



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

VISITA OPERATIVA DEL CAMAS AL COLCO URUGUAY
VISITA OPERATIVA DO CAMAS AO COLCO URUGUAI

ACTA DE REUNIÓN

En la ciudad de Montevideo, entre los días 20 y 24 de marzo del año dos mil veintitrés, se reúnen en la sede del COLCO URUGUAY, el COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO SUR (CAMAS), Contraalmirante (Armada Argentina) Enrique Antonio BALBI; los señores asesores del CAMAS: de la Armada de la República Argentina, Capitán de Navío Sergio Daniel HOJ; de la Marina de Brasil Capitán de Mar y Guerra Felipe José MACIEIRA RAMOS ; de la Armada de la República del Paraguay, Capitán de Navío DEM Alfredo Cesar MALDONADO TORRES; y el COMANDANTE LOCAL DE CONTROL OPERATIVO DE URUGUAY, Capitán de Navío (CG) Mario VAUCHER 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 (CG) Mario VAUCHER, realizó una exposición sobre la situación actual del COLCO URUGUAY, destacando las principales tareas realizadas por la organización durante los años 22/23.

A continuación, el Asesor Argentino del CAMAS, Capitán de Navío Sergio Daniel HOJ, 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 Montevidéu, entre os dias 20 e 24 de março do ano dois mil e vinte e três, se reuniram na sede do COLCO URUGUAI, o COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL (CAMAS), Contra-almirante (Armada Argentina) Enrique Antonio 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 Cesar MALDONADO TORRES; o COMANDANTE LOCAL DE CONTROLE OPERATIVO DO URUGUAI, Capitão de Navío (CG) Mario VAUCHER; 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 (CG) Mario VAUCHER, realizou uma exposição sobre a situação atual do COLCO URUGUAI, destacando as principais tarefas realizadas pela organização durante os anos de 22/23.

Em seguida, o Assessor Argentino do CAMAS, Capitão de Navio Sergio Daniel HOJ, fez uma introdução sobre os principais temas a serem conduzidos pelo CAMAS na Visita Operativa e expôs as atividades que serão levadas a cabo pela dita organização, desde sua assunção até a presente data.

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.

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".

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".



POSICIÓN A SER ADOPTADA:

A los fines de materializar y dar continuidad a la información volcada en los SITREP's enviados los segundos y cuartos 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 anteriormente citadas.

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



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 AMAS. O Departamento de Operações da CAMAS será responsável por sua correspondente divulgação através dos canais de distribuição habituais.

A fim de preparar o relatório acima mencionado, os COLCO's poderão enviar ao CAMAS as informações a serem inseridas no SITREP na quarta-feira imediatamente anterior às datas acima mencionadas.

Em vista do exposto acima, esta modificação será proposta na XXXII Reunião Ordinária da COLCO, 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 de 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 da CNTM. Há necessidade de divulgar nossa ação 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.

PROPUESTA:

Establecer anualmente la entrega de un premio/presente institucional, en muestra de reconocimiento a aquellas entidades, organismos 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 estuviese 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.

PROPOSTA:

Estabelecer anualmente a entrega de um prêmio/presente institucional, como sinal de reconhecimento às entidades, órgãos ou agências locais públicas/privadas que durante o ano corrente contribuíram com suas ações para uma melhoria/facilitação da atividade de Controle de Tráfego de Embarcações Navais. Se houver a possibilidade de reconhecer uma

organização que não esteja no país anfitrião da CAMAS, os COLCO's poderão indicar um potencial candidato para tal reconhecimento. As indicações de candidatos devem ser apresentadas até 15 de maio do ano corrente.

O mesmo será determinado pela autoridade que exerce a função rotativa de coordenador da organização, e será concedido anualmente por ocasião da Cerimônia de Aniversário da Organização.

POSICIÓN A SER ADOPTADA:

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



POSICIONAMENTO A SER ADOTADO:

Em vista do exposto acima, esta modificação será proposta na XXXII Reunião Ordinária da 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 MENSAIS 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.

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 simple mayoría 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 con no menos de 15 días de anticipación a su fecha de tratamiento.

