INFORME FINAL DE LA REUNION EXTRAORDINARIA DE JEFES DE DELEGACION DEL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

(Pto. De Cáceres - Pto. De Nueva Palmira)

Santa Cruz de la Sierra – República de Bolivia 28 de mayo de 1999

- En la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra República de Bolivia, el día 28 de mayo de 1999, se reunieron los Jefes de Delegación, la convocatoria realizada por la Secretaria Ejecutiva en cumplimiento de la Decisión 11/XXVII del CIH.
- II. La lista de participantes consta en el Anexo I de la presente Acta.
- III. La apertura de la reunión estuvo a cargo del Presidente de Turno del CIH Jefe de Delegación de Bolivia, Sra. Ana Maria SOLARES GAITE, Viceministro de Relaciones Económicas, Internacionales e Integración, quien a tiempo de dar una cordial bienvenida a las delegaciones, formuló votos por el éxito de este nuevo encuentro, destacando que de el se esperaban importantes resultados, que impulsaran el Programa de Integración Física de mayor alcance el de la región, que es la Hidrovia. Señaló asimismo, que la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra podría ser considerada Capital de la Hidrovia, debido a los importantes Acuerdos celebrados en la misma.
 - IV. A continuación, se procedió a la elección de Autoridades, recayendo la Presidencia en la persona de la Sra. Ana María SOLARES GAITE, Viceministro de Relaciones Económicas, Internacionales e Integración.

Antes de iniciar los debates la representación de Uruguay, en la persona del Ing. Jorge SANGUINETTI, intervino para destacar:

"Una noticia que casualmente hoy consta en los medios de prensa. Se refiere a que la Comunidad Andina (CAN) incluyó en la Agenda de sus asuntos comunitarios la aspiración boliviana de lograr una salida soberana al Océano Pacifico.

Sp.

v.

El tema sería planteado en un Consejo Presidencial Andino Extraordinario. Hasta aquí la noticia que deseo comentar. Como americanos y como uruguayos, Señora Presidenta, este hecho nos llena de orgullo y satisfacción. Recordemos que uno de los origenes de la Hidrovia, fue precisa y puntualmente solucionar la mediterraneidad de Bolivia.

En momentos que el Centro Cultural del Mundo nos presenta día a día imágenes y noticias dramáticas de pueblos que aún hoy adoptan, para resolver sus diferencias territoriales, culturales o étnicas, el camino terrible de las armas, nuestros pueblos proyectar una imagen civilizada, humana y solidaria, de la forma que entienden debe resolverse los conflictos entre las naciones, priorizando al hombre en toda su dimensión.

Este acto que comento, solidario y realista de una situación dramática y a esta altura impostergable de solucionar, aspiración histórica de Bolivia que Uruguay ha acompañado en todos los Foros Internacionales, lleva a reiterar en nombre de mi Delegación y del que habla, mi profundo orgullo de ser y sentirme americano".

A su vez, la Delegación de Bolivia expresó su profundo agradecimiento por tal comentario y solicitó que el mismo figure en Acta.

- VI. Posteriormente se procedió a considerar el temario a desarrollar en la presente reunión, quedando conformado por los siguientes temas:
 - Informe de la Secretaria Ejecutiva.
 - Aprobación del Informe Final de Grupos Técnicos que sesionaron en Santa Cruz de la Sierra-República de Bolivia, los días 5, 6 y 7 de abril de 1999, y el Acta del Grupo Asesor Naval que sesionó los mismos días y en la misma sede.
 - Actas de los Grupos Técnicos.
 - Acta de la Comisión de Coordinación Técnica.
 - Acta del Grupo Asesor Ambiental.
 - Foro Consultivo Punto XV del Informe Final de la XXVIIa. Reunión del CIH.
 - Varios.

Ef

VII. Con respecto al tratamiento del Punto 1 del Temario, el informe de la Secretaría Ejecutiva estuvo referido, por una parte, a la metodología utilizada por los Grupos Técnicos en la presente reunión, sobre la cual destacó que no comprendió la realización de un plenario de dichos grupos, motivo por el que no existe, para consideración de los Jefes de Delegación, un Informe que integre los que a su vez formularon los Grupos de Trabajo, hecho que determinaba la necesidad de un comentario específico por parte de cada coordinador.

Por otra parte, el representante de la Secretaría Ejecutiva se refirió al Convenio Nº 2/95 "Desarrollo de las Zonas Productivas en las Areas de Influencia Portuaria", firmado oportunamente con FONPLATA, especificando que fueron presentados a esa Institución los Términos de Referencia para la contratación del especialista en minería.

Con referencia al Convenio Nº3/98 "Sistema de Información para la Hidrovía Paraguay-Paraná", destacó la realización de la primera reunión técnica, celebrada en la sede de la ALADI, ocasión en la cual se decidió remitir una nota a los Países Miembros para que designen un representante técnico que actúe en calidad de interlocutor con los técnicos y consultores del proyecto, que se contratarán para la ejecución de la primera etapa del mismo.

Respecto al Convenio de Cooperación con la Unión Europea, para el "Desarrollo de un Plan de Necesidades para 13 Puertos de la Hidrovía", informó que la Delegación de Brasil ya designó el Puerto de Corumbá-Ladario, para el desarrollo de la II Etapa del Estudio. Concluída de esa manera la designación de puertos, por todos los Países Miembros, solicitó se faculte a la Secretaría Ejecutiva para continuar los contactos con la Unión Europea, en procura de lograr la ejecución de la Fase II y III del mencionado proyecto.

JVIII.

En relación al Punto 2 del Temario, se procedió a la aprobación del Informe Final de Grupos Técnicos que sesionaron en Santa Cruz de la Sierra - República de Bolivia, los días 5, 6 y 7 de abril de 1999 y el Acta del Grupo Asesor Naval que sesionó los mismos días y en la misma sede.

•

El Punto 3 del Temario comprendió la presentación de informes de cada coordinador de los Grupos Técnicos que sesionaron en los días precedentes, quienes, a su vez, pusieron a consideración las Actas respectivas, las mismas que fueron aprobadas por los Jefes de Delegación.

SI

all 3

Sin embargo de ello, para cada Grupo se llegó a las siguientes conclusiones:

Asuntos Aduaneros: Los Jefes de Delegación coincidieron en destacar los avances registrados en esta oportunidad, que permitirán dar respuestas favorables a inquietudes presentadas por los Armadores de la Hidrovía, una vez que la Delegación del Uruguay realice las consultas pertinentes con sus autoridades sectoriales, debido a que no participó de la reunión. No obstante, la Delegación de este país aprobó los acuerdos obtenidos por el Grupo Técnico, con carácter de Ad -Referendum.

Los Jefes de Delegación coincidieron en instruir a la Secretaría Ejecutiva para que, una vez que reciba la confirmación de la posición de la Delegación del Uruguay, proceda a realizar los trámites de registro pertinentes ante la ALADI.

Reglamento de Seguridad para las Embarcaciones de la Hidrovia (Adecuación del SOLAS): Las representaciones de Brasil y Paraguay se comprometieron a analizar la propuesta presentada en la ocasión por la representación de Argentina, en los términos que figuran en el Acta correspondiente a este Grupo, la cual quedó aprobada por consenso.

Régimen Uniforme sobre los Requisitos para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovia: Analizado el Acta del Grupo que trató este tema y habiendo puntos pendientes de consenso, se acordó convocar una próxima reunión del Grupo, en la Ciudad de Montevideo – República Oriental del Uruguay, los días 1 y 2 de julio de 1999, a fin de tratar el siguiente Temario:

- 1. Propuesta presentada por la Delegación del Paraguay
- Propuesta presentada por la Delegación del Uruguay -

A tal efecto, ambas delegaciones remitirán comentarios adicionales sobre sus propuestas, a la Secretaría Ejecutiva, antes del 22 de junio del año en curso.

Con referencia al Punto 4 del Temario, Acta de la Comisión de Coordinación Técnica, los Jefes de Delegación fueron informados sobre los alcances del trabajo de la Comisión, en el que se destaca, por la importancia trascendental que tendrá para el desarrollo del Programa, la formulación del Plan de Gestión Ambiental y del Plan de Acción Integrado.

Sf.

auta

/x.

Los Jefes de Delegación, al manifestar su complacencia por este hecho, con el que se culmina un intenso trabajo, dieron por aprobada el Acta y los respectivos Planes que forman parte de ella. En el caso del Plan de Gestión Ambiental, la versión aprobada incorpora las modificaciones introducidas en la sesión del Grupo Asesor Ambiental.

Por otra parte, respecto a la voluntad de la contratación de un Consultoria para compatibilizar los niveles de referencia contenida en el punto VII de dicha Acta, los Jefes de Delegación convinieron en encomendar a esta Comisión la elaboración de los respectivos Términos de Referencia.

XI. Con referencia al Punto 5 del Temario, el Grupo Asesor Ambiental trato como único tema el análisis del Plan de Gestión Ambiental elaborado por la CCT. El informe presentado por la coordinadora de dicho Grupo, Viceministro de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Desarrollo Forestal de Bolivia, Sra. Neisa ROCA HURTADO, puso de relieve las modificaciones de orden aclaratorio que se incorporaron al texto de dicho Plan.

Los Jefes de Delegación, atendiendo la solicitud del Grupo, instruyeron a la Secretaría Ejecutiva, para que se tramite la traducción del documento al idioma español, teniendo en cuenta las modificaciones comentadas en el párrafo anterior.

XIII. Con referencia al Punto 6 del Temario, Foro Consultivo – Punto XV del Informe Final de la XXVIIa. Reunión del CIH, los Jefes de Delegación, tomando en cuenta la recomendación del Grupo Técnico creado para el efecto, decidieron aprobar el Reglamento del Foro Consultivo de la Hidrovia Paraguay-Paraná, cuyo texto se agrega como Anexo II.

Al mismo tiempo recomendaron a la Secretaria Ejecutiva un estrecho seguimiento del funcionamiento del Foro, a efectos de evaluar la eficacia del Reglamento.

Con referencia al Punto 7 del Temario, Varios, se trataron los siguientes temas.

Viaje del Secretario Ejecutivo del CiH a la Sede de la WWF en Washington: Los Jefes de Delegación decidieron autorizar al Secretario Ejecutivo del C.I.H., Dn Jesús GONZALEZ, a trasiadarse a la Ciudad de Washington, en el mes de junio del corriente año, para que en representación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía, se reúna con autoridades de la WWF,

auf

gf

con el propósito de tratar aspectos que hacen a la temática ambiental de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

El Secretario Ejecutivo deberá presentar un Informe sobre la gestión que se le encomienda, a su retorno de dicha Ciudad.

<u>Plan Nacional de Contingencia sobre Derrame de Hidrocarburos</u>: La Delegación de Paraguay entregó, en oportunidad de esta reunión, dicho documento, solicitando a la Secretaría Ejecutiva su distribución a los Países Miembros.

XIV. De acuerdo con lo expresado precedentemente, los Jefes de Delegación adoptaron las siguientes decisiones:

1/RJ/5-99 Aprobar el Informe Final de Grupos Técnicos que sesionaron en Santa Cruz de la Sierra-República de Bolivia, los días 5, 6 y 7 de abril de 1999 y el Acta del Grupo Asesor Naval, que sesionó los mismos días y en la misma sede.

2/RJ/5-99 Aprobar el Acta del Grupo Técnico Asuntos Aduaneros.

3/RJ/5-99 Aprobar Ad-Referendum la Regiamentación del Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros (PASAA).

4/RJ/5-99 Aprobar el Acta del Grupo Técnico Reglamento de Seguridad para las Embarcaciones de la Hidrovia (Adecuación del SOLAS).

5/RJ/5-99 Aprobar el Acta de la Comisión de Coordinación Técnica (7-CCT).

6/RJ/5-99 Aprobar el Plan de Acción Integrado.

7/RJ/5-99 Aprobar el Plan de Gestión Ambiental.

8/RJ/5-99 Aprobar el Acta del Grupo Asesor Ambiental.

9/RJ/5-99 Aprobar el Reglamento del Foro Consultivo.

10/RJ/5-99 Convocar, a través de la Secretaría Ejecutiva, al Grupo Técnico que tiene a su cargo el tratamiento del Régimen Uniforme sobre los Requisitos para Ejercer el Pilotaje en la

31

aug

Hidrovia, a reunirse los días 1 y 2 de julio del año en curso, en la Ciudad de Montevideo - República Oriental del Uruguay.

11/RJ/5-99 Instruir a la Secretaría Ejecutiva para que inicie los contactos pertinentes con la Unión Europea con el objeto de ejecutar las Fases II y III del Acuerdo de Cooperación con la Unión Europea.

Las Delegaciones de la República Argentina, República Federativa del Brasil, República del Paraguay y República Oriental del Uruguay expresaron su agradecimiento a las autoridades de la República de Bolivia, por la cálida acogida y hospitalidad que les dispensaron durante la realización de la presente Reunión.

La Reunión clausuró sus deliberaciones el día 28 de mayo de 1.999, con la aprobación del presente informe.

REPUBLICA ARGENTINA

REPUBLICA DE BOLÍVIA

REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

REPUBLICA DEL PARAGUAY

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

ARGENTINA

Emb. Adolfo SARACHO

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio y Culto
Jefe de Delegación

Sr. Rogelio WEIDMANN
Presidente de la Comisión de Coordinación
del Programa Hidrovía Paraguay-Parana

Cap. Enrique OYHAMBURU
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná

Dra. Beatriz C. MELENDEZ

Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del
Programa Hidrovía Paraguay-Paraná

Ing. Juan José MORELLI

Jefe Departamento Estudios y Proyectos

Dirección Nacional de Vías Navegables

ing. Rolando BUSTOS
Asesor Técnico
Administración General de Puertos

Ing. Claudio CARRION

Jefe de División Dragado – Señalamiento y Relevamiento

Departamento Paraná Medio

Dirección Nacional de Vías Navegables

Sr. Gustavo GREEN

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

r. Juan ARCAUTE
 Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio y Culto

J & MX

BOLIVIA

Mtro. Ana María SOLARES GAITE
 Viceministro de Relaciones Económicas,
 Internacionales e Integración
 Jefe de Delegación

Sra. Neisa ROCA HURTADO
Viceministra de Medio Ambiente, Recursos Naturales
Y Desarrollo Forestal
Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación

ing. Arturo ZURITA CASTELLON

Director General de Transportes

Viceministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil

Ministerio de Desarrollo Económico

Cn. DAEN. Cesar ROJAS CANELAS

Director General de Puertos y Vías Navegables

Ministerio de Defensa Nacional

Cns. Guillermo ROMERO JEMIO
Director del Tratado de la Cuenca del Plata
Viceministerio de Relaciones Económicas
Internacionales e Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Tn.Cgon.Alex SEGOVIA FERNANDEZ

Jefe de Convenios Internacionales

Ministerio de Defensa Nacional

Tn.Cgon.Jaime DA SILVA SUAREZ Jefe de Tráfico Naviero Ministerio de Defensa Nacional

Ing. Leónidas FERRUFINO CARRASCO.
Asesor General de Asuntos Marítimos
Ministerio de Defensa Nacional

Lic. Eduardo GOBILLARD PINELL
Consultor – Dirección General de Transportes
Viceministerio de Transportes, Comunicación y Aeronáutica Civil
Ministerio de Desarrollo Económico

20:-4

Ing. Hemán FERNANDEZ VILLA
Asesor – Dirección General de Impacto, Calidad
y Servicios Ambientales
Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación

M.C. Héctor LUNA BUENO
Unidad del Tratado de la Cuenca del Plata
Viceministerio de Relaciones Económicas Internacionales
e Integración – Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Sra. Fabiola BETANCOURT SEJAS

Auditor Financiero – Jefe Unidad Dirección Aduanas
y Desarrollo Ac. "nero
Servicio Nacional de Aduanas

Cons. Gilka AVERANGA RIVEROS

Consultor Economista

Servicio Nacional de Aduanas

Tng. Marco Antonio ARICPE JARJURI
Unidad de Promocion de Intereses Fluviales y
Lacustres – Ministerio de Defensa Nacional

Cons. Patricia VALDEZ MUNGUIA
Viceministerio de Relaciones Económicas
Internacionales e Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

BRASIL

Miro. Hildebrando TADEU NASCIMENTO VALADARES Cónsul General del Brasil en Santa Cruz Jefe de Delegación

Cmte. Werner GRIPP
Adjunto Naval en Bolivia
Marinha de Brasil

__ec. Marcio OLIVEIRA DORNELLES
Terceiro Secretario – Ministerio de las
Relaciones Exteriores

Cmte. Fábio LOBO DA COSTA RUIZ
Superintendente da Segurança do Tráfego Aquaviário D.P.C.

of put

Cmte. Gilberto RODRIGUEZ ORNELAS

Divisao de Asuntos Marítimos

Ministerio da Marinha

Eng. Paulo Roberto COELHO DE GODOY
Coordenador Geral de Infraestrutura Hidroviária
Michigerio dos Transportes

Dra. Cleuza de MORAES GOMEZ. Gerente de Programa Ministerio de Medio Ambiente

Dr. Evandro PINTO
Auditor Fiscal de Tesouro Nacional
Ministerio de Hacienda

PARAGUAY

Lic. Emilio GIMENEZ
Viceministro de Relaciones Exteriores y
Asuntos Económicos
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jefe de Delegación

Dra. Nimia OVIEDO de TORALES Directora General de Integración Ministerio de Relaciones Exteriores

Ing. Ramón Amado CABRERA
Consejero Embajada del Paraguay en
Buenos Aires – República Argentina

Sr. Ronald ZAYAS ROMERO
Asesor de S. E. Ministro de relaciones Exteriores
Ministerio de Relaciones Exteriores

Cons. Raúl SILVA VELAZQUEZ
Cónsul General del Paraguay en Santa Cruz

Sr. Manuel ROYG BENITEZ

Director General de la Marina Mercante

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

of parts

Lic. José Luis ARGAÑA

Director - Oficina de Planificación de Transporte

Ministerio de Obras Públicas

C.N. Lucas A. SOSA SALINAS

Jefe Departamento Política y Planificación

Dirección Gral. Marina Mercante

Lic. Mario BERNALT OVELAR Sociólogo – Asesor en Medio Ambiente Ministerio de Relaciones Exteriores

URUGUAY

Sr. Jorge SANGUINETTI Jefe de Delegación

Ing. Conrado SERRENTINO
Viceministro de Transporte y Obras Publicas
Ministerio de Transporte y Obras Publicas

Mtro. Jorge CIASULLO
Consul Gral, del Uruguay en Sta. Cruz
Ministerio de Relaciones Exteriores

Ing. Roberto SUAREZ NICOLINI
Coordinador Técnico de Planificación
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

SECRETARIA EJECUTIVA -

P.M. Edgardo Alberto OJEDA

Lic. Carlos SERRENTINO

Lic. Ricardo GOÑi

Lic. María José MOSSO

Sra. Mercedes Lia PEREZ

Sra. Stella Maris PEREZ

Jana Market

DECLARACION DE JEFES DE DELEGACION DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

Los Jefes de Delegación del Comité intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Parana, reunidos en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia, el día 28 de mayo de 1999, expresan su mayor satisfacción por los resultados alcanzados en la ocasión, toda vez que incidirán de manera trascendental en la ejecución de este Programa regional de integración física.

