navío DEM D. Alfredo César MALDONADO TORRES; y el COMANDANTE LOCAL DE CONTROL OPERATIVO de la Armada Argentina, Capitán de Navío D. Augusto Sebastián RIVOLTA a los efectos de dar apertura a los trabajos de la Visita Operativa del CAMAS.

A continuación, el Señor COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO SUR, dio apertura a la Visita Operativa y la presente reunión de trabajo.

Capitán de Navío D. Augusto Sebastián RIVOLTA, realizó una exposición sobre la situación actual del COLCO ARGENTINA, destacando las principales tareas realizadas por la organización durante los años 22/23.

A continuación, el Jefe de Operaciones del CAMAS Capitán de Fragata Sergio Fabián CIMINARI, presentó una introducción sobre los principales temas a ser desarrollados por el CAMAS en la Visita Operativa y expuso las actividades llevadas a cabo por dicha organización, desde su asunción hasta el día de la fecha.

ATA DE REUNIÃO

Na cidade de Buenos Aires, entre os dias 22 e 24 de maio do ano dois mil e vinte e três, se reuniram na sede do COMANDO NAVAL DE TRÁNSITO MARÍTIMO DE LA ARMADA ARGENTINA, o COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL (CAMAS), Contra-almirante (Armada Argentina) Enrique António BALBI; os senhores assessores do CAMAS: da Armada da República Argentina, Capitão de Navio Sergio Daniel HOJ; da Marinha do Brasil Capitão de Mar e Guerra Felipe José MACIEIRA RAMOS; da Armada da República do Paraguay, Capitão de Navio DEM Alfredo César MALDONADO TORRES; o COMANDANTE LOCAL DE CONTROLE OPERATIVO DA ARGENTINA, Capitão de Navio Augusto Sebastián RIVOLTA; a fim de abrir os trabalhos da Visita Operativa do CAMAS.

Em seguida, o Senhor COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL, abriu a Visita Operativa e a presente reunião de trabalho.

O Capitão de Navio Augusto Sebastián RIVOLTA, realizou uma exposição sobre a situação atual do COLCO ARGENTINA, destacando as principais tarefas realizadas pela organização durante os anos de 22/23.

Em seguida, o Chefe de Operações do CAMAS, Capitão Sergio Fabián CIMINARI, apresentou uma introdução sobre os principais temas a serem desenvolvidos pelo CAMAS na Visita Operativa e explicou as atividades realizadas pela organização, desde sua assunção até o presente dia.

TEMA PRESENTADOS POR EL CAMAS
TEMAS APRESENTADOS PELO CAMAS

1. MENSAJE DE SITUACIÓN (SITREP) QUINCENAL DE BUQUES DE INTERÉS DEL AMAS (VOI).

El ambiente marítimo y fluvial es fuente de recursos naturales que propician actividades científicas y de investigación para la explotación de las riquezas de nuestras áreas de responsabilidad.

Con el propósito de mejorar la capacidad del Control Naval de Tráfico Marítimo en lo que respecta a la protección de los recursos y a modo de actualizar periódicamente y potenciar el intercambio de información entre los COLCO'S, es necesaria una mayor síntesis y compilación de lo actuado que permita optimizar los conocimientos de las embarcaciones y el monitoreo / seguimiento de los buques que transitan por el AMAS, particularmente aquellos que son críticos / de interés.

1. MENSAGEM DE SITUAÇÃO (SITREP) QUINZENAL DE NAVIOS DE INTERESSE DA AMAS (VOI).

O ambiente marítimo e fluvial é uma fonte de recursos naturais que favorece as atividades científicas e de pesquisa para a exploração das riquezas de nossas áreas de responsabilidade.

Com o objetivo de melhorar a capacidade de Controle Naval do Tráfego Marítimo em relação à proteção dos recursos e a fim de atualizar e aprimorar periodicamente o intercâmbio de informações entre os COLCO, é necessária uma maior síntese e compilação do que tem sido feito para otimizar o conhecimento das embarcações e o monitoramento / rastreamento das embarcações que transitam pela AMAS, particularmente aquelas que são críticas / de interesse.

1.1 PROPUESTA:

Cada miembro de esta Organización (AMAS) deberá enviar información de los Buques de Interés (VOI) dentro de su jurisdicción al CAMAS, quién analizará, confeccionará y diseminará quincenalmente un Mensaje de Situación (SITREP) con todos los (VOI) dentro del Área Marítima Atlántico Sur y zonas adyacentes, según formato Excel del Anexo "ALFA" y gráfico de acuerdo al Sistema de Representación Gráfica que posea el país sede del CAMAS, según Anexo "BRAVO".

1.1 PROPOSTA:

Cada membro desta Organização (AMAS) deverá enviar informações sobre os Navios de Interesse (VOI) dentro de sua jurisdição para o CAMAS, que deverá analisar, preparar e divulgar uma Mensagem de Situação (SITREP) quinzenal com todos os VOI dentro da Área Marítima do Atlântico Sul e zonas adjacentes, de acordo com o formato Excel do Anexo "ALFA" e o gráfico de acordo com o Sistema de Representação Gráfica do país sede da CAMAS, de acordo com o Anexo "BRAVO".

1.2 POSICIÓN A SER ADOPTADA:

A los fines de materializar y dar continuidad a la información volcada en los SITREP's enviados los segundos y cuarto viernes de cada mes, se procederá a incluir dicho procedimiento en el Manual del AMAS. El departamento de Operaciones del CAMAS será responsable de su correspondiente diseminación por los canales de distribución habituales.

Para la confección del citado reporte los COLCO's procederán a enviar a CAMAS la información a ser volcada en dicho SITREP el miércoles inmediato anterior a las fechas anteriores citadas.

Visto lo anteriormente expuesto se procederá a proponer dicha modificación en la XXXIIª Reunión de Ordinaria de COLCO's a ser llevada a cabo en marzo de 2024.

1.2 POSICIONAMENTO A SER ADOTADO:

A fim de materializar e dar continuidade às informações fornecidas nos SITREP's enviados nas segundas e quartas sextas-feiras de cada mês, este procedimento será incluído no Manual da AMAS. O Departamento de Operações do CAMAS será responsável por sua correspondente divulgação através dos canais de distribuição habituais.