PROPOSTA:

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

A fim de acelerar o progresso na gestão dos diferentes temas a serem tratados, estas reuniões terão o poder de aprovar os assuntos por maioria simples sempre que todos os COLCO's estiverem presentes e que o assunto submetido à votação tenha sido informado com pelo menos 15 dias de antecedência à data da sua realização.

POSICIÓN A SER ADOPTADA:

Visto lo anteriormente expuesto se procederá a proponer en la XXXIIª 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.

POSICIONAMENTO A SER ADOTADO:

Em vista do acima exposto, será proposto na XXXII Reunião Ordinária da COLCO a ser realizada em março de 2024, para modificar o seguinte parágrafo:

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 pela 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, FRATERO, ATLASUR)

Esta modalidad ya fue probada exitosamente en 2022, 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 COMPÕEM 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 na 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, FRATERO, ATLASUR).

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

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.

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 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.

POSICIÓN A SER ADOPTADA:

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

POSICIONAMENTO A SER ADOTADO:

Em vista do exposto acima, esta modificação será proposta na XXXII Reunião Ordinária da COLCO, 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.

5.1 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 N° 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 Belém, Porto Velho y Santos entre otros.

El comercio fluvial de salida es generalmente encaminado luego de bajada en el tramo Asunción (PY) - Santa Fe (AR) y posteriormente Santa Fe (AR) - Nueva Palmira (UY). 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 do Prata – 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 que Bolivia dispone en los puertos de Belém, 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 al 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.

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).

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

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 encaminhada após descarregada pelo tramo Assunção (PY) - Santa Fe (AR) e, em seguida, Santa Fe (AR) - Nueva Palmira (UY). 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.*

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

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

Artigo 1 Ítens 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 envidar 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.

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.

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 tem um pé em solo boliviano através deste mesmo sistema fluvial, e este intercâmbio será impulsinado 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 conllevan a 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, contribuyendo 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 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

Tendo analisado 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 pôr os pés no 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 RAS em 2022).

A partir da análise do contexto atual descrito acima, posso 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 imporia 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 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.

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.

PROPOSTA:

Analisar, à luz do anteriormente exposto; 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 Operacionais, transmita à CAMAS sua posição sobre este assunto.

POSICIÓN A SER ADOPTADA:

Visto lo expuesto no se encuentran objeciones que acotar por parte de la Armada de la República Oriental del Uruguay, dejando la determinación final para la XXXIIª Reunión Ordinaria de COLCO's a ser llevada a cabo en marzo de 2024.

POSICIONAMENTO A SER ADOTADO:

Diante do exposto, não há objeções a serem levantadas pela Marinha da República Oriental do Uruguai, deixando a decisão final para a XXXII Reunião Ordinária de COLCO's a ser realizada em março de 2024.

6. ENTREGA DE MEDALLAS

En ocasión de la Visita Operativa del CAMAS se realizó la entrega de la "Medalla Servicio CAMAS" a los siguientes:

CN (CG) Mario VAUCHER (dos tridentes)
SOC (MAR) Margarita PEREZ CONCA (dos tridentes)
CS (MAR) José BITANCURT (un tridente)

ENTREGA DE MEDALHAS

Por ocasião da Visita Operativa do CAMAS ao COLCO Uruguai, foi atribuída a "Medalha de Serviço CAMAS" aos seguintes militares:

CN (CN) Mario VAUCHER (dois tridentes)
SOC (MAR) Margarita PEREZ CONCA (dois tridentes)
CS (MAR) José BITANCURT (um tridente)

En conformidad con lo anteriormente 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 dieciocho hojas útiles.

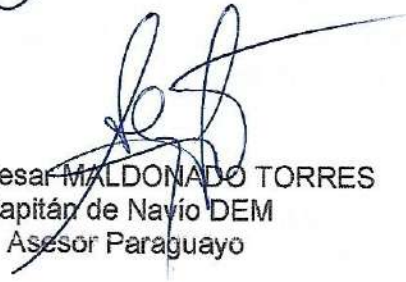
De acordo com tudo o que foi discutido, a presente ATA é assinada no local e na data indicados acima, e duas cópias da mesma redação são rubricadas, cujo conteúdo é composto de dezoito folhas.