La aprobación del Plan de Gestión Ambiental brinda la posibilidad de que los países de la hidrovía ejecuten las obras necesarias que faciliten una mejor navegación, cumpliendo con requisitos ambientales previamente concertados, en total correspondencia con pautas internacionales establecidas para el manejo sustentable y eficiente de los recursos naturales.

El Plan de Acción Integrado, también aprobado en esta ocasión, constituye la expresión de la decisión de abordar con una visión de conjunto, las acciones que emprendan los países en procura de mejorar las condiciones de navegabilidad de la Hidrovía.

El Reglamento del Foro Consultivo, también aprobado en la oportunidad, asegurará un ámbito de participación directo de las sociedades civiles de los países –comunidades indígenas, armadores, operadores portuarios, asociaciones de trabajadores, universidades, ONGs ambientalistas, y otras agrupaciones organizadas- en la formulación de iniciativas destinadas a contribuir con los esfuerzos que realizan los Gobiernos de los Países, para el desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Parana.

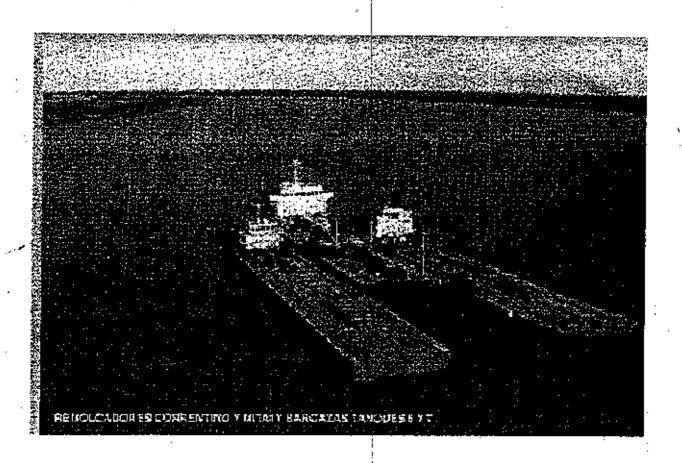
Las decisiones simultáneas adoptadas para estos aspectos, representan la más nitida expresión de la firme voluntad que anima a los países involucrados en este importante proyecto, en utilizar esta vía fluvial en condiciones competitivas, asegurando una total armonía con el medio ambiente y dando una activa participación a la sociedad civil.

Este compromiso de promover un desarrollo sustentable y concertado con la sociedad civil, será la herramienta más eficaz para lograr uno de los principales objetivos del Programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná, cual es el de elevar la calidad de vida de las poblaciones de la Cuenca del Plata, factor decisivo para el desarrollo general de los países miembros.

Santa Cruz de la Sierra , 28 de mayo de 1999

J zg

PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIA SOBRE DERRAME DE HIDROCARBUROS



HIDROVIA PARAGUAY – PARANA

Tramo Soberanía Paraguaya Asunción, Paraguay 1999

PLAN DE CONTINGENCIA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ TRAMO SOBERANÍA PARAGUAYA

INTRODUCCION

El objetivo del Plan de Contingencia es el atender las situaciones de Polución Ambiental ocasionadas por derramamientos de Petróleo y sus derivados a lo largo del Río Paraguay en el trecho de soberanía Paraguaya.

Este Plan de Contingencia pretende la coordinación de todas las Instituciones Publicas y Empresas Privadas que actúen en el Planeamiento y ejecución de las operaciones de Combate al derramamiento, utilizando personal capacitado y equipamientos específicos, minimizando eventuales daños al medio ambiente y reduciendo los costos operacionales.

El Plano es de alcance Nacional y deberá ser accionado siempre que la capacidad de atendimiento individual de cada participante se muestre inadecuado al porte del derramamiento a ser controlado. También atenderán los derramamientos que necesiten de una rápida intervención, aunque los mismo no sean originados por ninguno de los participantes o cuja responsabilidad no les sea atribuida.

DEFINICION:

Son acciones legales tomadas para hacer frente a un acontecimiento pasible pero incierto.

PROPOSITO:

Establecer responsabilidades en las operaciones de respuesta, en caso de derrames de hidrocarburos en el medio fluvial.

OBJETIVO:

Obtener una respuesta pronta y eficaz a los derrames y minimizar los daños causados.

ALCANCE:

Establecer mecanismos para una respuesta eficaz, en el tramo de la Soberania Nacional y en aguas Compartidas.

MISION:

Deberá cubrir las operaciones a Pequeños_, Medianos y Grandes Derrames. Anexo Nº 5--

<u>Pequeños Derrames</u>: El plan deberá establecer y requerir la necesidad de que los operadores locales o personal de bordo, cuente con una rápida respuesta y con el equipamiento necesario para la contención y/o de ser posible para la recuperación.

<u>Derrames Medianos</u>: Las prefecturas de Zonas o Sub-Prefecturas asumirán el control de las operaciones en este nivel de respuesta, debiendo considerarse que contribuirán a la misma con personal y medio, todas aquellas organizaciones publicas y privadas que hayan sido contempladas en el Plan.

Grandes Derrames: A nivel Nacional, cuya magnitud supere las capacidades locales de respuesta. En este nivel el Plan de Contingencia tendrá como objetivo evaluar la magnitud del derrame, controlar su evolución y movilizar los recursos de respuesta local y de ser necesario internacionales, activando los acuerdos firmados por la república.

TAREAS:

- Establecer una estructura operacional viable, en la que estén representados todos los organismos interesados.
- 2. Identificar las Zonas de riesgos.
- Identificar las zonas costeras prioritarias para su protección y limpieza.
- Identificar, localizar y disponer del equipo adecuado para combatir los derrames según las zonas.
- 5. Determinar una política de uso de Dispersantes.
- 6. Formar personal para dirigir y ejecutar las operaciones de respuestas.

ESTRATEGIA:

1.INTRODUCCION

La existencia de muelles, zonas de alijo y terminales donde se descargan hidrocarburos y de la navegación en los ríos Paraná y Paraguay de buques dedicados al transporte de los mismos, permite concluir que las responsabilidades de accidentes irreversibles, o reparables a un costo muy elevado, en los recursos sensibles tanto físico, biológico, como humano es potencialmente imprevisible en lo que a daños se refiere. Para minimizar las consecuencias del derrame, es necesario promover medidas tendientes a reducir su magnitud atraves de una organización anti-contaminación que se establece en el presente Plan de Contingencia Nacional.

1.1 DIRECCION

El Prefecto General Naval será el responsable por la formulación, evaluación, aplicación y actualización del Plan de Contingencia Nacional.

1.2 ANTECEDENTES LEGALES: ANEXO Nº 4

1.3 ALCANCE

El Plan de Contingencia Nacional sobre derrames de hidrocarburos en la Hidrovia tendrá aplicación en:

ALFA:

Bahía Negra , Fuerte Olimpo, Concepción, Antequera

BRAVO:

Antequera, Rosario, Asunción, Villeta, Alberdi,

CHARLIE:

Alberdi, Pilar, Ayolas

DELTA:

Ayolas, Encarnación, Pte. Franco, Cdad. Del Este

1.4 INTERFACES CON OTROS PLANES

El presente Plan de Contingencia es concurrente al Plan de Contingencia de la PGN, el cual fue estructurado en base al principio de respuesta escalonada. Por lo expuesto, es importante tener creado los mecanismos para poder actuar prontamente ante los derrames; como así también, estar en condiciones de apoyar con medios humanos y materiales, operaciones a nivel nacional

2 RIESGOS DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS

2.1 IDENTIFICACION DE RIESGOS Y ACTIVIDADES RIESGOSAS

Los riesgos de producirse un derrame de hidrocarburos estarán basados en las siguientes hipótesis:

a- Que se produzca un derrame de hidrocarburos durante una operación de descarga en la terminal de PETROPAR.

b- Que se produzca un derrame de hidrocarburos durante una operación

de descarga en la terminal de Encarnación.

c- Que se produzca un derrame de hidrocarburos durante una operación de alijo entre dos buques tanques

d- Que se produzca un derrame de hidrocarburos como consecuencia de

una accidente (encaladura, colisión, incendio,etc)

e- Que se produzca un derrame de hidrocarburos en cualquier instalación terrena con consecuencia contaminante en las aguas de los Ríos Paraná y Paraguay.

f- Que se produzca un derrame de hidrocarburos en el margen de aguas Argentinas, con acción contaminante directa en aguas jurisdiccionales

Paraguayas.

SOLICITUD DE REQUERIMIENTOS

Cuando se haga necesario que un país solicite a la otra parte equipamiento específico o personal capacitado para colaborar en una operación de control de derrames, se solicitará observando los puntos que acontinuación se detallan:

- Día y hora. Del suceso.
- Incidente que motivo la comunicación (colisión, incendio, varadura, etc.), nombrando, en caso de corresponder, nombre del buque, instalación, etc.
- 3. Asistencia requerida: Toda información sobre el requerimiento de medios y personal que se solicita.
- 4. Coordinaciones previas.



X

NOTIFICACION DE DESCARGAS PROBABLES

Cuando se haya producido una situación que indique la probabilidad de una descarga de hidrocarburo, el país que tome conocimiento deberá, notificar lo mas pronto posible a la otra parte que pudiera verse afectada, siguiendo los puntos que acontinuación se detallan:

- Fecha y hora del suceso (GFH/mes) que motivó la información.
- Incidente que motivo la comunicación (colisión, incendio, varadura, etc.), en caso de corresponder, nombre del buque, instalación, etc.
- 3. Posición, Km del rio y/o nombre del paraje.
- Tipo y cantidad de combustible almacenado en el lugar.
- Tipo y cantidad de contaminante que se puede llegar a derramar.
- 6. Indicación sucinta de las averías observadas que pueden llegar a ser el motivo de la fuga de contaminante.
- 7. Breve información sobre las condiciones hidrometeorológicas.
- 8. Pormenores de los contactos con el propietario/armador/agente del buque.
- 9. Toda otra información que se considere importante.



ANEXOS

ANEXO 1

PLAN DE CONTINGENCIA NACIONAL CONTROL DE EQUIPOS Y MATERIALES EN EL AREA DE OPERACIONES

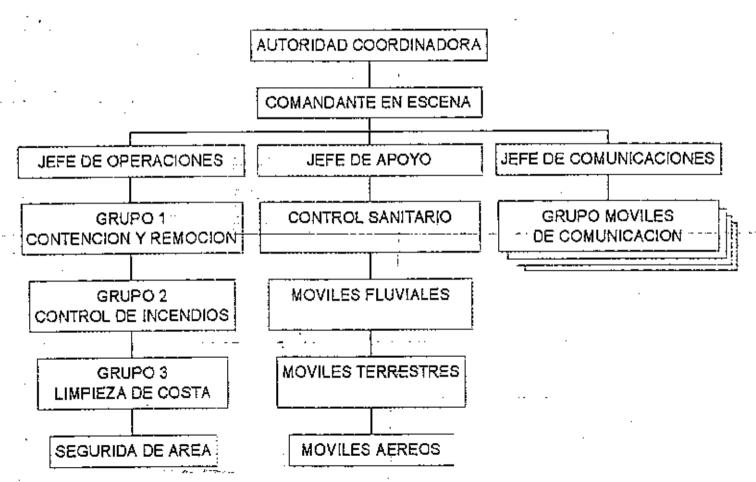
| ORGANISMOS | EQUIPOS | CANTIDAD | CAPACIDAD | UBICACION |
|--|---|----------|-----------|-----------|
| | · | | | |
| PETROPAR | Barreras Desnatadores Dispersantes Químicos Bombas de Transferencia Tanques de Almacenamiento En tierra firme | | | |
| A.N.N.P | Embarcaciones De apoyo Personal Técnico | | | |
| ARMADA NACIONAL | Embarcaciones d descarga, transp. Personal técnico Comunicaciones | | | |
| CORPOSANA | Camiones cistern Equipos de radio Personal Técnico | • | | |
| M. A. G Sub Secretaria de Medio Ambiente | Personal Técnico Especializado | · | | |
| SENACSA | Control Calidad Calidad del agua Técnicos. | | | |
| ESSO CO. SHELL PY | Apoyo Logistic Equipos Espe- Ciales. | 0 | | t |
| | , | | | · |

ORGANISMOS DE RESPUESTA AL PLAN DE CONTINGENCIA NACIONAL DIRECCION, TELEFONO, FAX

| ORGANISMO | ECCION,TELEFONO,I | |
|---------------------------------|-------------------|------------|
| ORGANISMO | RIO PARAGUAY | RIO PARANA |
| Prefectura Pilar | 086-2302 | |
| Prefectura Alberdi | 087-30Z | |
| Sub Prefectura San Antonio | 900-250 | |
| Sub Prefectura Villeta | . 025-2220 | |
| Sub Prefectura Guyrati | 025-2234 | |
| Dest. Prefectura Pto, Pabla | 905.723 | |
| Sub Prefectura Ita Enramada | 905.190 | ., |
| Dest.Prefectura Pto. Ortiz | 905.011 | |
| Dest. Prefectura Yuquyty | 332,871 | |
| Dest, Prefectura Tacumbu | 420.616 | |
| Sub Prefectura Sajonia | 424.025 | |
| Dest. Prefectura Varadero | 421.910 | |
| Dest. Prefectura Puente Remanso | 752.666 | |
| Dest, Prefectura Pto, Botanico | 291.984 | |
| BiM - Rosario | 044-385 | |
| Prefectura Concepcion | 031-2560 | |
| Sub Prefectura de Vallemi | 0351-214 | |
| Base Naval Bahla Negra | 0351-295 | |
| Base Naval Cludad del Este | İ | 061-618726 |
| Base Naval Encarnacion | i ! | 071-202263 |
| Sub Prefectura de Ayolas | | 072-2389 |
| Base Naval de Ita Piru | | 086-2586 |
| , | i | |
| · | | |
| | į | |
| • | ; | |
| | | |
| | | |

THE STATE OF THE STATE OF THE SECRETARY AND SECRETARY OF THE SECRETARY OF THE SECRETARY AND SECRETARY AS A SECRETARY OF THE S

CENTRO NACIONAL DE CONTROL DE DERRAMES ANEXO: JULIET ORGANIZACION DE RESPUESTA



ANEXO 4

1.- LEY No 928 / 27 " Reglamento de Capitania ".

2.- Resolución No 07 /96 de la P.G.N.

- Por el cuál se recuerda a los Armadores y Agentes de Transportes en el rubro de la navegación sobre la expresa prohibición establecida en los Tratados Internacionales y Leyes Nacionales de lanzar desechos tóxicos contaminantes en los Ríos, Lagos navegables de la República.