A fim de preparar o referido relatório, os COLCO's deverão enviar ao CAMAS as informações a serem incluídas no SITREP nas quartas-feiras imediatamente anterior às datas acima mencionadas.

Diante do exposto, tal modificação será proposta na XXXII Reunião Ordinária dos COLCO's a ser realizada em março de 2024.

2. RECONOCIMIENTO DEL AMAS A ORGANISMOS LOCALES POR SUS APORTES AL SISTEMA DE CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO

Conforme a lo acordado en las actas de referencia, la organización (AMAS) debe avanzar en la difusión / mejora de sus vínculos y canales de comunicación con los distintos organismos locales en el ámbito marítimo con el objeto aunar esfuerzos que contribuyan a la implementación de mejoras para la actividad de CNTM. Se evidencia la necesidad de difundir nuestra acción a las entidades / organizaciones civiles relacionadas con la actividad, así como también estrechar vínculos con las mismas estableciendo fluidos canales de comunicación en el tiempo.

2. RECONHECIMENTO DA AMAS POR ORGÃOS LOCAIS PELAS SUAS CONTRIBUIÇÕES AO SISTEMA DE CONTROLE NAVAL DO TRÁFEGO MARÍTIMO

Conforme acordado na ata de referência, a organização (AMAS) deve avançar na divulgação / melhoria de seus vínculos e canais de comunicação com os diversos órgãos locais no âmbito marítimo, a fim de unir esforços para contribuir com a implementação de melhorias para a atividade de CNTM. Há necessidade de divulgar as nossas ações junto às entidades/organizações civis relacionadas com a atividade, bem como de fortalecer os vínculos com as mesmas, estabelecendo canais de comunicação fluidos ao longo do tempo.

2.1 PROPUESTA:

Establecer anualmente la entrega de un premio/presente institucional, en muestra de reconocimiento a aquellas entidades, organizamos o agencias locales públicas/privadas que durante el año en curso hayan aportado con su accionar a una mejora/facilitación de la actividad de Control Naval de Tráfico Marítimo. Si existiese la posibilidad de reconocer a una organización que no estuviesen en el país sede del CAMAS, los COLCO's tendrán la libertad de proponer al potencial candidato para la recepción de dicho reconocimiento. Las propuestas de los candidatos deberán ser enviadas no después del 15 de mayo del año en curso.

El mismo será determinado por la autoridad que ejerce la función rotativa de coordinador de la organización, entregándolo anualmente en oportunidad de la realización de la ceremonia de Aniversario de la Organización.

2.1 PROPOSTA:

Estabelecer anualmente a entrega de um prêmio/presente institucional, como um sinal de reconhecimento às entidades, organizações ou agências locais públicas/privadas que durante o ano corrente contribuíram com suas ações para uma melhoria/facilitação da atividade de Controle Naval do Tráfego Marítimo. Se houver a possibilidade de reconhecer uma organização que não esteja no país anfitrião do CAMAS, os COLCO's podem indicar um candidato potencial para receber tal reconhecimento. As propostas de candidatos devem ser apresentadas até 15 de maio do ano corrente.

O prêmio será determinado pela autoridade que exerce a função rotativa de Coordenador da Organização, e será apresentado anualmente por ocasião da Cerimônia de Aniversário da Organização.

2.2 POSICIÓN A SER ADOPTADA:

Visto lo anteriormente expuesto se procederá a proponer dicha modificación en la XXXIIª Reunión de COLCO's a ser llevada a cabo en marzo de 2024.

2.2 POSICIONAMENTO A SER ADOTADO:

Em vista do exposto acima, esta modificação será proposta na XXXII reunião de COLCO, a ser realizada em março de 2024.

3. REUNIONES MENSUALES DE COORDINACION EN MODALIDAD VTC

Según lo acordado por las marinas miembros del AMAS, durante los últimos años se realizan pruebas mensuales de comunicaciones por e-mail y de videoconferencia por SKYPE, conforme lo establecido en el Manual del AMAS. La evolución y dinámica de los eventos relacionados con la actividad, marcan la necesidad de tener un contacto más fluido que permita con mayor frecuencia coordinar eventos en curso, intercambiar opiniones, experiencias, inquietudes y aportar sugerencias tendientes a fomentar el crecimiento de la organización y mejorar su funcionamiento.

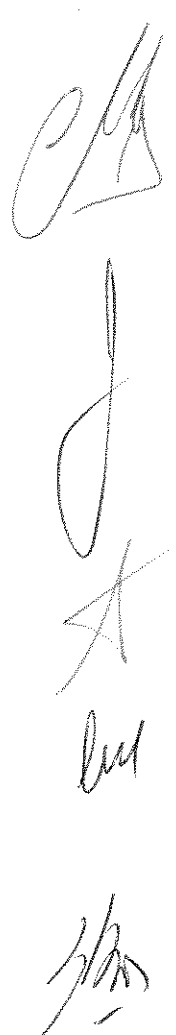
3. REUNIÕES MENSAS DE COORDENAÇÃO NA MODALIDADE VTC

Conforme acordado pelas marinhas membros da AMAS, durante os últimos anos, foram realizadas experiências de comunicações mensais por e-mail e videoconferência via SKYPE, conforme estabelecido no Manual da AMAS. A evolução e dinâmica dos eventos relacionados à atividade, marcam a necessidade de ter um contato mais fluido que permita uma coordenação mais frequente dos eventos em andamento, trocar opiniões, experiências, preocupações e dar sugestões para promover o crescimento da organização e melhorar seu funcionamento.

3.1 PROPUESTA:

Unificar la prueba de comunicaciones periódica con las reuniones virtuales de la forma en que se vienen realizando en el presente año entre las Autoridades permanentes del AMAS (CAMAS, ASESORES y COLCO'S) a modo de, sin insumir mayores tiempos / servidumbres, cumplir con una reunión virtual mensual todos los primeros días martes de cada mes a 13:00Z.

A modo de agilizar el avance en el manejo de las diferentes temáticas que se tratan, estas reuniones tendrán la potestad de aprobar temas por unanimidad cada vez que en las mismas se encuentren presentes la totalidad de los COLCO's y que el tema sometido a votación haya sido informado por mensaje con no menos de 30 días de anticipación a su fecha de tratamiento.