Sergio Daniel HOJ
Capitán de Navío
Asesor Argentino



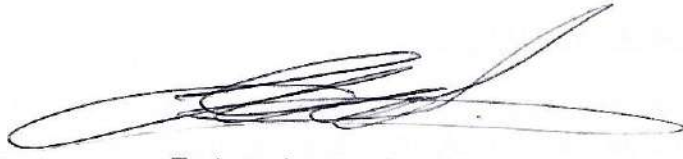
Felipe José MACIEIRA RAMOS
Capitán de Mar y guerra
Asesor Brasileiro



Alfredo Cesar MALDONADO TORRES
Capitán de Navío DEM
Asesor Paraguayo



Mario MAUCHER
Capitán de Navío
COLCO UY



Enrique Antonio BALBI
Contraalmirante
COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA ATLANTICO SUR

ANEXO "A"
Modelo de Planilla SITREP

COORDINADOR DEL ÁREA MARITIMA DEL ATLANTICO SUR
BUQUES DE INTERÉS AL 24 FEBRERO DE 2023

BUQUES DENTRO DEL ÁREA DEL CAMAS													
NOMBRE	IMO	IND	BANDERA	MMSI	TIPO DE BUQUE	CLASIFICACION	DESTINO AIS	CURSO	GFH	LATITUD	LONGITUD	VELOCIDAD	OBSERVACION
BUQUE ALFA	968164	3EQ34	PANAMÁ	3506108	GRANELERO	VCI	SAN LORENZO - AR	112.70	2023-02-23T17:11:56	-0.312632	-43.804972	13.10	SOSPECHOSO DE FACILITAR EL EMBARQUE DE POLIZONES.
BUQUE BRAVO	9549789	D5AF2	LIBERIA	636013456	TANQUE	CCI	MONTE VIDEO - UY	31.00	2023-02-23T16:58:01	-46.094560	-59.487983	11.40	LOGISTICA DE PESCA
BUQUES EN TRANSITO FUERA DEL AREA DEL CAMAS													
NOMBRE	IMO	IND	BANDERA	MMSI	TIPO DE BUQUE	CLASIFICACION	DESTINO AIS	CURSO	GFH	LATITUD	LONGITUD	VELOCIDAD	OBSERVACION
BUQUE CHARLY	9173653	3F693	PANAMÁ	35377678	FRIGORIFICO	VCI	ISLAS ORCADAS	120.80	2023-02-23T16:48:00	-60.490407	-45.466085	9.00	LOGISTICA DE PESCA
BUQUES DE INTERÉS DENTRO DE LA Z.E.E. DE LAS ISLAS MALVINAS, ISLAS SANDWICH Y GEORGIAS DEL SUR													
NOMBRE	IMO	IND	BANDERA	MMSI	TIPO DE BUQUE	CLASIFICACION	DESTINO AIS	CURSO	GFH	LATITUD	LONGITUD	VELOCIDAD	OBSERVACION
BUQUE DELTA	9184686	3FHA8	PANAMÁ	353306740	FRIGORIFICO	VCI	BAHIA DE LA ANUNCIACION	14.30	2023-02-23T16:45:03	-51.667433	-57.200317	0.30	LOGISTICA DE PESCA
BUQUE ECHO	9374603	D8HE4	LIBERIA	63601460	TANQUE	CCI	SUD OESTE ISLAS ORCADAS	178.70	2023-02-23T16:51:45	-53.939743	-55.183916	7.00	LOGISTICA DE PESCA
BUQUE FOXTROT	9138506	V4FF6	ANTIGUA Y BARBUDA	304617400	CARGUERO	CCI	PUERTO ARGENTINO	182.00	2023-02-23T16:52:08	-48.349463	-57.208717	10.00	NO CUMPLE DECRETO 286
OBSERVACIONES													



BUQUE ANTONIO BALDI
COMANDO EN JEFE FUERZA ARMADA ARGENTINA

ANEXO “B”
GRÁFICO DE UBICACIÓN DE BUQUES VOI

COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO SUR
GRÁFICO DE UBICACIÓN DE (VOI) 23 FEBRERO 2023