3.- Ley No 716 / 95 " Sanciona Delitos contra el Medio

art 1°.- Esta ley protege el medio ambiente y la calidad de vida humana contra quienes ordenen, ejecuten o, en razón de sus atribuciones, permitan o autoricen actividades atentatorias contra el equilibrio del ecosistema, la sustentabilidad de los recursos naturales y la calidad de vida humana.-----

4.- Ley No 96 / 92 " Ley de Vida Silvestre "

5.- Ley No 352 / 94 " Areas Silvestres Protegidas "

"Se entiende por Area Silvestre Protegida toda porción del territorio nacional comprendido dentro de límites bien definidos, de características naturales o semi-naturales, que se somete a un manejo de sus recursos para lograr objetivos que garanticen la conservación, defensa y mejoramiento del ambiente y de los recursos naturales involucrados. Las Areas Silvestres Protegidas podrán estar bajo dominio nacional, departamental, municipal o privado, en donde los usos a que puedan destinarse y las actividades que puedan realizarse deberán estar acordes con las disposiciones de la presente ley y sus reglamentos independientemente al derecho de propiedad sobre las mismas".

6.- Ley 799 /96 " De Pescaj"

7.- Ley No 294 / 93 " Evaluación de Impacto Ambiental "

art 1°.- " Declárase obligatoria la Evaluación de Impacto Ambiental. Se entenderá por Impacto Ambiental, a los efectos legales toda modificación del

.///..

CENTRO NACIONAL DE CONTROL DE DERRAMÉS

ANEXO: BRAVO

CLASIFICACION DE DERRAMES

DERRAME LOCAL

Se refiere a un derrame de unos pocos metros cúbicos, que está dentro de la capacidad de respuesta local, no implica un alto riesgo de incendio o explosión y que no ocurre en un ára crítica, Su origen puede ser por pérdida en juntas de tuberías, o mangueras, escurrimientos desde plantas o descargas de lastres sucios.

DERRAME MEDIANO

Se trata de un derrame de ciertas importancia; no mayor de 100 m3., que supera la capacidad local para enfrentarlo, pero que podría ser controlado mediante los recursos disponibles en la zona.

También puede ser un derrame menor, pero con ciertas complicaciones. Su origen puede ser cualquier incidente fluvial o costero, o también un accidente menor en un buque tanque, barcaza o chata petrolera.

DERRAME MAYOR

Se trata de un derrame de daños potenciales graves. Puede ser un derrame mediano, que por diversos factores se convierte en una amenaza seria, o un derrame volumétricamente importante, mayopr de 100 m3.

Los factores que aumentan la gravedad del derrame puede ser: alta toxicidad del hidrocarburo derramado, riesgo de incendio, afecta un área critica, ocurre dentro de un área portuaria.

PLANES DE FORMACION Y CAPACITACION PARA EL PERSONAL EMBARCADO DE LA HIDROVIA

CAPITULO 1:

Disposiciones Generales!

CAPITULO 2:

Títulos y Certificados

CAPITULO 3:

Empleos Máximos

CAPITULO 4:

Actualización de la Capacitación

ANEXO 1:

Mecanismo de Aplicación

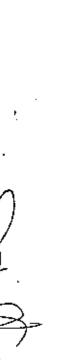
ANEXO 2:

Plan de Formación y Capacitación

SECCIÓN 1 - Asignaturas

SECCION 2 - Programas de Enseñanza

SECCION 3 - Cursos y Exámenes



CAPITULO 1

DISPOSICIONES GENERALES

- 1.1. Cómpulos de Embarco
- 1.1.1. El cómputo de embarco es la cantidad de días que el tripulante se encuentre enrolado en la dotación de un buque en la Hidrovía y se computará en base a los asientos registrados en los documentos de embarco. El buque debe encontrarse en servicio
- 1.1.2. Para el cumplimiento de los tiempos de embarco que se exigen en el Capítulo 2 como uno de los requisitos para obtener el título superior, se computará como válido el acreditado en posesión del título sustituido así como el realizado en posesión del título de la Hidrovia.
- 1.2. <u>Definiciones</u>
- 1,2.1. Buque de Pasajeros: Es el buque que se encuentra habilitado para transportar más de DOCE (12) pasajeros.
- 1.2.2. Potencia de Máquinas: Es la suma de las potencias de la totalidad de las máquinas propulsoras del buque. Factor de potencia: CV=KW x 1.36.
- 1.2.3. T.A.B.: Es el tonelaje de arqueo brulo o total.

 Este tonelaje es el utilizado por la Organización Marítima Internacional (OMI) para los máximos de cargo de los títulos establecidos en el Convenio STCW 78/95, enmendado en 1995.



CAPITULO 2

TITULOS Y CERTIFICADOS

PERSONAL DE CUUTERTA

2.1 - Titules

Capitan Fluvial Patrón Fluvial Oficial Fluviol

2.2 - Certificados

Marinoro

2.3 - Requisitos Generales

Para acceder a los títulos y certificados se requiere:

Edad minima de 10 años.

Estudios del primer ciolo de enseñanza completos.

Posser aptitud psicofisica especialmente en lo atinente a la vieta y cido.

2.4 - Requisitos especificos:

2.4.1 - Capitan Eluvial

Los Patrones Fluviales aspirantes al titulo de Capitán Fluvial deben hallarse encuadrados en algunas de las elgulentes alternativas:

ALTERNATIVA_1

1. Tilulo: Fatrón Fluvial.

2. Embarco: 3 años.

3. Empleo: Patrón o Primer Oficial.

4. Buque/embarcación: de carga autopropulsado/a.

5. Tonelale: no inferior a 500 TAB.

G. <u>Navegación</u>: Fluvial.

7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA_2

- 1. Titulo: Fatron Fluvial.
- 2. <u>Embarco</u>: 3 años.
- B. Empleo: Patrón.
- 4. linque/embarcación: de pasajeros.
- -6. Tonelaje: no inferior a 150 TAB.
 - 6. Navegación: fluvial!
 - 7. Capacitación: aprobación de los exúmenes correspondientes.

C. AVITANRETIA

- Titulo: Patrón Fluvial.
- 2. Embarco: 3 años.
- 3. Emplao: Primer Oficial.;
- 4. Buque/embarquelón: de pasajeros.
 5. Tonelale: no inferior a 250 TAB.
 6. Navegaçión: fluvial: -

- 7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA_4

- 1. <u>Titulo</u>: Patrón Fluvial.
- 2. Embarco: 3 años.
- 3. Empleo: Patrón
- 4. Hugus/embarcación: convoy.
- 5. Tonelaie: no inferior a 4.000 TAB.
- G. Navegación: fluvial,
- 7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 5

- 1. Titulo: Patrón Fluvial.
- 2. Embarco: 3 alloc.
- 3. <u>Empleo</u>: Primer Oficial
- 4. BuguoZombargaelón: écnyoy.
- 5. Tonelaie: no inferior a 6.000 TAB.
- 8. Navegación: fluvial
- 7. Capacitación: aprobación de les exámenes . correspondientes.

ALTERNATIVA_6

- 1. Titulo: Fatrón Fluvial.
- 2. Embarco: 3 años.
- 3. Empleo: Filoto.
- 4. Buque/ombarcación: de carga autopropulsado/a.
- 5. Tonelaie: no inferior a 500 TAB.
- G. Mayesación: fluvial.
- 7. Capacitación: aprobación de los exémenes correspondientes.

ALTERNATIVA_Z

- 1. Titulo: Patrón Fluvial.
- 2. Embarco: 3 años. 3. Empleo: Piloto.
- 4. Buque/embarcación: convoy.
- 5. Tonelaie: no inferior a 6.000 TAB. 6. Navegación: fluvial.
- 7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondiontes. . .

2.4.2 - Patrón Fluytal

Los Oficiales Fluviales Aspirantes al titulo de Patrón Fluvial deben ballares encuadrados en algunas de las eiguientes alternativas:

ACTRINATIVA_L

- 1. Titulo: Official Fluvial.
- 2. Embarco: 3 años.
- 3. Empleo: Segundo Patrón.
- Buque/embarcación: de carga autopropulsado/aj
- 5. Tonelaja: no inferior a 500 TAB. 6. Navegación: fluvial.
- 7. Capacitación: aprobación de los examenes correspondientes.

ALTERNATIVA 2

- I. Tilulo: Oficial Fluvial.
- 2. Embarco: 3 años.
- 3. Empleo: Frimer o Segundo Oficial.
- 4. Buque/embarçación: de carga autopropulsado/a.
- 5. Tonelaie: no inferior a BOO TAB.
- 6. Navegación: fluvial.
- 7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 3

- 1. Titulo: Official Fluvial. 2. Embarco: 3 años.
- 3. Empleo: Patrón.
- 4. Buque/embarcación: de carga autopropulmado/e.
- 5. Tonelale: no inferior a 300 TAB.
- 6. Navesación: fluvial.
- 7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA_4

- 1. Tibulo: Oficial Fluvial.
- 2. Embarco: 3 años.
- 3. <u>Empleo</u>: Segundo Patrón.
- 4. <u>Buque/embarceción</u>: de pacajeros.
- 5. Tonelade: no inferior a 150 TAB.
- G. Navegación: fluvial.
- 7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

alternativa_5

- 1. Titulo: Oficial Fluvial.
- 2. Embarco: 3 años.
- 3. Empleo: Primer o Segundo Oficial
- 4. Buque/embarcación: de pasajeros.
- 5. Tonelaic: no inferior a 200 TAB.6. Havegación: fluvial.
- 7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA G

- 1. Titulo: Oficial Fluvial.
- 2. Embarco: 3 años.
- 3. Empleo: Patron.
- 4. Buque/embarcación; de pasajeros.
- 5. Tonelale: no inferior a 100 TAB.
- 6. Havesación: fluvial.
- 7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA_7

- 1. Tibulo: Oficial Fluvial.
- 2. Embarco: 3 años.
- 3. Empleo: Segundo Patrón.
- 4. Buque/embarcación: convoy.
- 5. Tonelade: no inferior a 4.000 TAB.
- 6. Havesación: fluvial.
- 7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

O_AVECAMBREJA

- 1. Tikulo: Oficial Fluvial.
- 2. Embargo: 3 años.
- 3. Empleo: Primer o Segundo Oficial.
- 4. Buque/embarcación: convoy.
- 5. Tonelale: no inferior a 6.000 TAB.
- 6. Hayegaçiên: fluviali
- 7. <u>Capacitación</u>: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA O

- 1. Titulo: Oficial Fluvial.
- 2. Embarco: 3 años.
- 3. Empleo: Patrón.
- Buque/embarcación: convoy.
- 5. Tonelaje: no inferior a 2.000 TAB.6. Navegación: fluvial:
- 7. <u>Capacitación</u>: aprobación de los examenes correspondientes.

ALTERNATIVA_10

- Titulo: Oficial Fluvial.
- 2. <u>Embarco</u>: 3 años.
- 3. Empleo: Piloto.
- 4. Huque/embarcación: de carga autopropulsado/a
- 5. Tonelaje: no inferior a 500 TAB.
- 6. <u>Navegación</u>: fluvial:
- 7. <u>Capacitación</u>: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALIMRNATIVA_LL

- 1. Titulo: Oficial Fluvial.
- 2. Embargo: 3 años.
- 3. Empleo: Piloto.
- 4. BugueZembargación: convoy.
- Tonelaie: no inferior a 6.000 TAB.
- 6. Navegación: fluvial.
- Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

2.4.3 - Official Fluxial

· Los aspirantes al título de Oficial Fluvial deben hallarse encuadrados en alguna de las siguientes alternativas:

ALTERNATIVA I

- Certificado: Marinero
- 2. Embarco: 4 años.
- 3. Buque/embarcación: de carga autopropulsado/a
- 4. Tonelaie: no inferior a 50 TAB.
- Navegación: fluvial.
- 6. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA_2

- 1. Certificado: Marinero
- 2. Embarco: 4 años.
- 3. Eugue/embarcación: de pasajeros
- 4. Tonslais: no inferior a 20 TAB.
- Hayegación: fluvial.
- 6. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA D

- 1. Certificado: Marinero

- 2. Embarco: 4 años. 3. Buque/embarcación: convoy. 4. Tonelaje: no inferior a 2 (Tonelaje: no inferior a 2.000 TAB.
- Navegación: fluvial.
- 6. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 4

Egrasados de institutos de formación y capacitación. Debidamente autorizados y que acrediten un embarco de práctica de un (1) año de duración en navegación fluvial.

2.4.4 - Marinero

Se otorgará el Cartificado de Marinero a los ampirantes egresados de institutos de formación y capacitación debidamente_autorizados.

PERSONAL DE MAQUINAS!

2.5 - TITULOS

Conductor de Máquinas Mavales de Primera Conductor de Máquinas Navales de Segunda Conductor de Máquinas Mavales de Tercera

2.6 - CERTIFICADOS

Auxiliar de Máguinas

2.7 - REQUISITOS GENERALES

Para acceder a los Titulos y Certificados se requiere:

Edad minima de 18 años Estudios de primer ciclo completos Foseer aptitud psicofísica especialmente a la vista y cido.

2.8 - REQUISITOS ESPECIATICOS

2.8.1 - Conductor de Maguinas Navales de Frimera

AUTERNATIVALI

Los Conductoreas de Máquinas Novales de Segundo Aspirantes al Titulo de Conductór de Máquinas Navales de Primera deberán cumplimentar los siguientes requisitos:

Titulo: Conductor de Máguinac Navales de Segunda

jimbarco: 3 alios

Empleo: 2 años en ejercicio de los empleos máximos de su titulo

Cornellación: Aprobación de los exámenes correspondiente.

2.8.2 - Conductor de Máquines Navales de Somunda

Los Conductores de Máguinas Navales de Tercere. Aspirantes al titulo de Conductor de Maguinas Havales de Segunda deberán cumplimentar Los signientes requisitos:

Titulo: Conductor de Máquinas Navales de Tercera

Embarco: 3 affor

Empleo: 2 eños en ejercicio de empleos máximos de su

titulo

Capacitación: Aprobación de los examenes correspondientes

2.0.3 - Conductor de Maguinas Nevales de Tercera:

Los aspirantes al título de Conductor de Magulnas Navales de Tercera deben hallarse encuadrados en algunas de las elgulentes alternativas:

ALTERNATIVA_L:

Certificado: Auxiliar de Méguines

Embarco: 4 años

Empleo: En ejercicio de empleo de Máquinas

Capacitación: Aprobación de los exámenes correspondientes

ALTERNATIVA 2:

Egresados de Institutos de Formación y Capacitación debidamente autorizados y que acrediten un embarco de práctica de un (1) año de duración en la sección de Máguinas.

ALTERNATIVA_3 :

Egresados de Escuelas Técnicas de nivel secondarios como Técnico Mecánico o similar, que acrediten un embarco de práctica de un (1) año de duración en la sección de Máquinas y aprueben los exámenes correspondintes

2.8.4 - Auxiliar de Máquinas:

Se otorgard el Certificado de Auxiliar de Máquinas a los Aspirantes egrasados de Institutos de Formación y Capacitación debidamente autorizados.

CAPTILLO 3

EMPLEOS MAXIMOS

PERSONAL DE COUTERTA

3.1. Capitán Eluvial

Empleo máximo: Capitán

Buque: De carga autopropulsado, de pasajeros o convoy.

Tonelale: Sin restrictiones.

Navegación: Fluvial.

3.2. Patrón Fluytal

3.2.1. Empleo Maximo: Fatron.

Buque y Tonelaja: Hasta 1.000 TAB en buques de carga autopropulsados, hasta 300 TAB en buques de pasajeros y hasta 6.000 TAB en convoyes.

Navegación: Fluvial.

3.2.2. Empleo Máximo: Primer Oficial.

Buque: De carga autopropulsado, de pasajeros o convoy.

Tonelade: Sin destrictiones.

Navegación: Fluvial.

3.3. Oficial Fluvial

3.3.1. Empleo Máximo: Patrón.

Bugue y Tonelaje: Hasta 500 TAB en buques de carga autopropulsados, hasta 150 TAB en buques de pasajeros y hasta 4.000 TAB en convoyes.

Navegación: Fluvial.

3.3.2. Empleo Máximo: Segundo Patrón.

Buqua y Tonelaia: Hasta 1.000 TAB en buques de carga autopropulsados, hasta 300 TAB en buques de pasaleros y hasta 6:000 TAB en convoyes.

Navogoclón: Fluvial.

3.3.3. Empleo Máximo: Segundo Oficial.

Hugua: Sin restricciones en buques de carga autopropulsados, de pasajeros y conveysa.

3.4. Marinero

3.4.1. Empleo Maximo: Fatron.

Enque v Tonelaja: Hasta 80 TAB en buques de carga autopropulsados, hasta 20 TAB en buques de pasajeros. En ambos casos debs acreditar TRES (3) años de embarco en navegación fluvial.

Navegapión: Fluvial.

3.4.2. Empleo Máximo: Contramaestre.

Buque y Tonelaje: De carga autopropulsados, de pasajeros y convoyes: Sin restricciones.

Navegación: Fluvial.