3.1 PROPOSTA:

Unificar a prova de comunicações periódicas com as reuniões virtuais da forma como têm sido realizadas este ano entre as Autoridades permanentes da AMAS (CAMAS, ASSESSORES e COLCO'S) como forma de, sem consumir mais tempo/serviços, realizar uma reunião virtual mensal toda primeira terça-feira de cada mês às 13:00Z.

A fim de agilizar o andamento da gestão dos diversos assuntos tratados, essas assembleias terão o poder de aprovar assuntos por unanimidade sempre que estiverem presentes todos os COLCOs e que o assunto submetido a votação tenha sido informado por mensagem pelo menos 30 dias antes da data da sua realização.

3.2 POSICIÓN A SER ADOPTADA:

Visto lo anteriormente expuesto se procederá a proponer en la XXXII° Reunión Ordinaria de COLCO's a ser llevada a cabo en marzo de 2024, la modificación de los párrafos siguientes, que a continuación se detallan:

Reemplazar el siguiente texto del Manual del AMAS – VOL IV página IV – 57 TEMA N°14:

DONDE DICE: El primer miércoles de cada mes a las 1300z se realizará una prueba de video conferencia entre los COLCO utilizando el software Atria y Skype, esta prueba será conducida y coordinada por el CAMAS.

DEBE DECIR: El primer martes de cada mes a 1300Z, se realizará una prueba de comunicaciones por e-mail y Videoconferencia entre el CAMAS y los respectivos COLCO, mediante una red o plataforma de comunicaciones conveniente. La misma será coordinada y conducida por el CAMAS.

3.2 POSICIONAMENTO A SER ADOTADO:

Diante do exposto, será proposta a modificação dos seguintes parágrafos na XXXII Reunião Ordinária dos COLCO's, a ser realizada em março de 2024, da seguinte forma:

Substituir o seguinte texto do Manual da AMAS – VOL IV página IV – 57 TEMA N°14:

ONDE SE LÊ: "Na primeira quarta-feira de cada mês, às 1400Z, será realizado uma experiência de videoconferência entre os COLCO, utilizando o software Atria e Skype, essa experiência será conduzida e coordenada pelo CAMAS"

LEIA-SE: "Na primeira terça-feira de cada mês às 1300Z, será realizada uma experiência de comunicações por e-mail e Videoconferência entre o CAMAS e os respectivos COLCO, utilizando uma rede ou plataforma de comunicação adequada. Isto será coordenado e conduzido pelo CAMAS"

4. APROVECHAR LOS EJERCICIOS NAVALES COMBINADOS REGIONALES PARA EL ADIESTRAMIENTO EN LA APLICACIÓN EN EL MAR DE HERRAMIENTAS QUE HACEN A LA DOCTRINA DE CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO.

Si bien los ejercicios de tablero permiten adiestrar al personal en nuestra doctrina, los mismos no representan en forma integral las exigencias de la realidad en el mar como tampoco permiten incorporar dichas herramientas al personal embarcado que, en última instancia, es el responsable de aplicarlas a la acción final. Puede mejorarse esto incorporando las mismas en los ejercicios reales habituales entre nuestras Marinas, permitiendo avanzar en resoluciones satisfactorias y eficientes facilitando en el campo real la cooperación, coordinación, intercambio de información operativa y experiencias del personal en procedimientos doctrinarios de CNTM durante la realización de ejercicios navales combinados de carácter regional. (ACRUX, FRATERNO, ATLASUR)

Esta modalidad ya fue probada exitosamente en el presente periodo durante las fases de planeamiento y ejecución del Ejercicio "ACRUX 2022" que tuvo como organizador a la AROU.

4. APROVEITAR OS EXERCÍCIOS NAVAIS COMBINADOS REGIONAIS PARA O ADESTRAMENTO NA APLICAÇÃO NO MAR DAS FERRAMENTAS QUE COMPOEM A DOCTRINA DE CONTROLE NAVAL DO TRÁFEGO MARÍTIMO.

Embora os exercícios de tabuleiro permitam que o pessoal seja adestrado em nossa doutrina, eles não simulam integralmente as exigências da realidade no mar, nem permitem que essas ferramentas sejam incorporadas pelo pessoal de bordo, que em última instância, é o responsável pela sua aplicação no final da linha. Isto pode ser melhorado incorporando as mesmas aos exercícios reais habituais entre as nossas marinhas, tornando possível avançar em resoluções satisfatórias e eficientes, facilitando a cooperação real no campo, a coordenação, o intercâmbio de informações operacionais e experiências do pessoal nos procedimentos doutrinários de CNTM durante a realização de exercícios navais combinados de natureza regional (ACRUX, FRATERNO, ATLASUR).

Esta modalidade já foi testada com sucesso este ano durante as fases de planejamento e execução do Exercício "ACRUX 2022", que foi organizado pela AROU.

4.1 PROPUESTA:

Participación permanente y continua de la organización en las fases de planeamiento y ejecución de los ejercicios que se desarrollan habitualmente a nivel regional entre nuestras Armadas; con el objeto de ejercitar en el mar las herramientas de CNTM a través de la incorporación de eventos en los ejercicios navales combinados. Facilitar así el adiestramiento del personal embarcado en la aplicación de la Doctrina / Herramientas de CNTM. Para ello el Jefe de Operaciones del AMAS y los Oficiales Asesores participarán de las fases de planeamiento previo proponiendo los eventos a incluir y

proporcionándoles las herramientas necesarias para la resolución de las situaciones que se presenten durante su desarrollo.

4.1 PROPOSTA:

Participação permanente e contínua da organização nas fases de planejamento e execução dos exercícios que geralmente são realizados a nível regional entre as nossas marinhas; com o objetivo de exercer as ferramentas de CNTM no mar através da incorporação de eventos em exercícios navais combinados. Facilitando assim o adestramento do pessoal embarcado na aplicação da Doutrina / Ferramentas de CNTM. Para tanto, o Chefe de Operações da AMAS e os Oficiais Assessores participarão das fases de planejamento prévio, propondo os eventos a serem incluídos e fornecendo-lhes as ferramentas necessárias para a resolução das situações que possam surgir durante seu desenvolvimento.