PERSONAL DE MAQUINAS

- 3.5. Conductor de Maguinas Navales de Primera
 - 3.5.1. Empleo máximo: Jefe de Máquinas.

Potencia de maquinas: Sin restricciones.

Naveración: Fluvial.

A G

3.6. Conductor de Maquinas Mayales de Segunda

3.6.1. Empleo máximo: Jefe de Máquinas.

Fotencia de máquinas: Hasta 1.500 Kw incrementándose hasta 2.000 Kw cuando acrediten DOS (2) años de embarco como Jáfes de Máquinas en buques cuya potencia de máquinas no sea inferior a 500 Kw.

Mavegaclón: Fluvial.

3.6.2. Empleo máximo: Frimer Oficial de Máquinas.

Potencia de máquinas: Sin restricciones.

Navegación: Fluvial.

3.7: Conductor de Magulnas Navales de Tercera

3.7.1. Empleo máximo: Jefe de Máquinas (Debe acreditar 1 año de embarco como Oficial de Máquinas).

Potencia de méguinas: Hasta 500 Kw incrementándose Hasta 1.000 Kw cuando acrediten DOS (2) años de embarco como Jefes de Máguinas en buques duya potencia de máguinas no sea inferior a 350 Kw.

Navegación: Fluvial.

3.7.2. Empleo máximo: Primer Oficial de Máguinas.

<u>Potencia de máguinas:</u> Hasta 2.000 Kw.

<u>Navesación: Fluvial.</u>

3.7.3. Empleo máximo: Segundo Oficial de Máquinas.

Potencia de máquinas: Sin restricciones.

Navegación: Fluvial.

3.8. Auxiliar de Mágulnas

3.8.1. Empleo máximo: Auxiliar de Mágulnas <u>Potencia de máguinas:</u> Sin restricciones.

Navagación: Fluvial.

3.6

ACTUALIZACION DE LA CAPACITACION

- 4.1. Mantenialento de la Caracitación
- 4.1.1. Personal de Cublerta
 - El Personal de Cubierta mantendrá su capacitación si cumple los siguientes regulatios:
 - 4.1.1.1. Capitán Fluvial: Deberá acreditar UN (1) año de embarco efectivo en el empleo de Capitán, Segundo Patrón o Primer Oficial en el transcurso de los últimos CINCO (5) años.
 - 4.1.1.2 <u>Patrón Fluvial</u>: Deborá acreditar UNO (1) año de embarco efectivo en el empleo de Patrón, Segundo Patrón u Oficial Fluvial en el transcurso de los últimos CINCO (5) años.
 - 4.1.1.3. Oficial Fluvial: Deberá acreditar UNO (1) año de embarco efectivo en el empleo de Patrón, Segundo Patrón u Oficial Fluvial en el transcurso de los últimos CINCO (5) años.
 - 4.1.1.4. Marinero: Este personal está exento de la obligatoriedad de acreditar embarcos minimos para mantener su capacitación.
 - 4.1.Z. Personal de Maguinas:
 - 4.1.2.1. Conductor de Maguines Navales de Frimera: Deberá acreditar UNO (1) año de embarco efectivo en el empleo de Jefe de Máguinas o Frimer Oficial de Máguinas en el transcurso de los últimos CINCO (5) años.
 - 4.1.2.2. Conductor de Máguines Navales de Segunda : Deberá acreditar UNO (I) año de embarco efectivo en el empleo de Jefe de Máguinas u Oficial de Máguinas en el transcurso de los últimos CINCO (5) años.
 - 4.1.2.3. Conductor de Máquinas Navales de Tercera: Deberá acreditar UNO (1) año de embarco efectico en el empleo de Jefe de Máquinas u Oficial de Máquinas e el transcurso de los últimos CINCO (5) años.
 - 4.1.2.4. Auxillar de Máchinas: Este personal está exento de la obligatoria id de coreditar embarcos minimos pa mantener su concitación.

A (7 8)

4.2. Recuperación de la Capacitación:

En el caso de no ejercicio de la proteción por un período que exceda los cinco años, se exigirá la actualización de sus conocimientos mediante la aprobación de un curso que tenga en consideración los avances teonológicos producidos durante el período de alejamiento y un embarco efectivo de tres mases o, en su defecto, un período de embarco efectivo de [UN ANO]. En ambos su defecto, un período de embarco efectivo de [UN ANO]. En ambos casos el embarco se cumplirá en cargos correspondientes al título casos el embarco se cumplirá en cargos correspondientes al título inmediato inferior al que posee el interesado, no pudiendo decempeñar durante ese lapso los cargos de Capitán, Patrón o Jefa de Máquinas.

ANEXO 1

MECANISMO DE APLICACIÓN

- Los aspirantes que no hubieran iniciado la carrera profesional a la fecha de puesta 1. en funcionamiento de los planes de estudio, quedarán sometidos al plan allí Instituido.
- Los aspirantes que a la fecha de puesta en funcionamiento de los planes de 2. estudio, se encuentren desarrollando los cursos de Oficial Fluvial o Conductor de Máquinas Navales en las escuelas de formación autorizadas, recibirán su título actual debiendo cumplir con el mecanismo de canje de título que se especifica en los puntos 5 y 8 respectivamente para lograr el otorgamiento del título correspondiente a la Hidrovia.
- Los aspirantes que a la fecha de puesta en funcionamiento de los planes de 3. estudio, se encuentren desarrollando los cursos de Marinero o de Auxillar de Máquinas en las escuelas de formación autorizadas recibirán su Certificado respectivo que será reconocido para desempeñarse en la Hidrovía.
- Los Marineros que a la fecha de puesta en funcionamiento de los planes de 4. estudio se encuentren habilitados y ejerciendo la profesión, recibirán el Certificado previsto para la Hidrovía sin requisito de examen alguno.
- 5. Los Patrones Fluviales y Oficiales Fluviales que posean dichos títulos a la fecha de puesta en funcionamiento de los planes de estudio deberán aprobar las asignaturas: Comunicaciones I (Unidad 4); Prevención de Abordajes I (Unidad 2) y Preservación del medio acuático I que figuran en el Anexo 2 y las que a Juicio de la Autoridad Competente de los Países signatarios fuesen pertinentes a fin de lograr una razonable similitud entre los planes de estudio nacionales y el plan de la Hidroyla.

Una vez aprobadas las asignaturas mencionadas les será otorgado el título de la Hidrovia correspondiente, quedando sujeto a partir de ese momento a lo dispuesto en el plan acordado.

El canje de los títulos respectivos deberá realizarse dentro del plazo de dos años desde la fecha de puesta en funcionamiento de los planes de estudio.

Los Capitanes Fluviales que posean dicho título a la fecha de puesta en funcionamiento de los planes de estudio deberán aprobar las asignaturas: Comunicaciones III (Unidad 2); Prevención de Abordajes II (Unidad 2) y Preservación del medio acuático II que figuran en el Anexo 2 y las que a juicio de la Autoridad Competente de los Países Signatarios fuesen pertinentes a fin de lograr una razonable similitud entre los planes de estudio nacionales y el plan de la Hidrovia.

Una vez aprobadas las asignaturas mencionadas les será otorgado el lítulo de la Hidrovía, quedando sujeto a partir de ese momento a lo dispuesto en el plan acordado.

6.

El canje del titulo deberá realizarse dentro del plazo de dos años desde la fecha de puesta en funcionamiento del plan acordado.

- 7. Los Auxillares de Máquinas que a la fecha de puesta en funcionamiento de los planes de estudio se encuentren habilitados y ejerciendo la profesión, recibirán el Certificado previsto para la Hidrovia sin requisito de examen alguno.
- 8. Los Conductorés de Máquinas Navales de Primera, Segunda y Tercera que posean dichos títulos e la fecha de puesta en funcionamiento de los pianes de estudio deberán aprobar las asignaturas; Preservación del medio acuático I y II que figuran el Anexo 2 y las que a juicio de la Autoridad competente de los Países signatarios fuesen pertinentes a fin de lograr una razonable similitud entre los planes de estudio nacionales y el plan de la Hidrovia.

Una vez aprobadas las asignaturas mencionadas les será otorgado el título de la l·lidrovía correspondiente, quedando sujeto a partir de ese momento a lo dispuesto en el plan acordado.

El canje de los títulos respectivos deberá realizarse dentro del plazo de dos años desde la fecha de puesta enfuncionamiento del plan acordado.

 Los Oficiales de Ultramar deberán aprobar las asignaturas: Comunicaciones I (Unidad 4); Maniobra I (Unidad 6); Navegación I (Unidad 5); Prevención de Abordajes I (Unidad 2); Preservación del medio acuático I y Meteorología (Unidad 7) que figuran en el Anexo 2.

Una vez aprobadas las asignaturas mencionadas les será otorgada la habilitación para desempeñarse en la fildrovía con el máximo de cargo que figura en el ítem 3.2. del Capítulo 3-Empleos Máximos.

10. Los Capitanes de Ultramar y los Oficiales de Ultramar de Primera deberán aprobar las asignaturas: Comunicaciones III (Unidad 2); Prevención de Abordajes II (Unidad 2); Preservación del medio acuático II y Maniobra II (Unidad 4) que figuran en el Anexo 2.

Una vez aprobadas las asignaturas mencionadas les será otorgada la habilitación para desempeñarse en la Hidrovía con el máximo de cargo que figura en el flem 3.1, del Capítulo 3-Empleos Máximos.

 Los Maquinistas Navales deberán aprobar las asignaturas: Preservación del medio acuático I y II que figuran en el Anexo 2.

* |

Una vez aprobadas las asignaturas mencionadas les será olorgada la habilitación para desempeñarse en la Hidrovía con el máximo de cargo que figura en el ítem 3,6, del Capítulo 3-Empleos Máximos.

Los Maquinistas Navales de Primera o Superiores deberán aprobar las asignaturas: Preservación del Medio Acuático I y II que figuran en el Anexo 2.

Una vez aprobadas las asignaturas mencionadas les será otorgada la habilitación para desempeñarse en la Hidrovía con el máximo de cargo que figura en el Item 3.5, del Capítulo 3-Empleos Máximos.

A C



PLAN_DIS_FORMACION_Y_CAPACITACION

SECCION 1- ASIGNATURAS

Fara la obtención de los Certificados y Titulos indic dos en la presente Sección se deberón aprobar las eiguient asignaturas:

1.1 Personal de Cublerta

1.1.1. Marinero

Conocimiento básico de la embarcación Seguridad Zafarranchos Nociones Jurídicas Natación y Remo

1.1.2 Oficial Fluxial

Carga y Estiba I
Comunicaciones I
Maniobra I
Navegación I
Prevención de abordajes I
Seguridad Náutica I
Preservación del medio acuático I
Regimen jurídico I
Meteorología I

1.1.3 Patron Fluylai

Carga y Estiba II Comunicaciones II Maniobra II Mavegación II Regimen Jurídico II Nociones de máquinas.

1.1.4. Capitán Eluxial

Carga y estiba III
Comunicaciones III
Maniobra III
Mavegación III
Prevención de abordajes II
Seguridad Máutica II
Preservación del medio acuático II
Regimen jurídico III

d

1.2 Fersonal de Máguinas

1.2.1 Auxiliar de Maguinas

Conocimiento básico de la embarcación Nociones de Máquinas Herramientas e Instrumentos Seguridad Zafarranchos Nociones jurídicas Matación y Remo

- 1.2.2. Conductor de Maquinas Navales de Tercera
- 1.2.2.1. Provenientes de Auxiliares de Máquinas.

Miquinas auxiliares l
Miquinas auxiliares l
Motores I
Dibujo Técnico l
Matemática
Fisica
Miquinas Termicas
Seguridad Operativa I
Seguridad Náutica I
Preservación del medio acuático l
Regimen jurídico I

1.2.2.2. Provententes de Escuelas Técnicas

Seguridad Operativa I Seguridad Náutica I Preservación del medio acuático I Regimen Jurídico I

1.2.3. Conductor de Maguinas Navaler de Segunda

Electricidad II
Máguinas Auxiliares II
Motores II
Dibujo Técnico II
Seguridad operativa II
Hidráulica I
Termodinámica I
Electrónica

\$ 2

The Control of the Co

1.2.4 Conductor de Maquinas Navales de Primera

Electricidad III
Máquines Auxiliares III
Motores III
Sepuridad Nautica II
Preservación del medio acuático II
Midraulica II
Termodinámica II
Regimen juridico II
Electromecanismos
Automatismo

1.3 - CERTIFICADOS ESPECIALES

- 1.3.1 Los Capitanes y Oficiales de Cubiertary los Jefes y Oficiales de Máquinas para ocupar empleos en buques gas ros, químiqueros y petroleros deberán aprobar un curso familiarización según sea el tipo de buque en base a lo programas de enseñanza que se especifican en el Anexo Sección 2. Items 2.3.1; 2.3.2 y 2.3.3
- 1.3.2 Los Marineros y Auxillares de Máquinas para ocupar emp en buques gaseros, quimiqueros y petroleros deberán apo un curso de familiarización según sea el tipo de buque base a los programas de enseñanza que se especifican em Anexo Z, Sección 2, items 2.4.1., 2.4.2 y 2/4.3.

A)

SECCION 2: PROGRAMAS DE ENSEÑANZA

2.1 Personal de Cubierta.

2.1.1 Marinero

CONOCIMIENTO BASICO DE LA EMBARCACION

UNIDAD 1: Buque. Definición. Clasificación. Dimension Componentes. Subdivisión interna. Elementos de propulsión gobierno. Embarcaciones menores. Definiciones. Ti Componentes. Palamenta. Estiba. Pescantes. Tipos Apares Voces de Maniobra.

UNIDAD 2: Nociones de marinerla. Cabuyeria y motone Materiales. Composición. Construcción. Dimensio Aplicaciones. Nudos. Motones. Cuademnales. Catalinas. Paste Grilletes. Marcas. Cabrestantes. Boyarin. Orinque. Triu Bozas. Escobenses. Gaterás. Caja de cadenas. Descripción de Operaciones de fondeo y leva. Amarras. Defensas. Guías. Bi Portaespias. Roletes. Cornamusas. Anillas. Guinches.

UNIDAD 3: Carga y estiba. Elementos. Bodegas. Escoti. Accesorlos. Mástiles, plumas y guinches. Trincado de la ca Cubertada.

UNIDAD 4: Instrumentos. Compases. Componentes. Lect Rélación con el timón Axiómetro. Interpretación. Sono mano. Utilización.

SEGURIDAD

UNIDAD 1: Mundimiento y abandono. Pases. Prepara Procedimientos. Buque rodeado por petróleo y/o Ilamas. Ro zafarranchos. Alejamiento.

UMIDAD 2: Equipo de supervivencia. Chalecos salvavidas. Requisitos. Conservación. Inspección. Fruebas. Estiba. E de abandono. Embarcaciones Salvavidas. Tipos. Propu Flotabilidad. Inscripciones. prueba de motores. Mantenim Equipo. exigido y recomendado. Instalaciones para el lanza o arriado. Balsas autoinflables.

UNIDAD 3: Primeros Auxilios. Quemaduras. Frac Hemorragias. Insolación. Abogados. Shock. Descripo tratamiento. Respiración artificial.

UNIDAD 4: Integridad estanca. Mantenimiento. Defici Pesos bajos y altos. Cargas líquidas. Inspecciones y pro estanqueidad. Sistemas de achique. Componentes. Manteni Obturación de rumbos. Apuntalamientos. Roi de tareas a en casos de averias.

UMIDAD 5: Incendios. Combustión. Elementos y formas de combatirlos. Mormas para reducir el riesgo de incendio. Extintores. Tipos de CO. Precauciones. El agua como agante extintores Utilización. Efectos.

ONTEAD 6: Contaminación de las aquas. Homms de Prevención. Agentes Contaminantes. Acción contaminante del poleólos y suco derivados.

UNIDAD 7: Campas Collegrossas, Clasificación de las mismas según el SOLAS. Identificación a través de los simbolos, immeros y colores.

ZAFARRANCHOS

UUTOAD le Hombre al aqua, banzamiente de calvevidas. Vos de prevención. Toques de alarma, travención de jucendino, lupundencias comunes. Precauciones durante el embargo de combustibles. Disposiciones especiales para luques que transporten inflamables.

UMIDAD 3: Colisión. Roles y zafarranches. Torpos de alarma. Abandono. Roles y zafarranches. Embarco de pasajeros. Procedimiento. Forma y lugar para arrojarse al agua.

NOCIONES JURIDICA

UNIDAD 1: Generalidades. Contrato de ajunto. Rouma y prueba del contrato. Rescisión. Decechos y obliquejonos de las partes. Prescripción.

UNIDAD 2: Autoridad y atribuciones del Capillan. Contrabando. Infracciones.

NATACION Y REMO

Clases Prácticas.

2.1.2. Oficial Fluvial

AGLGMATURAS:

CARGA Y ESTIBA I

UNIDAD 1: Calados. Desplazamientos. Fortos. Esculto de porte. Arqueo. Variación de calado. Francobordo. Linea de carga.

UNIDAD 2: Móquimos simples. Palancias, poloas y aperejos. Cálculo de Eusuza en plumas y grúzas. Peso permitido de seguridad. Cónversión de unidadas de peso, Tongitudíy Volumen. UNIDAD U: Estabilidad. Centro de corena. Emenjo, Contro de gravedad. Desplasamiento. Altura del centro de gravedad. Verta ción de la altura del centro de gravedad según el movimiento de pesos a bordo. Altura metacéntrica. Condicionem de equilibrio. Estabilidad transversal inicial. Momento. Efecto de la translación de pesos. Peso suspendido. Efecto de superficie ilbre. Actento del buque. Curvas de estabilidad. Cálculos de altura motacéntrica y asiento. Período de rolldo.

UNIDAD 4: Carga fraccionada. Carga unilerizada. Cermelen. Carga consolidada. Carga peligrosa. Embaloje. Harcon. Inscripcionas. rótulos y etiquetas.

UNIDAD 5: Estiba. Requisitos. Listribución. Plane de estiba. Factor de estiba. Volúmen de estiba critico, inspección de bodegas y tanques. Abarrote. Trincado, inspecciones en visia. Averias en las cargas. Ventilación de bodegas.

UNIDAD 6: Equipos de transferencia de carga. Equipo del buque. Plumas y grúas de carga. Equipos de muelle. Terminales portuarias. Auxiliares de estiba y de carga. Utiluje. Corgas unitariasdas.

UNIDAD 7: Graneles liquidos, Hidrocarburos, Buque Lunque, Hombus y tuberlas, Dimpiesa y desgasificación de tanques, inspecciones. Venteos. Tanques de residues. Características de ton hidrocarburos. Precauciones en carga y descarga, Liquidación del corgamento. Mediciones y muestras. Tables de calibración de tanques. Cálculo de volúmen y peso embarcado. Medición de ogun.

UNIDAD B: Graneles Sélidos

UNIDAD 9: Cargas peligrosas. Clasificación CVI. Róludos. Precauciones. Segregación. Cargas pesadas. Repletencia de los culdertas. Cubertada. Cargas especiales.

COMUNICACIONES_L

UNIDAD 1: Documentación. Precedimiento. Normas regulatorias de los servicios de comunicaciones.

UNIDAD 2: Código Morse, Lómpara Adis, Código W. Bandevan del Código Internacional de Señales.

UNIDAD 3: Nociones básicas de radiotecnia. Undas de radiofrecuencia. Frecuencia. Longitud de enda. Propagación. Antenns. Componentes de un transceptor. Fuente de alimentación. Balerias.

UNIDAD 4: Plan de Comunicaciones de la Hidrovia Paraguay-Paraná.

MARTONIAT

UNIDAD 1: Cables y Cabos. Elbras naturales y mellitetates. Composición de un cabo. Fedidas y resistencias de los cabos. de muglura. Factor de reguel-Carga de seguridad. Punto critico dad. Fórmulas prácticas. Cables de 'acero. Compostatón do un cable. Resistencia.

UNIDAD 2: Sistemas de gobierno. Tipos. Componentes. Timón. Efecto. evolutivo. Fuerzas que intervienen. Momento evolutivo. Momento de adrizamiento. Acción en marcha atrás.

UNIDAD 3: Propulatón, Mélice, Tipos, Momenciatura, Datos tecni-cos, Efectos evolutivos, Cavitación, Mélice de reso variable, Melice proel Tipos de propulsión. Sistema Schulbel. Propulsión Vith Schneider, Toberas.

UNIDAD 4: Equipo de fondec. Anclos. Homenclotaum, Tipos, Cadena de fondeo. Resistencia. Medidas. Uniones. Marcado. Cobrectante. Estepor. Trincas. Medidas proliminares al fondeo. Mantobra de fondeo. Efecto amortiguedor de la cadena. Catenoria. Elección del fondeadero. Tipo de fondo. Longitud de cadena a fondear. Verifi-cación del fondeadero. Vueltas en la cadena. Zafar vueltas. Pivo-tear subre el ancla. Garreo. Orientación del huma en el fondeadero, Dejar fondeadero, Virar cadena, Zarrov.

luque monobélice. UNIDAD 5: Goblerno v evolución del combinado de hélice y timón. Distintos casos de marcha. Elementos de la curva evolutiva. Uso de la curva evolutiva.

ONTDAD 6: Remolque, Tiro, Abarloado, Empudo, Hormas de moblerno y precauciones. Remolque maniobra y remolque transporte.

Factores intervinientes. Baie control y fuera de control. Movimientos en puerto. Atraquo y desatraque. UNIDAD 7: Manlobras. Condiciones de viente y corriente. Uso de amargas y fondec. Abarloarse. Zarpada en diversos casos y condiciones. Maniebras en espacio reducido. Mantobras de emergencia. Mantobra para evitar una colleión. Casos. Vuelta encontrada. Uboláculo o reco. Fondeo de emergenola. Varadura. Mantebro de hombre al agus.

UNIDAD B: Resistencia, Generalloades, Resistencia de la carcua al remolque y a la propulation. Valocidad en function de la catore. Efectos evolutivos de la carena por deriva, manga aparente, por diferencia de calados, por escora. Resistencia de obra muerta y Valor de la resistencia. Efectos evojutivos. Resistencias adicionales. Efectos de la carene sucla. Rendiente supercatructura. de los rios. Bajo fondos. Aguas restringidos. Verties. Entando y

callda de un canal.

MANEGACTOM. T:

UNIDAD I: Croquis de los chos. Datos e infermes que proveen. Simbolos y obroviatorno, Magnetieme Medición de distanches. terrestre. Declinación Magnética.

Rumbo, Concepto, Rumbo verdadero, Derrote real, Rumbo verdedero de la pros. Abstimiento, Humbo mosmético, Humbo compés Desvios. Variación total. Conversión de rumbos. Acimitos, Horen ciones. Demoras. Enfilaciones.

ordern, determi UNIDAD 3: Compás magnético, Tipos, Componentes. nación y corrección de desvice, Desvius residuates. Vuera directriz. Establitond y sensibilidad de la resa. Obrecompér Causas y correcciós de desvibs.

UNIDAD 4: Profundidad. Croquis. Soudale. Obtanción. Reducción Altura del rio. Obtención y japlicación del dato.

UNIDAD 5: Canales boyados. Normas de conducción. Sietemos boyado. Caracteristicas de las luces de boyad. Ferne y ballen Hidrovia: seffelización y belizamiento.

UMIDAD 6: Radar, Functionamiento, Dakes, que prever, Limitacione Componentes, Forma de operaçión. Contenten.

PREVENCTON DE ABORDATES Y

UNIDAD 1: Convente sobre el Regionado intermedianal cara tre nir los Abordades en el Mar (COLREG, Londoss, 1972).

UNIDAD 2: Reglamento para prevente abordados en la Hidrovia.

SEGURIDAL NAUTICA I

UNIDAD 1: Averios. Definición, Tipos. Organización del bud Zafarranchos. Integridad estanca. Manteniadento, Reserva Ilotabilidad. Pruebas e inspecciones. Arambalantento. Obtura de rumbos. Achique. Sistemas y medios de achique en lug inundados.

Definición. thorndies. Clasificat Causas. Reducción de los riesgos de incendio. Delección. Pro-UNIDAD, 2: Combustión. Combate. Confinamiento del fuego. Egiintores. Aplicaciones. Mantenimiento, inspecciones y prochas. extintores: espana CO2, egua. Aplicación, Equipos de proteccio

UNIDAD 3: Embhedretones solvavidas y capito individual. Me lanchas. Caracteristicas e inscripcioner. Equipamiento, Po tes. Arriado. Baleas salvavidas. Usem techin. Trincado, bol y equipomiento. Aros y chalecos salvavidas. Tipos, lusarire l

UNIDAD 4: Abandono del buque. Normas generales. Formas de abandonar, Precauciones, Acciones posteriores at abandone.

UNIDAD 5: Primeros auxillos. Traumakismos, Vigoturas, Gosmadurus, Astixia, intexteación, Electrocución, Decembration y tentambento. Botiguín.

PRESERVACION DEL MEDIO ACUATIDO L

Caracteristicas fistins 340 UNIDAD 1: Nociones generales. Importancia de la preservación del medio aquático. Midrovia.

UNIDAD 2: Agentes contembrantes. Concepto, classificación, identi-Mesción y caracteristicas. Operaciones de limpiese y de lastrado tangues. Contaminación por petroleo, portibildas, productos quimicos en general residuos, aquas chomentes. Efectos de los contaminantes de las aguas, flora, faunas, playas y muelles. Acción tóxica. Evolución del petróleo y/o cua derivados en el agua. Evaporación. Dilución. Oxidación. Pracipilación. Absorción. Emulatones. Transports mechnico.

UNIDAD 3: Métodos para preventr la contembre Long : Lin

UNIDAD 4: Métodos de lucha contra incidentes de contaminación. Freelithtadores. Burreras flotentes. Acción bacterigua Bombas de recolección superficial. Recolectores a cinta. rodillo

UNIDAD 5: Mormetive vigents en la Hidrovia Parenna - Parenna.

REGIMEN_JURIDICO_J.

UNIDAD 1: Contrato de ajunto. Sudetos. Capacidad. Commentimiento. Celebración. Derechos y obligaciones de tra parter forma y prueba del contrato. Disposiciones públicas y privador. Prescriteción. Reschaión. Plazos. Herederos y causabablentes, bey aplica ble y Juez competente.

METEOROLOGIA

UNIDAD 1: Atmósfera, Prophedades, Betreitflesefén.

Variaciones die Definición, Radiación. rias. Temperatura máxima y minima. Instrumentos de medición rias. Temperatura máxima y minima. Termómetros de máxima y de mercurlo. Termómetros de máxima y de mercurlo. minima. Generalidades. Termógrafos. Precauciones denerales con

. UNIDAD 3: Presión almosférica. Variación horizontal y vertica Instrumentos de medición. Unidades de modición, hecturas, Corre clones. Prepauciones generales. Lecharas, thendicate barleo.

UNIDAD d: Humedad atmosférica. Vapor de agua, Englis de avaparación. Humedad relativa. Humedad absoluta. Instrumentos de medición.

UNIDAD 5: Vapor de agua. Condensación. Congelhelón. Rocto. Escarcha. Nieblas. Nubes. Mubosidad. Gacificación intermedional. Medida de la nubosidad. Tipos y formas.

UMIDAD 6: Viento. Relación con las lineas inclúsicas y con el gradiente bárico. Determinación de velocidad y dirección. Viento aparante. Viento verdadero en navegación. Instrumentos de madición. Masas de aire. Frentes frios y callentes, bistribución de ción. Masas de aire. Frentes frios y callentes, bistribución de la presión. Circulación de los vientos. Estados de tiempo que genera. Precauciones.

UNIDAD 7: Condiciones meteorológicas de la Hidrovia Poraguay-Paraus.

2.1.3 Patrón Eluxial

CARGA_Y_MSTLUA_LL

UNIDAD 1: Escala de portes. Fuerza en reloncos, potens, aporedes, plumas y grúas. Distribución de carga general y confección de planos de estiba. Cátculos de liquidación de cargopontos e hidrocarburos. Ejerciclos de interpretación de marcas, rótulos y etiquetas en cargos y contenedores.

UNIDAD 2: Cálculo de la variación de la altura del centro de gravedad del buque por movimiento de pesos, cargo o descorga. Usos de curvas de establidad. Cálculos de altura metacéntifica y de variación de asiento.

COMUNICACIONES_IL

UNIDAD 1: Redacción e interpretación de mencadar. Conocimiento de los servicios de comunicaciones para la seguridad de la navegación. Conocimiento de los sistemas de control de brático y seguridad.

UNIDAD 2: Código Internacional de señoles (CIS).

MANTORNA TY

UNIDAD 1: Cálculo de resistencia de cabon y embles.

UNIDAD 2: Manlobras de rutina en puertos y emmatem. Hombobras de fondeo y de emergencia.

UNIDAD 3: Uso de elementos y datos de la curva evotuliva.

UMIDAD 4: Remolque. Cálculo de residencia al remolque.

A.

NAVEGACION, LI

UNIDAD 1: Eleratator navegar por un buque dadas. Plan de la de La Trazad conge. Volocit clas. Demoras y masy senales de boyado - balizontento. rumbo del compás magnitico y del di radiogoniómetro.

a do maveamation. Describe a de entade reloctded y corecteristices entente de combos. Dicheres ii. Identi Lienclai de Luces actaion de varifficación de compée, flereleles con el

REGIMEN JURIDICO LL

UNIDAD 1: Organización administrativa de la havegación. Autoridades de aplicación. Concepto, facultades y funciones.

Clasificación, Individualización; Medidos unubelares. interdicción de calida. Garantias relacs.

UNIDAD 2: Régimen legal del buque. Concepto, Naturaleza juridica. lijinberrigo e

HOOLOHES_DE_MARULHAS

cación de máquinas principales y auxiliares. Tipos de plantas propulsorus.

UNIDAD 1: Conocimientos básicos de máquinas y calderon. Clasifi-

interm. Motores a explosión y Moclones de funcionamiento. Tipos. Aplicación para la UNIDAD 2: Motores de combustión propuleión de lanchan nalvavidos. Combustibles empleados. Consomo. Lubricación, Puesta su marcha. Sinteman do refrigeración. allémel. Fallas más comunes.

UHIDAD 3: Nociones generales abbre calderas. Mactones aenerales sobre máquinas alternativas y turbinas. Combuntibles y lubelcantes utilizados. Consumos. Fallas más comunes. Hombas centrifugas y alternativas. Nociones generales de funcionamiento y aplicación. Sistemas de gobierno de emergenelo. Plantos frigorificas. Esquema y principio elemental de funcionemiento do un elreulto simple con freon.

UNIDAD 4: Generadores de corriente eléctrico. Planta alégtrica de emergencia. Tableros. Acumuladores; principtor. Lipos. formas de conección, precauciones.

UNIDAD 5: Sistema de transmisión del movimiento de la hélica. Ejes, cojinetes y bookna. Fallas.

UNIDAD 6: Coordinación entre puento y máquinas en maniobra Inconvententes en maniobras con motores de combustión Interna Sictema de telecomando de la máquina desde el puente de navega

clón.

2. L. A. Sandland Elmelal

CARGA X DISTUBALUL

UNIDAD 1: Cálculo de fuerza en plumas y grunos de narga, poleas y aparejos. Ejerciclos de estabilidad de buques. Uno de escalas de portes y curvas de estabilidad. Cálculo de portes y demplazamientos. Cálculos de variación de altura del centro de genvedad del buque, altura metacéntrica, calados finatem y actento del buque. Calculo de repartos de pesos a cargor en cubierto en relación con resistencia y con la estabilidad del buque. Ejercicios de Liquidación de cargomentos de hidrocarburos. distribución de carga general y gimos de entitle.

UNIDAD 2: Organización de las operaciones de carga. Controles of emborque y al desembarque. Decumentación especifico de los distintes cargas. Averies a la carga. Procedimientos.

Contenedores, ventains y desventa-Medidas; dimensiones, volumen, capacidad de carga. UNIDAD 3: Carga unitarizada. Modalidades de los contratos de trousporte de contenedores. Diferencias con el distema convencional de carmo, inspección de contenedores. Inscripciones. Abreviaturas. Trinendo de contenedores. Consolidado.

COMUNICACIONES_LLL

Committenciones de Procedimiento radiotelefonion. gocorro, urgenela y seguridad. Conocimiento y uso del Codigo Morse, Codigo Q. Conocimiento y uso del Cadigo International de Señales. Nociones básicas de radiotécula y propogación. Conocimiento de los servicios de comunicaciones para la ceguridad de la navegación. Sistemas de control de tráfico y seguetdad.

UNIDAD 2: Plan de Comunicaciones de la Hidrovia Paraguay-Farané.

MANIQURA_ILLL

UNIDAD 1: Cálculos. Registereja y carga permitido de seguridod d cabos y cables de amarre y remolque. Calculo de resistencia e remolique.

UNIDAD 2: Maniobras de rutina en puertos, emales y rios, es buques de distintas características. Hantohras de emergencia.

dabos que proporcione la cur UNIDAD 3: Aplicación de 106 evolutiva.

UNIDAD 4: Maniobre de fondeo:

NAVIGACION_JJJ

UNIDAD 1: Ederololos cobre la carta de navegación. Planificación de la derrota con un imque de caracteristicas, caindo y velocidad dadas. Cálculo de rumbos, distanção y velocidades. Profundidades. Sondajes. Identificación de luces y seliales de hoyado y balisamlento.

UNIDAD 2: Compán magnético y al recompás, temperation de estado y funcionamiento. Detección de fallas. Verificación del rombo. Métodos de determinación del desvio. Concepto de compensación del compás magnético.