4.2 POSICIÓN A SER ADOPTADA:

Visto lo anteriormente expuesto se procederá a proponer dicha modificación en la XXXIIª Reunión Ordinarias de COLCO's a ser llevada a cabo en marzo de 2024.

4.2 POSICIONAMENTO A SER ADOTADO:

Diante do exposto, tal modificação será proposta na XXXII Reunião Ordinária dos COLCO's, a ser realizada em março de 2024.

5. PROPUESTA PARA INCORPORAR EN CARÁCTER DE OBSERVADOR A UN OFICIAL DE LA ARMADA DE LA REPUBLICA PLURINACIONAL DE BOLIVIA.

5. PROPOSTA PARA INCLUIR COMO OBSERVADOR UM OFICIAL DA MARINHA DA REPÚBLICA PLURINACIONAL DA BOLÍVIA.

5.1 ANTECEDENTES:

Desde larga data los países que conforman el Área Marítima Atlántico Sur, (AMAS), han establecido una relación inicialmente bilateral y posteriormente de conjunto con la República Plurinacional de Bolivia en atención a su tráfico fluvial a modo de brindar una salida de sus productos e incrementar la actividad comercial. El ejemplo más remoto de esto son los tratados firmados durante la vigencia del Imperio de Brasil en el año 1867 por su Alteza la Princesa Imperial de Brasil en nombre del Emperador Don Pedro II en donde se producen los primeros pasos de integración en las áreas fluviales en común entre ambos países con el histórico "Tratado de Paz, Comercio y Navegación" que facilitaba estos aspectos propiciando el incipiente desarrollo de una nueva industria.

La pérdida posterior de la salida al mar del país que nos ocupa, ha incrementado estos acuerdos extendiéndose a la casi totalidad de las naciones del AMAS contando actualmente con áreas en algunos casos cedidas y en otros con puertos de conveniencia acordados para el movimiento de productos

comerciales. Tal es el caso del Convenio de Libre Tránsito de 1958 promulgado en 1969, el Tratado de Comercio y Navegación Fluvial de 1910, el Acuerdo de Comercio y Cooperación Sanitaria de 1972, el Tratado de Amistad, Cooperación y Comercio de 1977 de la República Federativa del Brasil y la Ley Nº 659 del año 1994 en donde la República del Paraguay realiza la concesión a la República Plurinacional de Bolivia de un predio de 6430 metros cuadrados para instalar una zona franca y un área de almacenamiento de carga en tránsito en la zona de Villeta a unos 30 Km de su capital Asunción.

Entre otros puertos, la República Plurinacional de Bolivia cuenta actualmente con acuerdos para el uso de puertos privados sobre el río Paraguay, Villeta, Corumbá, Cáceres, Rosario y la utilización de los depósitos francos que posee en los puertos de Belem, Porto Velho y Santos entre otros.

El comercio fluvial de salida es generalmente encaminado de bajada en el tramo Asunción-Santa Fe y posteriormente Santa Fe-Nueva Palmira. La integración Mercosur y la Hidrovía Paraná-Paraguay permite la salida al mar de productos y es con esa perspectiva que varias iniciativas de los países involucrados en potenciar la utilización de esta alternativa conforman un marco de peso que a través del "Tratado da Bacia do Prata", firmado el 23 de abril de 1969 entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay y la conformación en el año 1989 del "Comité Intergubernamental de la Hidrovía" (CIH) para estudiar e incorporar paulatinamente las obras de infraestructura necesarias; los países signatarios pretenden consolidar esta vía de comunicación de la cual la República Plurinacional de Bolivia es parte y por tanto expresa su presencia a través del comercio.

Algunos de los documentos y articulados de interés que representan el avance de esta estructura de intercambio comercial en la hidrovía son los que a continuación se enumeran en esta Síntesis de Organismos, Leyes, Tratados, Acuerdos y Convenios con su correspondiente fecha / año de creación:

- *Tratado de Amistad, Comercio y Navegación – Imperio del Brasil 27 de marzo de 1867.*

Artículos: 8, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19 y 23.

- *Tratado de Comercio y Navegación Fluvial de 1910. República Federativa del Brasil.*

Artículos: 3, 4, 11, y 12.

- *Convenio de Libre Tránsito de 1958 promulgado en 1969. República Federativa del Brasil.*

Decreto Nº 65.447 - Artículos: 1, 2, 4, 6, 12 y 19.

- *Tratado de Bacia del Plata – 23 de abril de 1969. Argentina-Bolivia-Brasil-Paraguay-Uruguay.*

- *Acuerdo de Comercio y Cooperación Sanitaria de 1972. República Federativa del Brasil.*

- *Tratado de Amistad, Cooperación y Comercio de 1977. República Federativa del Brasil.*

Artículos: 3, 4, 11, y 12. - (Tratado de Ayacucho) – 1977.

- *Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) – 1989. Argentina-Brasil-Paraguay-Uruguay.*

- *Ley Nº 659 - Área Puerto Villeta República del Paraguay – 1994.*

Artículo 1 Puntos 1, 2 y 4.

- Transporte de Cargas en las Hidrovías – ANTAQ 2011.

Puntos: 1-1.2 – 2 Tabla 2-2 – 3

Algunos de los aspectos que estas herramientas legales determinan, apoyando e incentivando el movimiento comercial de este país en nuestro ámbito fluvial, son:

Ofrecen la posibilidad de igualdad de tratamiento, zonas francas para depósitos, puertos de intercambio y salida de mercaderías y acuerdos sanitarios para los puertos / vías de comunicación que tienen habilitadas las partes y para las que se habiliten a futuro.

Reafirman el principio de la más amplia libertad, cumpliendo con la normativa legal de cada país, de tránsito terrestre y fluvial para Bolivia y las contrapartes en la parte de la otra.

La exportación de carga boliviana en los puntos acordados es efectuada sin más formalidades que la comprobación en el muelle por los funcionarios de la Agencia de Aduanas de Bolivia y de la contraparte en lo que hace a marcas, contramarcas, números y pesos brutos de la carga.

Los convenios tienen duración en general indefinida, pudiendo ser denunciados por las partes contratantes con aviso previo de un año.