UNIDAD 3: Radar. Componente. Funcionamiento. Coranteristicas de la emisión. Factores que determinan las características obsectonales del radar. Discriminación en distancia y en emimut. Limita-ciones. Efectos de fenómenos meteorológicos. Lóbulos laberales. Ecos multiples. Interferencias de otros radores. Sontores ciegos. Propagación, anormal. Nece de segundo barrido. Ayudas, Racon, Uso del radar para prevente abordades. de

UNIDAD 4: Conducatou de la guardia de navegación. Hormas seguridad. Tareas de rutina. | Controlos. Relevos. Registro цœ datos y acascimientos.

PREVENCION_DELABORDAGES_11

UNIDAD 1: Convenio cobre el Reglamento Internoctorel Para Preve-nig los Abordades su el Mar (COLREG. Londres, 1972).

UNIDAD 2: Regiamento Para Prevenir los Abordales en la Hidrovia.

SEGURIDAD NAUTICA IL

UNIDAD I: Seguridad de la brigulación en Lavens a bordo. Prevoución de accidentes. Cousas de accidentes. Apción insegura y condición insegura. Elementos de protección. Instrucción del tripulante en seguridad en el trabajo.

UNIDAD 2: Causas de incendios, Prevención. Zofacronchos, Distribución de tarens. Equipos y elementos de lucha contro imendios. Equipos de detección. Instrucción de los tripulantes.

UNIDAD 3: Control de avertas. Métadon y procediminatos. Zafarranchos de celisión. Distribución de tareas. Equipos y elementos de control de averias. Instrucción de los tributantes.

UNIDAD 4: Abandono del buque. Método. Acciones previes. Inspec ción de botes, balses y lanches salvavidas. Equipo personal o abandono. Zafarrancho de abandono, kirsbribución de Lamana lustrucción de los tripulantes en abandeno y supervivencia.

UNIDAD 5: Primeros numilios. Acción del emplio ante la leste sufrida pom tripulantes. Cuidado. Botiquin.

ERESERVACION_DEL MEDIO ACUATICO LI

ONIDAD L: Prevención de la contaminación. Métado, libritar múximos contaminantes. Normativa de la Hidrovia Poragony-Parant.

UNIDAD 2: Elector de los derrames de los bidrocarburos o sus derivados en playes y muelles. Efectos sobre la frama y flora. Acción tóxica. Evolución del petróleo y/o sus derivados. Evaporación. Dilución. Oxidación. Procipitación. Abcorción. Formación de emulatores. Transports mecanico.

UNIDAD 3: Organización de las operaciones de lucha contro incidentes de conteminación.

EMGINEN JURIDICO 111

UNITAD 1: Varadures. Abordades. Conteminación del medio ambiente. Decembarco de tripulante de última hora. Hombre al ogua, Heridoe y enfermos en navegación y en puertos. Horris o desaparteión de tripulantes o pasajeros. Protesta de mor. Detención. Cuidados durantes las travesias en radas. Fondeoderes y puertos. Incendic en puerto y en navegación. Averias durante la curra o descurro: al buque, al muelle, a otras embarcaciones a la carga, Contratando o presunción, por parte de los tripulantes o de los pesajeros Motin. Pollzones. Desertores. Desobediencia profesional. Desembarco de oficio. Observación de anormalidades. Monfrago. Cambi destino. Falta de viveres. Asistencia y calvamento. Averigruesa. Casamientos, nacimientos, testomentos. Pingas y epide ការសេខ.

A. 2 Personal de Magulinas

L. 2. 1 Auxillar de Magulhas

CONOCIMIENTO DABLCO DE LA EMBÁRCACION

UNIDAD 1: Buque. Definición. Clasificación. Dimensiones principa les. Partes componentes. Subdivisión interna. propulsión y gobierno.

UNIDAD 2: Mociones de marinería, Cabulteria y matonevia, Defin ciones. Clasificación. Materiales. Composición. Construcció Nudos, Motones, Cundernales, Catalinas, Pasteca Dimensiones. Grilletes. Tensores. Ganchos.

HOCIONES DE MAGUINAS

1: Máquinas auxillares. Nociones generales. Bondak sanidad, agua dulce, achique e incendio, Purificodorás. Decayo deres de aguae ofreman. Bemba de brasvasa.

Linea de eje. Hogiones generales, Colinetes de empu Hélice. Elem intermedios y portabélice. Boolon. Tipos. Colina

soportes.

UNIDAD 3: Maguines bérmices. Maguino de combustión interna y externa. Máguinas proputacens y buxilinres.

UNIDAD 4: Motores de combustión Interna. Motores diérel de 2 y 4 tiempos. Motores a explosión de 2 y 4 tiempos. Cilindro, comiza. pistón, aro, biela, elgüeñal, bomba de combostible, carburador. acumulador eléctrico, eletema jle ignición eléctrico, bomba de lubricación y refrigeración, válvulas de oprinación y descargo, bomba de barrido, cambio de marcha, cojinctes, regulador de velocided. Cilludros, platones, eros, vastagos, empequetadura, cigüeñal, ermetos, purgas. Bombas de aires de circulación, de refrigeración y de lubricación. Colluctes. Condensador. Cambio de marcha. Rotor. Estator. engranajes reductores, hamba extractora. Condensado. Tanques de gravedad. Cadas estanças. Codinetes de empude. Regulador.

UNIDAD 5: Nociones generales de máquinas de combustión externa y alternativas.

UNIDAD O: Calderns, Function y tipos, Homenolation de partes principales. Envuelta Lubos. Colectores. Comero de combustión. Hornos, Caja de humo, Centeero, Hogar, Chimenea, Purgas, Valvulas. Niveles. Homba de combustible. Homba de alimentación. Válvulas de esguridad. Accesorios principales y auxillores.

UNIDAD 7: Tuberias, empaquetaduras y juntas. Hoclones generales. Colores convencionales identificatories de cada tuberia en relación con su servicio. Materialen utilizados en la construc-.clon. Empaquetaduras. Functiones. Materiales utilizados. Juntas. Functiones. Materiales utilizados.

DERRAMIENTAS E INSTRUMENTOS

UNIDAD I: Herramientas de uso corriente.

UNIDAD 2: Instrumentos. Presiones y temperaturus. Definiciones. Unidades y equivalencias. Temperatura de ignición y pomiostión. Almacenaje, Densidad, Viscocidad, Sondajes, bulgismelén, Banémetros. Vacuómetros. Pirómetros. Termometros.

SEGURIDAR

abandono, Fasen, Proportectón, Procedimientos. Buque rodeado por petróleo y/o limmas. Roiss y safarran UMIDAD I: Hundlmlento y chos. Alejamiento.

UNIDAD 2: Equipo de supervivencia. Chalecon salvavidas. Tipo Regulatios, Conservación, Inspección, Pruebon, Katiba, Egotpos o abandone: Embarcaciones salvavidac. Tipos. Propulsión. Fielabili Inscripciones. Pruebe de motores. Montenimiento, Equip exigido y recomendado. Instalaciones pora el lanzemiento arriado. Halsas autoinflables.

... Praction. Howeverylas. UHIDAD 3: Pilmonos aus tion. Quemado y tralamiento, Pespiración Insolación, Ahoyados, Sh. '. Descripci artificial.

UNIDAD 4: Integridad estanca. Mantenimicuto, befisciqueimo. Peaca bajos y altos. Cargas liquidas. Inspeculones y pluebas de estanqueidad. Sistemas de achique. Componentes. Mantenimiento. Obturaci de rumbos. Apuntalamientos, Rol de tareas a cumplir en caso de averías.

UNIDAD 5: Incendios. Combustión. Elementos y formas de combatirlos. Normas para reducir el riesgo de Incendio. Eglintores. Tipos de Mantenimiento. Sistemas fijos de Co2. Proconciones. El aqua como agente extintor. Utilización. Efectos.

UNIDAD 6: Contaminación de las aguas. Normas de Eprevención Agentes Contaminantes. Acción contaminante del petróleo y sus derivados.

UNIDAD 7: Cargas Peligrosas. Clasificación de los mismas según el SOLAS. Identificación a través de los símbolos, números y colores.

EAFARRANCHOS:

UNIDAD 1: Hombre al aqua. Lapzamiento de satvavidas. Vos. de prevención al puente. Vigilancia del caldo, Comportamiente en el agua. Colocación del salvavidas.

UNIDAD 2: Incendio. Instalaciones y equipos de extincioni Roles y de alarma. Erevención el emparco Toques precauciones durante zefatranchos. combustibles Disposiciones especiales para hugues que transportán inflamables.

त्रेष् वीत्रमण्डन UNIDAD 3: Colisión. Roles y zafarranches. Toques ្រានគៀនាមនិក Roles y zafarranchos. Embarco de Procedimiento. Forma y Impares para accojarse al aqua. Abandono.

NOCIONES JURIDICAS

UNIDAD 1: Generalidades. Contrato de ajuste. Forma y procha del contrato. Rescisión. Derechos y obligaciones de las partes. Prescripción.

UNIDAD 2: Autoridad y atribuciones del Copitán. Contrabando. Infracciones.

NATACION Y REMO

Clases Prácticas.

2.2.2 Conductor de Máquinas Navales de Terceta.

2.2.2.1 Provenientes de Auxiliaren de Maquinon.

ELECTRICALE.1

UNIDAD 1: Principles de la electricidad. Equang de prediciples.
Circulto eléctrico elementali Conductores, pentecaduatores y alclantes.

UNIDAD 2: Magnitudes eléctricas, tensión, courtente y registere cia. Unidades y equivalencias. Restatencia eléctrica: Restatencia específica, conductancia específica, variación de la restatencia con la temperatura. Clases de reciatementos. Conocciones de restatencia.

UMIDAD 3: Circultos, Serio, paraielo y misto. Loy de Ulm. Chida de tensión, Leyes de Kircheff: Francionamiento de tensión s distribución de la corriente.

UNIDAD de Potencia eléctrica. Equivalencia de unidades con la potencia mecánica. Trabajo eléctrico, Rendimiento, Efecto térmicos y quimicos de la corriente eléctrica. Elemento galvánico. Conexionado de pilas. Acumuladores o baberias. Comea descarga de acumuladores.

UNIDAD 5: Magnetlemo y electromagneticmo. Compo mognético lmanes. Unidados magnéticos. Cátoulo de magnitudes. Campo electromagnético. Campo magnético en el alre y en el hierro. Histório sis magnética. Comportamiento de los conductores en el com magnético. Inducción magnético. Movimiento de los conductores e los campos magnéticos. Reglas. Tonstén inducido. Courientes o foulcault. Inducción y autoinducción.

UNIDAD 6: Condensadores. Capacidad. Unidades y cálcules. Con trucción. Fijos y variables. Usos.

UNIDAD 7: Corriente alterna. Generador olemental. Erecuencia periodo. Valores eficaces. Impedancia: Reactancia inductiva capacitiva. Desplazamiento de fase según la corga. Potencia corriente olterna. Potencia aparente, reactivo y efectivo. Fact de potencia. Triánguio de potencia.

UNIDAD B: Transformadores, generadores y motores monofósicos trifásicos. Protecciones, Normas para el material e instalacion eléctricas.

MAQUINAS AUXILLARUS

UNIDAD I: Tuberias y accesorios. Sistemas: Descripción. Ione nes, aspectos operativos. [Materiales de los tuberios según empleo. Sistemas de conexión. Accesorios. Juntos y elementos estangueldad según el caso. Mantenimiento. Acoplamientos elércos. Descripción y neos.

estanqueidad segu cos. Descripción UNIDAD 2: Válvulos. Tipos, descripción y function. Aplicacionen. Averias más frecuentos y modo de solucionentos. Mantenimiento. Válvulas manuales. Válvula objerba-cercula. Componentes. Acceso-celos. mantenimiento, describe y montaje. Mentioniento. Acceso-los. Juntas y empaquetaduras. Tipos.

Bombar. Simbomar de bembar del Lipe afficientivos. Clasificación. Componentes. Descripción de bombas alternativa para alta y baja presión. Dece habitantes. Caracheristicas. Conducción, puesta en marcha, funcionamiento y parada. Mantenimiento. Fullas comunes y soluciones. Bosios relativos de despis positivo. Combas volumétricas o de desplazamienta positive. Aplicaciones. Bombas de engranojes helicojunies. Bombas del tipo lóbulo. Bombos de jómbolo retante. Hembos de paleta móviles. Bombos a tornillo. Bombos de émbolo asidise de encrer variable. Hombas de émbolos radiales, Descripción y functonomica Conducation, puesta en marcho, servicte y parado. Bombo centrifugas o cinéticas. Componentes. Características respecto la ampiración de liquidos. Funcionamiento, Tipos. Rombas centri fugas de chapa simple. Bombas centrifugas de chopos moltirles Aros de desgaste. Aros de difusión. Boshos bellenidales. Montent miento. Enlige y soluciones. Cambrellón, puesta en marcha servicio y parada. Bombas de chorro, Esquemo elemental de s élatema eductor. Aplicación del eductor para rebiene de sentina y Langues, Eyechores de alec. Fallos, Coluctomes, Condocatos puesta en marcha, sorvicio, parada.

UNIDAD 4: Termémetros, vacuémetron, tarémetron y manémetros Tipos. Functionamiento, descripción, optimación, tectura, Conceto. Errores. Precueriones, interrolación vicual y práctic instalación y montais. Compreheción y reginte con instrument patrones. Uso correcto para provente ovérios. Conducción equipos principates o auxiliares.

UNIDAD 5: Sistema de refrigeración por compresión de gas. Tipo Protedades fictose-quimicas. Refrigerantes. Aislación del rato Concepto, materiales empleados, refrigeración por compresionecánica. Teoria del ciclo de refrigeración. Condensador evaporador. Función de la válvuta de espansión. Descripción una planta frigorifica tipo por compresión de gas. Funcionamien de un sistema de refrigeración de gas freón. Eliminación de lumedad en un circuito, bocalización de pardidas de gas. Conde gas el circuito. Fallas, Detección. Sobretoras. Econo de gas el circuito. Fallas, Detección. Sobretoras.

UNIDAD D: Purificadorns. Concepto de la especiación per gravedo por acción centrifuga puesta en marcha de nerecadores centrimos. Conducción de las separadores. Purificación y clasificación besaume para limplosa y armado. Esquena ciamental... de una pues cudora.

Ro

cadora

UNIDAD 7: Shetema de otre commetado. Cinciliantes. Descripcion. Valvulus de aspleación y decembra de aire. Ciclema de enfriamiento. Sistema descargador. Acresortes, Compressers de de alla presion. Esquema de compresença alternatives de stopas multiples. Descripción mediante ecquemo de un elecuito de aire de alta presión para puesta en marcho do motores de propul-Fallas de los compresores y componentes del circuito. Solución. Verificación del rendimiento de un compresor. Eunción. descripción y ubleación de cada elemente del elemito. Mantente milento.

configuration ben a Goldenberg mollmetes. Tipos. Functomes. Aditomentors. Montentarionto, Statesan Moguinania de aubierta. de gobierno, Mecanicaco de gobierno, Thora, Servometer, Timón aléctrico e hidraullec. Timón hidronfectrico, Generalidades. Intercombiodores de calur. Enfriadores y catentadores. Controles y regulación de Lemperaturas. Denortrejón.

MOTORISELL

1: Cilindro, Clasificación, Cilindros controlisos, Combons. enfrismiente. Clilodros de motores de 3 biemeco. duntas de estanqueidad entre comiso y cilludro. Materiales do OMILIDAD. construcción de comissa y cilindron. Precombines en la coloca-ción de camisos. Calibrado. Pistón, befinición y cimilicación. Forma y dimensión pava la buena propogación del calor. Enfriamiento. Materiales enfrindos en la construcción. Estanqueldad de la cómpra do combustión. Perno de pistón: Formo de aregumento. materiales empleados. Eunoión del ara souche, Aras de pistón. Clasificación. Makerialos empleados. Catocación. Medición de huelgos entre puntas y de alojamiento. Pasodo de gares. Etastickdad de los aros. Transmisión. Tren olternalivo. Vástogo, eruceto. biels. Union entre elementos. Labricación. Kie elghefial. Objeto. Forma del elgüefial. Cigüefialeo enherizos y en secciones. Materiales empleados en su construcción. Flexión del cigüenal. Codinetés de bieta y beneada, Materiales aduete de codineter, Suplementer, Sandas Uso del fleximetro. Calibres, Micrometres, Use de plemes. Válvelse, Mermes construe tivas y materiales empleados. Ajunto, Regulintien, Inhelengion Asiento de valvulas: Mantenimiento y resmulazo.

Baurido. Recenidad en motorer des 2 Liemper. Bombas C alternatives, beintles constructives transmisión del movimiento. Sobrealimentación, Turbarandanten. barrido rotativas y

UNIDAU 3: Sistemas de combustible. Alimentación para motor Elementes del circulto. Bombas de tracvace y de renire inclún. Filtros. Bombos de invectón e invectoros, Sistemas Li Borch de derivación controlada y de colector cessón. Presión Invección. Regulación y aluato. Simbon de residentible di pasado-liviano, CaleCacolón del efrenile.