Las partes se comprometen a empeñar sus máximos esfuerzos para alcanzar una progresiva ampliación y diversificación del intercambio comercial aprovechando toda oportunidad que se presente.

La República Federativa del Brasil se compromete a dinamizar el tráfico comercial de mercaderías de y a territorio boliviano y a la utilización de los depósitos francos de que Bolivia dispone en los puertos de Belem, Porto Velho, Corumbá y Santos.

Paraguay realiza la concesión a la República Plurinacional de Bolivia de un predio de 6430 metros cuadrados para instalar una zona franca y un área de almacenamiento de carga en tránsito en la zona de Villeta a unos 30 Km de su capital Asunción. La carga boliviana podrá ingresar al depósito franco y área de almacenamiento libre por cualquier medio de transporte. Esta zona es vital para la exportación e importación de productos con salida al Atlántico Sur, caracterizándose por una intensa actividad vinculada a la industria del cemento, la pesca y la exportación de soja. Actualmente el empresariado boliviano hace uso preferentemente de los puertos privados de la zona.

La hidrovía desde el Paraguay tiene salida al Océano Atlántico a través del río Paraná del cual es afluente. Este eje de la Hidrovía es estratégico en lo que hace a la integración del Mercosur, tanto en su aspecto socioeconómico como en el político y en el comercial entrelazando a Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay posibilitando el intercambio comercial a menores costos

logísticos tema que fuertemente da origen al "Tratado da Bacia do Prata" de 1969 y a la creación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH).

En la actualidad el mayor intercambio se realiza en las áreas de transporte de minerales, granos, industria química y maquinaria, no sólo entre los citados países sino dando salida a aquellos más mediterráneos a los mercados de la Unión Europea.

Durante 2010-2011 el movimiento general entre los países de la hidrovía ha sido, entre carga de exportación e importación sumadas, de 3.899.148 toneladas. Si bien el mayor intercambio se da entre las naciones de Argentina y Brasil, se verifica un incremento cada vez más grande del aporte que hace Bolivia a este volumen de movimiento; particularmente en el rubro de minerales. De la misma forma que ocurre con el mineral de hierro, la producción de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul y de Goias ponen un pie en tierra boliviana a través de este mismo sistema fluvial; viéndose además potenciado este intercambio en el mediano plazo con el avance de caminos, vías férreas y los proyectos de corredores bioceánicos tanto de Argentina como de Brasil.

5.1 ANTECEDENTES:

Durante muito tempo, os países que compõem a Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS) estabeleceram uma relação inicialmente bilateral e posteriormente conjunta com a República Plurinacional da Bolívia, a fim de proporcionar uma saída para seus produtos e aumentar a atividade comercial. O exemplo mais remoto disso são os tratados assinados durante o Império do Brasil em 1867 por Sua Alteza a Princesa Imperial do Brasil em nome do Imperador Dom Pedro II, onde os primeiros passos de integração foram dados nas áreas fluviais em comum entre os dois países com o histórico "Tratado de Paz, Comércio e Navegação", que facilitou estes aspectos, favorecendo o desenvolvimento incipiente de uma nova indústria.

A subsequente perda do acesso do país ao mar aumentou estes acordos, estendendo-se a quase todas as nações da AMAS, com áreas em alguns casos cedidas e em outros com portos de conveniência acordados para a movimentação de produtos comerciais. É o caso do Acordo de Livre Trânsito de 1958 promulgado em 1969, do Tratado de Comércio e Navegação Fluvial de 1910, do Acordo de Comércio e Cooperação Sanitária de 1972, do Tratado de Amizade, Cooperação e Comércio de 1977 da República Federativa do Brasil e da Lei Nº 659 de 1994 em que a República do Paraguai concede à República Plurinacional da Bolívia uma área terrestre de 6430 metros quadrados para instalar uma zona de livre comércio e uma área de armazenagem para cargas em trânsito na área de Villeta, a cerca de 30 km de sua capital Assunção.

Entre outros portos, a República Plurinacional da Bolívia possui atualmente acordos para o uso de portos privados no rio Paraguai, Villeta, Corumbá, Cáceres, Rosário e o uso de armazéns livres nos portos de Belém, Porto Velho e Santos, entre outros.

O comércio fluvial de saída é geralmente encaminhado após descarregada pelo tramo Assunção-Santa Fe e, em seguida, Santa Fe-Nueva Palmira. A integração do Mercosul e da hidrovia Paraná-Paraguai permite que os produtos cheguem ao mar e é com esta perspectiva que várias iniciativas dos países envolvidos na promoção do uso desta alternativa formam um marco de peso que através do "Tratado da Bacia do Prata", assinado em 23 de abril de 1969 entre Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai e a formação em 1989 do "Comité Intergovernamental da Hidrovia" (CIH) para estudar e incorporar gradualmente as obras de infraestrutura necessárias; os países signatários pretendem consolidar esta via de comunicação da qual a República Plurinacional da Bolívia faz parte e, portanto, expressa sua presença através do comércio.

Alguns dos documentos e artigos de interesse que representam o progresso desta estrutura de intercâmbio comercial na via navegável estão listados abaixo neste Resumo de Organismos, Leis, Tratados, Acordos e Convenções com sua correspondente data/ano de criação:

- *Tratado de Amizade, Comercio e Navegação – Império do Brasil 27 de março de 1867.*

Artigos: 8, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19 e 23.

- *Tratado de Comercio e Navegação Fluvial de 1910. República Federativa do Brasil.*

Artigos: 3, 4, 11, e 12.

- *Convênio de Livre Trânsito de 1958 promulgado em 1969. República Federativa do Brasil.*

Decreto Nº 65.447 - Artigos: 1, 2, 4, 6, 12 e 19.

- *Tratado da Bacia da Prata – 23 de abril de 1969. Argentina-Bolívia-Brasil-Paraguai-Uruguai.*

- *Acordo de Comércio e Cooperação Sanitária de 1972. República Federativa do Brasil.*

- *Tratado de Amizade, Cooperação e Comércio de 1977. República Federativa do Brasil.*

Artigos: 3, 4, 11, e 12. - (Tratado de Ayacucho) – 1977.

- *Comitê Intergovernamental da Hidrovia (CIH) – 1989. Argentina-Brasil-Paraguai-Uruguai.*

- *Lei Nº 659 - Área Porto Villeta República do Paraguai – 1994.*

Artigo 1 Itens 1, 2 e 4.

- *Transporte de Cargas nas Hidrovias – ANTAQ 2011.*

Itens: 1-1.2 – 2 Tabela 2-2 – 3.

Alguns dos aspectos que estas ferramentas legais determinam, apoiando e incentivando o movimento comercial deste país em nossa área fluvial, são:

Oferecem a possibilidade de tratamento igualitário, zonas francas para armazéns, portos de intercâmbio e saída de mercadorias e acordos sanitários para os portos / rotas de comunicação que as partes viabilizaram e para aqueles que serão viabilizados no futuro.

Reafirmam o princípio da mais ampla liberdade, cumprindo as normas legais de cada país, de trânsito terrestre e fluvial para a Bolívia e as contrapartes do outro lado.

A exportação da carga boliviana nos pontos acordados é realizada sem outras formalidades além da verificação no cais por funcionários da Agência Aduaneira da Bolívia e da contraparte em termos de marcas, contadores, números e pesos brutos da carga.

Os acordos são geralmente de duração indefinida, e podem ser denunciados pelas partes contratantes com um ano de antecedência.

As partes se comprometem a enviar os melhores esforços para alcançar uma expansão progressiva e diversificação do intercâmbio comercial, aproveitando qualquer oportunidade que possa surgir.

A República Federativa do Brasil compromete-se a dinamizar o tráfego comercial de mercadorias de e para o território boliviano e a utilizar os armazéns livres que a Bolívia possui nos portos de Belém, Porto Velho, Corumbá e Santos.

O Paraguai concedeu à República Plurinacional da Bolívia uma concessão de 6.430 metros quadrados para instalar uma zona franca e uma área de armazenagem para cargas em trânsito na área de Villeta, a cerca de 30 km da capital Assunção. A carga boliviana poderá entrar no armazém livre e na área de armazenagem livre por qualquer meio de transporte. Esta área é vital para a exportação e importação de produtos com acesso ao Atlântico Sul, e é caracterizada por intensa atividade ligada à indústria de cimento, à pesca e à exportação de soja. Atualmente, os empresários bolivianos fazem uso preferencial dos portos privados da região.

A hidrovia do Paraguai tem uma saída para o Oceano Atlântico através do rio Paraná, do qual é afluente. Este eixo da hidrovia é estratégico em termos de integração do Mercosul, tanto em seus aspectos socioeconômicos, políticos e comerciais, ligando Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai, possibilitando o intercâmbio comercial a custos logísticos mais baixos, tema que deu forte origem ao "Tratado da Bacia do Prata" em 1969 e à criação do Comitê Intergovernamental da Hidrovia (CIH).

Atualmente, o maior intercâmbio se dá nas áreas de transporte de minerais, grãos, indústria química e maquinaria, não apenas entre os países acima mencionados, mas também fornecendo saídas para aqueles países mais mediterrâneos para os mercados da União Europeia.

Durante 2010-2011, o movimento global entre os países da hidrovia, entre as cargas de exportação e importação, totalizou 3.899.148 toneladas. Embora o maior comércio seja entre as nações da Argentina e do Brasil, a contribuição da Bolívia para este volume de movimento está aumentando, particularmente na área de minerais. Da mesma forma que ocorre com o minério de ferro, a produção de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás está localizado em solo boliviano através deste mesmo sistema fluvial, e este intercâmbio será

impulsionado a médio prazo com o avanço dos projetos de rodovias, ferrovias e do corredor bioceânico tanto da Argentina como do Brasil.

5.2 DESARROLLO:

Analizados los términos y fundamentalmente los efectos / cambios producidos en los movimientos de cargas hasta el presente podemos decir que, producto de estos acuerdos y del incremento de la actividad comercial fundamentalmente minera y aquella relacionada con productos del agro; es cada vez más frecuente encontrar cargas que transitan por la hidrovía y que tienen su origen en el citado país de la región.

El incremento de intercambios por vía fluvial con la república en cuestión; particularmente en el rubro de minerales y granos, sumado a la conexión que permite con la producción de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul y de Goiás para poner pie en tierra Boliviana a través de este mismo sistema fluvial; indica que la probabilidad de encontrarnos en el corto plazo con un evento crítico de CNTM a atender que involucre actores de esa nación sea cada vez más alta, necesitando en ese momento de un nexo y una comunicación ágil y fluida con nuestra organización. Lo anterior se verá potenciado en el mediano plazo con el avance de caminos, vías férreas y los proyectos de corredores bioceánicos tanto de Argentina como de Brasil; que incrementarán sensiblemente las posibilidades de entrada y salida de mercaderías en ambos frentes oceánicos.

Esta situación hace que cada vez sea mayor la probabilidad de encontrarse relacionados en un evento de CNTM con tráfico del citado país y que por esto sea necesaria una comunicación cada vez más directa y fluida para arribar a una solución en forma expedita.

El hecho de que aún no hayamos tenido eventos de gravedad no indica que una buena gestión no tome previsiones con este tema. El Área Marítima Atlántico Sur tiene antecedentes concretos, por diferentes razones, en la incorporación de oficiales con carácter de "Observadores". Tales son los casos de la Armada de Sudáfrica a partir del Ejercicio de CNTM "Transoceanic" y la de Estados Unidos con la cual continúa reiterándose al inicio de cada gestión la correspondiente invitación. (Última invitación año 2022 a la SAN).

Del análisis del contexto actual descripto, se pueden identificar los siguientes aspectos positivos que conlleva la presente iniciativa:

- Proporcionar a la organización de un nexo de comunicación directa y expedita con la Armada Boliviana ante la ocurrencia de un evento crítico, agilizando el intercambio de información que de otra forma debería ser encaminado por vías consulares con la demora que esto implica y la falta de tiempo y forma que esto impondría a cada problemática que se presente.

- Propende a reforzar, aún más, la cooperación e integración con una armada perteneciente a la región en donde nuestra organización despliega sus funciones.