UNIDAD 4: Sistemas de enfráncianto y lobeiración, Enfráncianto.
Bombas de eleculación, Tipos, presiones y temperaturas de tradajo. Tipos de elecultos y mantenimiento. Certanión, torrentaciómes. Regulación automático y manual de la temperatura, labeiracción. Circultos típicos. Bombas empleadas, bateiración de editodros y colimetes. Regulación automática y manual de presiones y
temperaturas. Filtros. Tipos.

UNIDAD 5: Aceltes imbulcantes para motorem diécol. Confidadem y caracteristicas que deben reunir los aceitas. Alteración de cos propiedades con el uso. Contaminación con agua, político o combustibles. Separación centrifuga. Acelte II.D.

UNIDAD 6: Operación de motores diésel. Arranque y porada. Preslones y temperaturas. Valores usuales de trobado. Temperatura de gases de escope en función de la cargo del motor y de las condiciones de navegación.

UNIDAD 7: Perturboniones en la morcho del motor, Remo en el escape. Color del humo. Chispes. Vibractones. Fatto de fuerso. Ruidos. Bois presión de aceite. Alto o bajo nivel de aceite. Problemas en lo obscutación de agus.

UNIDAD 8: Motores de explosión. Motoren de 2 y 4 Alemper. Mocendido: Componentes y mantenimiento. Carburador.

BLEUJO TECHICOLI

OMIDAD 1: Acobución en planca, blusal, elecitor, augular, en cadena y paralela. Vistas. Proyectión intequant de vistas. Nemenclatura de vistas. Corbes y rayador. Concepto de 'certe y sección. Corbe longitudinal, transversal y combinado. Elmbolos de terminación de superficie. Uniones y accercator. Caballero normal. Isométrica normal. Proyección de plancs en profundidad. Croquisas de elementos de máquinos sencillas. Croquisas de de piesas. Simbologia. Representación. Simbolos para tuberías. válvulas, accesorios e instrumentos de medición.

UNIDAD 2: Concepto e Interpretación de diagramas. Objeto de los diagramas. Representación de gráficos, en las deordenadas ortogonales del sistema cartesiano. Representación de curvas en el gráfico.

UNIDAD 3: Interpretación de planos. Concelhiento de planos de bordo. Listado general. Concepto de plano de avregio general de buque. Arregio general de sala de máquinos. Planos constructivo de mecanismos.

UNIDAD 4: Circultos, interpretación de riscuitos. Construentón e un circulto típico de cualquier Eluido de una cala de máquinac.

H

MATUMATICAS, J.

UNIDAD 1: Númeron fraccionarlos, Suma, conta, multiplicación y división. Simplificación.

· UNIDAD 2: Blatema máteleo decimal, Medidom do Joseflad, moserflaele, volúmen, capacidad y peno. Blatema fontión de peno y medidad. Medidon do Longitud, auperflete, volúmen, capacidad y peno. Relación com el clatema métrico decimal Parado do un clatema a otro. Milla morima. Mudo.

UNIDAD 3: Regin de trem. Regin de Leen almoie directo o inverso. Regia de tres compuesta, directo, inverso y misto.

UNIDAD 4: Angulos. Construcción con regla y compás de un Angulo ligant o otro dado. Sistema nexagoulmal: numa, resta, producto de una medido angular por un número natural, decimal o fraccionario. Divinionas. Construcción con bransportador. Discotriz.

UNIDAD 5: Triángulos. Concepto y elementos. Vérticos. Indos ingulos interlores y exteriores. Clantilención por sue indos i ángulos. Propiedades de enda jángulos. Reinstenen entre los indos y entre lados y mas ángulos opuentos. Compruectón da Eriángulos y entre lados y mas ángulos opuentos. Compruectón da Eriángulos equiláteros e ladocelos con regio y nomeán. Suma de los ángulos interlores de un triángulo.

UNIDAD 6: Cuadriláberos. Propiedades y cladificación según i cantidad de Lados paraielos. Paraielógramos y paraielogramo capeciales. Rechángulo, rombo y cuadrodo. Propecias y brapezol des. Rombolde. Perimetros y susperficies.

UNIDAD 7: Circumiarencia y circula. Concerto de elgeunforencia Radio y diámetro. Cuerda y arco. Longitud da la elecunforencia de un arco. Concepto de circulo. Euperficte del circulo y de nector circular. Superficte de la corono y del traponio elecutar Segmento elecular. Perimetro de la elecunforencia.

UNIDAD D: Telgonometrán. Runelones brigonométricas. Directas Inversas. Relaciones. Valores de las funciones trigonométricas e angulos particulares. Relación entre meso, comeso y tangent Triángulos trigonométricos. Resolución de rectángulos. Teuresas Pliágoros. Angulos internos de un triángulo. Suma. Angul complementarios y suplementarios.

UNIDAD 9: Reunelones. De primer grado, Poreculajen. Reportici proporeional. Número negativo. Cuadrado y cubo de mimeros enter y Eracelonarios. Raiz cuadrada.

FIGURE ALE

UNIDAD l: Miguinan ulmples. Paloneas, Conceptos, Poloneas de 23 y 33 género. Poiésa Eljas y móvilas, Combinación, Condición equilibrio. Torno, Pinno inclinado. Trabajo, Poloneia, Vórmo que los relacionas, Unidades.

que los relaciour

•,

UNIDAD 2: Tuerzon dedidon de mezon. Dinametren. Vectoren. Vectoren opuentos. Suma y resta. Entátien. Equilibrio. Acción y rescator. Blatema de fuerzon. Distema de fuerzon. Encezon en equilibrio. Representación gráfica de las fuerzon. Encezon. Encezon. Encezon concurrante de varios fuerzos concurrantes. Cálculo analitico. Componición de varios fuerzos concurrantes. Polígono de fuerzon teralelan. Guerzos paralelas del mismo montido. Dencompositión de fuerzon. Cúpla. Momento de cúpla. Encezos no encourrentes. Pero de un cuerpo. Centro do gravedad.

UNIDAD 3: Cinemático. Movimiento. Tilutema de Freferencia, broyactoria espacio. Movimiento uniformo. Velocidad. Ventas volocidad. Leges del movimiento uniformo. Representaciones gráficas, movimientos rectilinos uniformo. Movimiento variado. Velocidad media. Velocidad instantanca. Movimiento uniformemente variado. Aceleración. Unidades de aceleración. Velocidad. Gráfica de la Velocidad. Espacio. Gráfica del espacio. movimiento uniformemente acelerado y desacelerado, rectilinos uniformemento acelerado sin velocidad inicial. Caida de los escripcios el vacio, beyen. Aceleración de la gravedad. Velocidad de coldo.

UNIDAD 4: Rozamiento. Concepto. Rozamiento por dentizamiento y por radadura. Randimiento de los máquinos.

UNIDAD 5: Dinámien. Felnolplos. Lacrola, mora, acción y reacción. Sistema de unidades. Unidodes fundamentatou y dorivodas. Sinhema Econico. CGS y M.K.S. Relación catro los dintintes sintemas de unidades. Trobalo mecánteo. Unidades prácticas. C.V.D.P. y Kw.

UNIDAD 6: Energia mecánica. Emergia patencial y cinática. Commer vación de la energia. Movimiento circular uniforma. Velecida angular y langencial. Accieración contripcia. Energo contrifuga.

UNIDAD 7: Presiones y Lempsenturos. Esentes termométricos Colsiu y Mahresbelt, Relación estre ambas. Presión. Relación con i Eucra y la superficie. Presión atmofécies. Valor do la misma e columna de mercurio .Panajes de presiones expresados en libro por pulgados a kilogramo por cóstilmetro cuadrado y viceverso.

UNIDAD II: Illdromtátleo, Presión, Unidodeo de premión, Pelocipi de Paseal, Premso bidráulleo, Presión bidromtátleo, Trouva general de la hidromtátleo; Vanon comunicableo, Principio e Arguimides: Equilibrio de los cuerpos numergidos, Fiolación Equilibrio de los cuerpos flotombeo, Denaimetros.

UNIDAD 9: Ratátion de los gases. Proptedades generales de los gases. Presión atmoférica. Variación de la presión atmoférica. Variación de la presión atmoférica. Leyes de Cay Lusaur.

UNIDAD 10: Elnámica de fluidos. Candal de una constente lápuic Relación entre la velocidad y la sección de circulación en c Laberia. Presión estática y disamien dentre de una tuber Viscosidad. Conceptos.

UN Ro

· 一个一个

MAGRILINAS TERMICAS

Calentodores de Jauldes, Micides para LemesFerrancia $\exists A = \mathsf{dAd} \mathsf{TMU}$ Conceptor, transferencia de cater. Formus. Mottemos. Balance térmico. Transmisión la través de una paral. Liquidos elreulando dentre de un tubo. Agua elreulando dentre de un tubo. Վլեցուկժան Caracteriskiese finiese del fluido. Tipo de merinicato y contigo ración del cistema. Temperatura. Refresión entre el findo Lérmico y la temperature de la pared. Pereden eletadan.

UNIDAD 2: Intercambiadores de |calor, Tubélages, Compaçtos. There espiral. De Jáminos, Descripcioner, Ecquemor, Fonctoromiento.

UNIDAD 3: Sietemas de eleculaçãos de mentre. Unidad de calente mlento. Tanque de proceno. Instrumentación. Steteman de refuteez. ración. Utilización de aceltes como medio de transferencia de calor. Aplicaciones tipiens de los circultos de colentamiento con el fiuido en fase liguido. Usos, Fluidos Lipices, Acelhes minera les. Caracteristicas, Precauciones, Espannión térmien, Parametras de un accite en uso. Limplezo y manbantmiento de las circuitos.

Operación y conducatón de in planta. Perconciones y comprobaciones antes de la puesta en marcho. Tanque de compenso. Purgada elecutto. Vertituación estado vátvatos. Plan de entefacción: Orden de la operación. Prevención de averina. Verificación filtres y accesories del sistemo. Comprehention inchromental y seguridades. Prueba de alarmas del sistemo. Delección de follos. Soluciones. Maniobras para quibar la planta de servicia. Opera clones. Inspección filmil por parada por Liempo prolongado.

UNIDAD 5: Calderas acuabubulares. Tipos, Deportrebin, Componente. Accesorlos luberno y externos, Supelón y obligación, Ecquesora Funcionamientos de las calderas aquetabalares del Lipe 11. Des eripoión. Componentes, accesobles. Varenes y gaser de combustion Conducción y mantenimiento. Pregnociones untra de Operación. Iniciar calderas. Tiempo necesarlo poro leventor preción cemb alpo de caldera y años de jervicio. Conducción de los inegos Bajar presión y dejar fuera de convicto la caldera. Vaciado Ilmpiese Juberna y esterna. Métodos. Estracciones de fende y d superfilete. Purga de nivel. Obstancetón, Procho y regulación d la válvula de seguridad. Primba hidrovilan, Objetivon, Aron d alimentación de catdoras. Calidad del agua, incomptaciones corrontense. Probección. Análista del agen. Fermos de resitante Concepto y valores normales de 17.11. de alcalinidad, durasa Sistemas para regular dicheo valeres. Amermalidades gloruros. Retroceso de Llamas. Vibractones. Edulticiones. Pordidos de nuohomo blanco y humo negro. Couses. Solucioness.

SEGURIDAD OPERATIVA J

Bugge Longue, Tipos, Propiedoden y pelippe del pela- $OMIDAB_{-}1:$

Leo.

UNIDAD 2: Contención y mantipules de compostibles l'iduldes. Ulsposición de Ennques y Luberins. Desnote y neblque glisdición del nivel de carga. Calentamiento de la estas. Presentateros.

UNIDAD 3: Operaciones con combustibles liquidon. Carga en carberneras y otros tanques destinados a miguinas. Gendajes: Forma de hacerio, tipos, precanciones. Tabla de camdajes, utilización, sondaje inicial y final. Carga. Trasvase de ma tanque a otro. Precauciones. Importencia de la temperatura según el producto a operar. Medidas de seguridad durante las operaciones. Elementos de seguridad. Circultos elementales de corpo, trosvase y vaciodo de tanques do combustibles para miguinas. Tonques de stor. Borras, aceite sucio. Forma de achiento. Precauciones. Válvulas de corte rápido. Comando a distancia en caso de emergencia. Ventees, purgas. Uticación y funciones. Precauciones. Otrámetros Conducción elemental.

UNIDAD 4: Tanque de observación. Objetivo, Magroma elemental de tuberías. Elementos complementarios. Conducción y maneio. Preceneciones. Provención de averias. Detecnión de pérdidos de malefación a tanques. Control y reparación de averias.

SEGURIDAD HAUTICALL

UNIDAD 1: Supervivencia, Equipo Andlvidani, Composición, Cuidado, Chalecos, Tipos, Inscripciones obligatorios, Accesorlos,

UNIDAD 2: Balea y botes salvavidas. Egulpomiento, Entibo. Coracterinticos generales. Elementos poro Elemento de Alementos de supervivencia.

UNIDAD 3: Abandono del buque. Lagar y forma de hacerte. Precedimilento en caso de incendio sobre el agua. Forma de oburdor uno balsa. Ayudas pera mantenerse a flota. Arriado e izado de embarcaciones salvavidas.

UNIDAD 4: Primeros auxilios. Quemaduras. Fracturas. Hemorragias. Ingolación. Ahogados. Shock. Descripción y tratamientos. Respiración artificial. Botiquín de primeros ouxillos.

UNIDAD 5: Averias. Estanqueldad: Integridad ectanon. Subdividiones estancas del buque. Cubiertas de momparos. Reserva de flotobilidad. Integridad estanca en las subdivisiones internac.
Mantenimiento del buque que afecta la integridad estanca. Portas
y dispositivos estancos. Inspecciones y pruebas de estanção idad.
Planificación. Fruebas. Métodos. Inspecciones vicualas. Pruebas
de aire. Prueba hidrostática. Procumetenes. Condiciones de
clausura. Reparación de averias. Obtucación de rumbos. Tipos de
taparrumbos. Utilización. Apuntalamiento. Rentas de colocación de
puntales. Vigilancia. Roles. Zafarranchos. Punciones y adjectivamiento de los trosos. Prácticas. Oupunisación. Sintemos de
achique. Objetivo. Definición del nistema. Partes integrantes.
Neditos para achicar. Hombos portátitos.

H

e para achicar. In

UNIDAD 6: Incendios. Teoria del Lucyo. Toleneden Elementon constitutivos del fueso. Comburenton. Combustideo. Combustión. Proceso de difusión de ios llamas. Propagación del color. Color-tomiente y combustión espóntanta. Materiales inflamables. Origen de los incendios. Lucha contrb incendio. Medio de prevención. Clases de incendio. Agentes extintores. el agua. Richta. Charre de agua. Reportidores universides. Cabesas rociadoras. Vapor. Precauciones. Insudación. Espuna. Utilisación. Estintores alogenados. CO2. Características y aplicación. Utilisación regán tire de incendio. Equipos de protectión personal. Equipos autónomos de respiración. Precauciones. Colinten. Equipos y vestimentas de respiración. Precauciones. Colinten. Equipos y vestimentas de respiración. Precauciones. Colinten. Prochec. Prochec.

PRESERVACION DE MEDIO ACUATICO E

UNIDAD I: Nectores generales. Caracteristicas finicas de la Hidrovia, importancia de la proservación del modio ocuático.

UNIDAD 2: Agentes contominantes. Concepto, clasificación, identificación y caracteristicas, havado de sentim, timpiasa y destactrado de tanques. Tipos de contominación, Contominación cor petróleo, pesticidas, productos quimicas en seneral, costduos, aguas elementes. Efecto de los contominantes sobre las aguas, ficra, fama, playes y muelles. Acción tóxica, Evolución del petróleo y/o sus derivados. Evaporación, tóxica, Evolución, Frecipitación, Abserción, Formación de emulciones, transporte mecánico, descontaminación, métodos.

UNIDAD 3: Bétodos para prevente la contambración.

UNIDAD 4: Métodos de lumba contra incldentes de contratuentón. . Eusgo. Acción backertana (bioremediantón). Precipitadores. Absorbentes. Dispregentes e Dispresentes. Parreres l'Infantes, bombas de recolección superficial. Recolectores a cinta, youtto o paletos.

UNIDAD 5: Hormativa vigante entel Hidrovia Paraguay Parana.

REGIREN JURIDICO I

UNIDAD I: Activided toboral. Memorialows contractuates.

UNIDAD 2: Organización administrativa del buque. Poeumentación de a bordo. Libros y decumentos. Condiciones de volides.

TERRIB. COMMUNICATION DE MAQUENAS NAVAGES DE GEGUNDA

ELECTRICIDAD, LL

UNIDAD 1: Conductores metálicos. Cameteristicas, Restabeneta especifica, Coeficiento térmico. Temperatura de fución, Considad. Limite de resistencia, a la suplura, Valores lipicos y unidades. Usos y especificaciones.

#19

DHIDAD 2: Dieléctrices. Caracteristiens. Restatividad. Combante dieléctrica. Angulo de pérdidas cléctricas y rigides dieléctrica. Valores birtoss y unidades. Usos y especificaciones.

UNIDAD 3: Resistencias. Materiales utilizados en en fabricación. Clasificación, identificación. Códiso de colores.