- Puede mejorar sustancialmente la eficiencia del accionar combinado en el campo del **Control Naval de Tráfico Marítimo (CNTM)** ante un evento crítico que involucre carga o unidades del citado país.
- Mejora y agiliza las comunicaciones, contribuye a minimizar interferencias mutuas.
- Contribuye a reforzar las medidas de confianza mutua entre las Armadas del AMAS y la Armada de la República Plurinacional de Bolivia.

Las problemáticas de CNTM de las cuales nosotros tenemos plena conciencia, sumadas a nuestro criterio profesional como marinos, identifican esta iniciativa como una herramienta superadora que hace más eficiente cualquier accionar que pueda coordinarse en este campo a futuro y que tenga como contraparte actores de la república en cuestión.

5.2 DESENVOLVIMENTO:

Analizando os termos e, fundamentalmente, os efeitos/mudanças produzidos na movimentação de cargas até o momento, podemos dizer que, como resultado desses acordos e do aumento da atividade comercial, principalmente de mineração e produtos agrícolas, é cada vez mais comum encontrar cargas em trânsito ao longo da hidrovia e originárias do país acima mencionado na região.

O aumento do comércio por hidrovia com a república em questão, particularmente na área de minerais e grãos, somado à conexão que permite com a produção de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás para se estabelecer em solo boliviano através deste mesmo sistema fluvial, indica que a probabilidade de nos encontrarmos a curto prazo com um evento crítico de CNTM que envolve atores daquela nação é cada vez maior, necessitando nesse momento de uma ligação e uma comunicação ágil e fluida com nossa organização. Isto será reforçado a médio prazo com o avanço dos projetos de estradas, ferrovias e corredores bioceânicos tanto da Argentina como do Brasil, o que aumentará significativamente as possibilidades de entrada e saída de mercadorias em ambas as frentes oceânicas.

Esta situação significa que há uma probabilidade crescente de envolvimento em um evento da CNTM com tráfego do país acima mencionado, razão pela qual é necessária uma comunicação cada vez mais direta e fluida a fim de se chegar a uma solução de forma expedita.

O fato de ainda não termos tido eventos sérios não indica que uma boa gestão não tome precauções sobre esta questão. A Área Marítima do Atlântico Sul tem precedentes concretos, por diferentes razões, na incorporação de oficiais como "Observadores". É o caso da Marinha Sul Africana desde o Exercício de CNTM "Transoceanic" e o dos Estados Unidos, com o qual o convite correspondente continua a ser reiterado no início de cada administração (último convite para a SAN em 2022).

A partir da análise do contexto atual descrito acima, se pode identificar os seguintes aspectos positivos da presente iniciativa:

- Proporcionar à organização um elo de comunicação direto e expedito com a Marinha boliviana no caso de um evento crítico, acelerando a troca de informações que de outra forma teriam que ser encaminhadas pelos canais consulares com a demora que isso implica e a falta de tempo e forma que isso imporá a cada problema que surgisse.
- Ela tende a fortalecer ainda mais a cooperação e integração com uma marinha pertencente à região onde nossa organização exerce suas funções.
- Pode melhorar substancialmente a eficiência da ação combinada no campo do **Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM)** no caso de um evento crítico envolvendo cargas ou unidades do país acima mencionado.
- Melhora e agiliza as comunicações, ajuda a minimizar a interferência mútua.
- Contribui para reforçar as medidas de confiança mútua entre as marinhas da AMAS e a Marinha da República Plurinacional da Bolívia.

As questões de CNTM das quais estamos plenamente conscientes, juntamente com nosso julgamento profissional como marítimos, identificam esta iniciativa como uma ferramenta abrangente que torna qualquer ação coordenada futura neste campo mais eficiente e tem como contraparte os atores da república em questão.

5.3 PROPUESTA:

Analizar, a la luz de lo anteriormente expuesto la necesidad de estudiar la conveniencia de incorporar un oficial de la Armada Boliviana en carácter de "Observador" a modo de establecer y mantener en forma continua un canal de comunicación directo ante eventos que puedan surgir en relación con temas de Control Naval de Tráfico Marítimo.

Partiendo de la base de este análisis inicial, estudiar la conveniencia de la presente iniciativa durante todo el año 2023 para que cada COLCO, en ocasión de las Visitas Operativas transmitan al CAMAS su posición frente este tema.

5.3 PROPOSTA:

Analisar, à luz dos aumentos produzidos no atual movimento comercial na hidrovia e dos tratados/acordos que colocam os portos dos países da AMAS à disposição do tráfego comercial do país em questão; a necessidade de estudar a conveniência de incorporar um oficial da Marinha boliviana como "Observador", a fim de estabelecer e manter continuamente um canal de comunicação direta no caso de eventos que possam surgir em relação a questões de Controle Naval do Tráfego Marítimo.

Com base nesta análise inicial, estudar a conveniência desta iniciativa durante todo o ano de 2023 para que cada COLCO, por ocasião das Visitas Operativas, transmita ao CAMAS sua posição sobre este assunto.

5.4 POSICIÓN A SER ADOPTADA:

Visto lo expuesto no se encuentran objeciones que acotar por parte de la Armada Argentina, dejando la decisión final para la XXXII° Reunión Ordinaria de COLCO's, a ser llevada a cabo en marzo de 2024.

5.4 POSICIONAMENTO A SER ADOTADO:

Diante do exposto, não há objeções por parte da Marinha Argentina, deixando a decisão final para a XXXII Reunião Ordinária dos COLCO's, a ser realizada em março de 2024.

6. INCORPORACIÓN DE LA ARMADA DE PARAGUAYA DENTRO DE LA ROTACIÓN COMO COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO SUR.

6. INCORPORAÇÃO DA ARMADA PARAGUAIA DENTRO DA ROTAÇÃO COMO COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL.

6.1. ANTECEDENTES:

Como antecedente previo consta en el Acta de la reunión de la Visita Operativa del CAMAS al COLCO PY, llevada a cabo en la ciudad de Asunción, en fecha 23 y 25 de agosto del 2021, se propuso para la próxima Visita Operativa del año 2023, la constatación y verificación de los requerimientos técnicos/administrativos y operativos, de un país miembro del AMAS, que pretenda ser sede.

6.1. ANTECEDENTES:

Como antecedente pregresso, consta na Ata da reunião da Visita Operativa do CAMAS ao COLCO PY, realizada na cidade de Assunção, nos dias 23 e 25 de agosto de 2021, que na próxima Visita Operativa do ano de 2023 seria verificados os requisitos técnicos/administrativos e operacionais, para um país membro da AMAS que intenciona sediá-la.

6.2. DESARROLLO:

La ARPAR-COLCO PY, se encuentra trabajando a la fecha en la planificación del proyecto, a fin de generar modelos logísticos y presupuestarios, para así establecer los mecanismos de financiación necesaria para el proyecto que demanda la firme intención de ser sede del CAMAS, en la próxima Reunión Ordinaria de COLCO's prevista para el mes de marzo del 2024. El COLCO PY deberá presentar un cronograma de acciones en la próxima Reunión Ordinaria de COLCO's agendada para el mes de marzo de 2024.

6.2. DESENVOLVIMENTO:

A ARPARG-COLCO PY, está trabalhando até a presente data no delineamento do projeto para determinar as necessidades logísticas e orçamentárias, de forma a garantir o financiamento necessário para o mesmo, o qual exige a firme intenção de ser sede do CAMAS. O COLCO PY deverá apresentar um cronograma de ações na próxima Reunião Ordinária do COLCO agendada para o mês de março de 2024.

6.3 PROPUESTA:

Comunicar de manera oficial en el mes de enero del año 2027 al CAMAS, que el COLCO PY, se encuentra en condiciones para la verificación y constatación de haber cumplido aquellos requerimientos técnicos/operativos, estructura edilicia y administrativa permanente, para presentar la propuesta de ser considerados como Sede del AMAS, durante la Visita Operativa de ese año.

6.3 PROPOSTA:

Comunicar oficialmente no mês de janeiro de 2027 ao CAMAS que o COLCO PY se encontra em condições para a verificação do cumprimento daqueles requisitos técnicos/operacionais, sede física e estrutura administrativa permanente, para apresentar a proposta para ser considerada como Sede da AMAS, durante a Visita Operacional desse ano.

6.4 POSICIÓN A SER ADOPTADA:

Posponer de manera "*sine die*", la intención de la ARPARG de ser Sede del CAMAS, hasta tanto el COLCO PY, cumpla con los requisitos/requerimientos técnicos/operativos, estructura edilicia y administrativa, que podrá ser constatada por el CAMAS en su Visita Operativa a la ARPARG-COLCO PY.

6.4 POSICIONAMENTO A SER ADOTADO:

Adiar de forma "*sine die*", a intenção da ARPARG de ser a Sede do CAMAS, até que o COLCO PY cumpra os requisitos/requerimientos técnicos/operacionais de sede física e administrativa que poderão ser verificados pelo CAMAS na sua Visita Operativa ao ARPARG-COLCO PY.

ANEXOS:

A- MODELO DE PLANILLA – SITREP

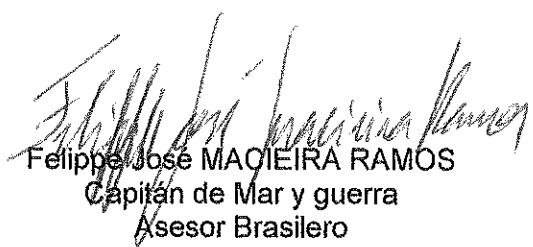
B- GRAFICO UBICACIÓN DE BUQUES VOI

En conformidad con todo lo que fue tratado, se procede a la firma de la presente ACTA en el lugar y fecha indicados precedentemente y se rubrican dos copias del mismo tenor, cuyo contenido consta de diecinueve hojas útiles.

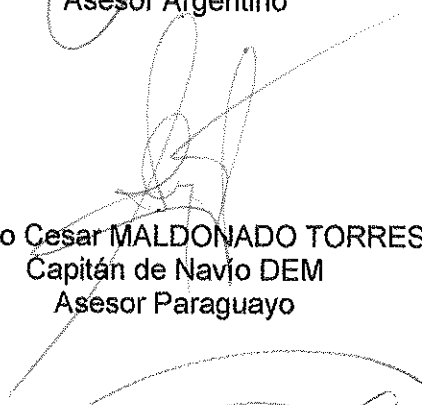
De acordo com tudo o que foi discutido, a presente ATA é assinada no local e na data indicados acima, e duas cópias da mesma redação são rubricadas, cujo conteúdo é composto de dezenove folhas.



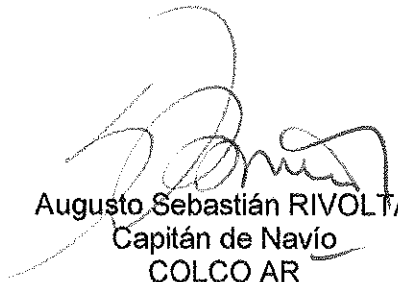
Sergio Daniel HOJ
Capitán de Navío
Asesor Argentino



Felipe José MAQUEIRA RAMOS
Capitán de Mar y guerra
Asesor Brasileiro



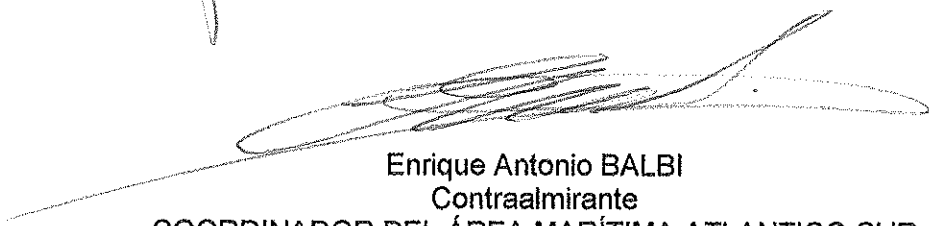
Alfredo Cesar MALDONADO TORRES
Capitán de Navío DEM
Asesor Paraguayo



Augusto Sebastián RIVOLTA
Capitán de Navío
COLCO AR



Sergio Fabián CIMINARI
Capitán de Fragata
JEOP CAMAS



Enrique Antonio BALBI
Contraalmirante
COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA ATLANTICO SUR