UNIDAD 4: Luminoleonia. Magnibudeo y unidades otillandes, lamparas eléctricas. Tipos. Rendimiento. Usos y repecificaciones.

UNIDAD 5: Reles. Funcionmiento. Contactores. Interruptores.: Secriouedores térmicos y funibles. Usos. Especificaciones.

UNIDAD 6: Sistemas de medición de magnitudes eléctrican. Una do Instrumentos. Calefactoren usados a tordo. Tormotanqueo y contras. Descripción del funcionamiento. Fallan comunas. Calufones. Regulación de temperaturas y protecciones. Camegnes más utilitzados. Métodos de control de sensores. Métodos de medición y control del funcionamiento de for componentes eléctricas de a tordo.

UNIDAD 7: Transformadores. Autotransformadores. Transformadores de medida, transformador trifantes. Transformadores monofóstaces. Comexiones utilizadas a bordo. Reinelón de impolórmación. Calculos. Usos del transformador de tención y corriente a bordo.

UNIDAD D: Generadores. Distintan constructiones. Motores de C.C. Tipos y propiedades. Motores de C.A. Monoféricos y Laifánicos. Motores electronicos y astrocónteos. Motores con rotón en contectronito y con rotor boblinade. Construcción, Propiedades. Elebema de arrangue. Motores de potos consulables. Consider Dahlandes. Uso de los distintos mutores.

UNIDAD 9: Compensación de la potencia reactiva. Cátenta e instalación de elecutios compensadores, Cátento de producción de motores. Uso de los instrumentos de medición. Cistemas de distribución de energía eléctrica.

UNIDAD 10: Inspecciones. Normas de las reciedades da clasifica. Ción. Inspecciones ordinarias y extraordinarias. Prochés.

UNIDAD II: Circuitos eléctricos. Interpretación de circuitos Esquemas y circuitos insertos en manuales y cinore ecuvanciona les. Eunciones de los elementos que componen la poente en marcha de bombas, máquina de timón, mecanicamos de puesta en marcha eléctros de detectores de incluito, alormos, mistemos de jumina ción, a nivel de C.C. y C.A. Circuitos de trabado y mando sebre el empleo de contactores de relés de protección y mandolar elementos y cistemas empleados en los melores para conceptit e emble de sentido de robación, elstemas de marchado de motore asincrónicos empleados recientes de arrangos, contactores estre la trióngote, estrella trióngulo manuales, de polímes y metalicos en constant de recistometas en el entados, por auticos formodor de tensión, por eliminación de recistometas en el entados, por elementos, por eliminación de recistometas en el entados, por elementos de constante de periphendos en el robo.

H

Motores de dos velocidades por commutación de colos en conextón Dahlander, por dos accollamientos y motores de tres y ematro velocidades con dos accollamientos y conexión, tabilidader, electrodo bos de instalaciones de condensadores para corregir el factor de potencia, instalación de compuertas, mortrosan, áridon, máguinos, etc.

AL BRUILLAND RAHLURAM

UNIDAD 1: Bombas hidráulleas. Valores, Fallas. Foncionamiento. Diagnós-Valores de presiones y caudales. Fallas. Foncionamiento. Diagnóstico. Reparación. Bomba de carrera variable de émbolos actales. Descripción, funcionamiento, mantenimiento y conducción. Bombas hidrodinámicas e hidrostáticas. Caracteristicas. Valores nominales de la presión. Desplazamiento. Caudal. Rendimiento volumétrico. Bomba de engranejes y de lóbulos. Caracteristicas y funcionamiento. Bombas de paletas. Caracteristicas. Foncionamiento. Bombas combinadas. Tipos. Presión y caudal. Bembas da pistones radiales en linea. Derplazamiento. Bombas do pistones en linea con placa oscilante. Fistones en ángulo. Variación del derplazamiento. Funcionamiento.

UNIDAD 2: Méquinas de timén. Tipos. Generalidades. Sietemas de baja presión. Descripción. Aspectos operativos y reglamentarios. Condiciones. Méquinas de timón hidraulicas. Manualen y electrolidade defuticas. Circuitos. Componentes. Sistemas de tolemator. Descripción. Euncionamiento. Sistemas antocónicos. Descripción. mantentmiento y control.

UNIDAD 3: Plonta destiladora, Tiros. Generalidades. Objetivos. Sistemas de baja presión. Descripción funcionamiento. Fuente de energía aprovechable. Rendimiento. Hantenimiento. Polítas comunes. For ósmesis inversa. Descripción. Companentes. Funcionamiento. Ventajas. Conducción y mantenimiento. Pinulas potabilizadoras. Componentes. Accesorios. Métodos utilizador. Descripción. Tanques de almacenaje de agua destilada y potable. Caracteristicas. Mantenimiento. Precauciones. Frevención do fallos comunes. Esquesas. Distinción y nomenciatura de componentes y función.

UMIDAD 4: Lineas de eje. Tipos. Descripción. Función. Mantenimiento. Bocinos. Tipos. descripción. Collnetos. Prencos. Sellos. Materiales utilizados. Sistemas empleados por intulcar y emfraor. Allucación linea de ejes y porta hélico. Mantenimiento.

UNIDAD 5: Purificadoros centrifugas tipo Alfo Laval. Componentes. Principio de funcionamiento, importancia de Jar dimensiones y huelgos entre plezas. Instalación. caterias. montaje de motor. desmontaje de la bola fuera del armazón. Méteden de separación. Purificación. Risoción del idisco regulador. Cincificación. Conducción. Montaje de la bola separadora, intericación. Funcionamiento. Delección de failas. Mantenimiento. Limpiesa derpues de miento. Delección de failas. Mantenimiento. Limpiesa derpues de la separación. Elapiesa reviódica. Revisión cojinete a bolillas. Generalidades. Els de bola. Motor y acaptamiento de Frientón. Ele de la rueda, helicoldal. Bombos de olimpicación y degenera.

General Idades. Ele de la rueda bel

ACTA DEL GRUPO TÉCNICO

RÉGIMEN UNIFORME SOBRE REQUISITOS PARA EJERCER EL PILOTAJE EN LA HIDROVIA

En la ciudad de Santa Cruz de la Sierra – República de Bolivia, durante los días 26 y 27 de mayo de 1999, en oportunidad de la Reunión Extraordinaria de Jefes de Delegación, se reunió el Grupo que trata el Tema Régimen Uniforme Sobre los Requisitos para Ejercer el Pilolaje en la Hidrovia.

La integración del Grupo se detalla en el Agregado I, que acompaña a la presente Acta.

La Presidencia y la Relatoria estuvieron a cargo de la Delegación de Bolivia ejercida por TN. CGON. Marco Antonio ARISPE JARJURI.

El día 26 mayo el Grupo inició las deliberaciones con el análisis de las observaciones presentadas por la Delegación del Paraguay con referencia a la Guía para la Aplicación del Programa de Entrenamiento y Evaluación para la Habilitación de Aspirantes para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovia y su respectiva Planilla de Cumplimiento del Programa de Entrenamiento y Evaluación para la Habilitación de Aspirantes a Pilotos en una determinada Zona, en adelante Guía y Planilla, respectivamente. Asimismo presentó la propuesta formal para que se revise el Régimen Uniforme sobre Requisitos para Ejercer el Pilotaje.

Del Análisis de la Guía y la Planilla se acordaron modificaciones para una mejor interpretación. La Delegación del Paraguay no estuvo de acuerdo con las observaciones 2 y 4 de la Planilla.

La Guia y Planilla respectivas obran como Agregado II.

Las Delegaciones piden que conste en actas sus observaciones y propuestas que a continuación se detallan:

PARAGUAY:

The state of the state of the state of

La Delegación de Paraguay manifiesta que por motivos de conocimiento publico de carácter interno de su país, se ha encontrado en la imposibilidad de participar a la Reunión del Grupo Técnico N 1, realizada los días 5, 6 y 7 de abril próximo pasado, en oportunidad de la XXVIIa. Reunión del CIH,

Con relación al Acta del Grupo Técnico N 1, en lo referente al Punto 1 "Régimen Uniforme sobre Requisitos para Ejercer el Pilotaje" manifiesta haber recibido la Guía y la Planilla para el cumplimiento del Programa de Entrenamiento, a las que propone ideas a ser incluidas a los requisitos exigidos; con relación a las observaciones de dicha Planilla, obrantes al pie de la segunda pagina, propone reconsiderar la Observación 2 y 4 referentes a la duración del Programa y a la cantidad de viajes de entrenamiento puntualizando que sean (12) doce viajes en un periodo máximo de (2) dos años.

Con relación a la Guía, propone que el Capitán del buque donde se efectúa el entrenamiento, sea parte del proceso, al solo efecto de testimoniar con su firma en

la Planilla, el cumplimiento del Programa.

Al mismo tiempo, con relación al párrafo 2 del mencionado Punto 1, no concuerda con la proposición de que "Cada recorrido completo de la zona (ya sea de ida o regreso)... será considerado como un viaje ..." y propone con el mismo criterio anterior, que sean de ida y vuelta cada recorrido completo de la Zona.

Con relación al Punto 2 "Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado", la Delegación del Paraguay no tiene observación que efectuar al respecto.

Posteriormente, la Delegación del Paraguay presenta una propuesta para reformular el "Régimen Uniforme sobre Requisitos para Ejercer el Pilotaje" en base a las siguientes consideraciones:

- a. De conformidad al exordio del Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP, en el cual se reafirma el Principio de la Libre Navegación de los Ríos de la Cuenca del Plata establecidos en las Legislaciones de los Países signatarios y en Tratados Internacionales vigentes, propone la inclusión como Articulo. 1 del Régimen Uniforme: "Los Países Signatarios se reconocen reciprocamente la vigencia de todos los Tratados, Convenios y Acuerdos Bilaterales suscritos con anterioridad al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná y de la Legislación Nacional en materia de Practicaje y Pilotaje, incluyendo las disposiciones sobre zonas de Pilotaje para los buques de Cabotaje Nacional y el tratamiento de los buques de tercera bandera".
- b. Para la obtención del título de Piloto, propone que en las condiciones mencionadas en el inciso b), se suprima donde dice Practicante de Piloto, y que asimismo sea en el Art. 13 Disposiciones Transitorias en lo relacionado a Paraguay.
- c. Con relación al Art. 4 "Proceso de Evaluación" considera que la fase práctica con la realización de "diez (10) viajes de ida y diez (10) viajes de regreso, en la zona en la cual pretende obtener la habilitación, número que podrá ser reducido hasta un mínimo de seis (6) viajes de ida y seis (6) viajes de regreso", para la obtención del título habilitante es insuficiente, para el efectivo conocimiento de la Zona, en consideración a las distancias que ellas abarcan (Art. 26 del Protocolo Adicional); no prudente por la subjetividad en la que se

- CA / 2 > AT

2/5

podrá caer en el otorgamiento de la habilitación y no concuerda con la practica actual vigente debidamente comprobada como idónea, para la adquisición del conocimiento de Zona, de quienes posteriormente tendrán la responsabilidad de conducir buques y convoyes en la Hidroyla.

Con relación a la aplicación de Programa la Delegación del Paraguay considera que la responsabilidad del Aspirante a Piloto en la comunicación a la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la Zona, podría resultar inaplicable en algunos casos con graves perdidas para el mismo (Aspirante a Piloto) debiendo tal responsabilidad recaer en la Autoridad Competente del país del Aspirante a Piloto.

Se reafirma en la disposición del Régimen Uniforme, que dice: "En caso de que durante los viajes de practica no embarque el representante de la autoridad del país de jurisdicción de la Zona de Pilotaje, para la verificación y evaluación correspondiente, a pesar de haber sido debidamente informado, esto no impedirá que el Aspirante a Piloto cumpia con el Programa de Entrenamiento y Evaluación"

Finalmente, la Delegación de Paraguay solicita a las demás Delegaciones se sirvan considerar favorablemente la propuesta presentada en el entendimiento de que la misma solo aspira a una mejor preparación del Aspirante a Piloto que pretende obtener el titulo de Piloto de la Hidrovía, así como salvaguardar las Legislaciones vigentes en la materia ya sean de carácter Internacional o Nacionales que no se oponen a las disposiciones del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía.

Con relación a la presentación hecha por la Delegación de Uruguay "Normas Generales para el Ejercicio de Pilotaje en la Hidrovia", entiende que la propuesta merece ser analizada por lo que propondrá a las Autoridades de Paraguay su estudio y dictamen para la próxima Reunión. Considera también que dichas propuestas pueden hacer parte de lo que debería ser el "Régimen Uniforme sobre Pilotaje en la Hidrovía" como reglamento único para acceder al Titulo de Piloto y para el ejercicio de la profesión.

URUGUAY:

La Delegación uruguaya presentó el documento "Normas Generales para el Ejercicio del pilotaje en la Hidrovia". Manifestó que dicho documento tiene por objeto regular aquellos aspectos fundamentales que hacen a la forma en que podrán ser empleados los Pilotos de la Hidrovia, así como sus obligaciones.

Procedió a explicar el alcance de cada uno de los conceptos expresados en el mismo y las razones que hacen necesario su aprobación.

Particularmente manifestó que dicho documento, conjuntamente con el "Régimen Uniforme sobre Requisitos para Ejercer el Pilotaje", que regula/ la forma de

10 Jh 3/5

(10)

4

acceder a la profesión de Piloto y que fuera concensuado en la XXVIa. Reunión, conforman el marco normativo básico que requiere la actividad y que por consecuencia entiende necesario que ambos documentos sean aprobados simultáneamente.

Entiende que el documento propuesto, además de evitar problemas de aplicación y de brindar igualdad de oportunidades a los armadores y al personal embarcado, es viable desde el punto de vista técnico y jurídico.

Solicita a las demás delegaciones que se manifiesten sobre los aspectos propuestos a los efectos de aprobar el documento y <u>finalizar las reglamentaciones de Pilotaje en la próxima Reunión, lo que no implicará retrazos en el cumplimiento del cronograma aprobado por el CiH.</u>

ARGENTINA Y BRASIL:

Las Delegaciones de Argentina y Brasil expresan que no existe la necesidad de volver a tratar el Régimen Uniforme sobre Requisitos para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovía, concensuado en oportunidad de la Reunión de Grupos Técnicos celebrada en la ciudad de Asunción del Paraguay en agosto de 1998, ya que el texto que propone Paraguay en el documento que presenta en esta Reunión tiende a simplificar el citado Régimen en una forma tal que bajo la percepción de las Delegaciones de Argentina y Brasil, ocasionará más inconvenientes que beneficios cuando el mismo sea puesto en práctica.

Respecto del Documento "Normas Generales para el Ejercicio del Pilotaje en la Hidrovía", presentado por Uruguay en la presente Reunión, por lo que no se ha dispuesto del tiempo necesario para su estudio, las Delegaciones de Argentina y Brasil concuerdan que el mismo debe ser analizado por los países. No obstante, ambas Delegaciones entienden que no existe la necesidad, tal como lo plantea Uruguay, de que dicho Documento y el Régimen Uniforme sobre Requisitos para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovía sean aprobados en forma simultanea. Proceder de esta manera sería retrasar innecesariamente la aprobación de un Documento (en este caso el Régimen Uniforme) que ya ha sido largamente estudiado y debatido, y que se ha concensuado en la Reunión de Grupos Técnicos en la ciudad de Asunción (agosto de 1998) y en la presente Reunión.

BOLIVIA:

La Delegación de Bolívia expresa su coincidencia en sentido de que no es oportuno revisar el Régimen Uniforme sobre Requisitos para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovía para constituir un documento que refleja el resultado de un prolongado análisis en las diferentes reuniones.

A-0 M 4/5

5 (13)

Con relación al documento propuesto por la Delegación de Uruguay, considera prudente analizar sus alcances con mayor detalle a los fines de pronunciarse en la próxima reunión del Grupo. Ello no deberá significar ingresar a revisar el Régimen, sino más bien un Adendum al mismo.

Las cinco Delegaciones sugieren al CIH que se considere la necesidad de crear una instancia para que se elabore un vocabulario de expresiones marineras fluviales para evitar malas interpretaciones por el uso del idioma y que sea esta en Español, Portugués e Inglés, a similitud del vocabulario estandarizado de frases de la OMI.

Las Delegaciones desean expresar a la Delegación de Bolivia su más sincero agradecimiento por la hospitalidad y facilidades de trabajo brindadas con motivo de esta reunión.

REPUBLICA ARGENTINA

REPUBLICA DE BOLIVIA

REPUBLICA FEDERATIVADO BRASIL

REPUBLICA DEL PARAGUAY

经产业的基本的

REPUBLICA ORIENTAL

AGREGADO

LISTA DE PARTICIPANTES GRUPO TECNICO - REGIMEN UNIFORME SOBRE LOS REQUISITOS PARA EJERCER EL PILOTAJE

ARGENTINA

Cap. Enrique OYHAMBURU

Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del

Programa Hidrovía Paraguay-Paraná

C. N. Miguel CLEMENTS

Jefe Departamento Intereses Marítimos

Armada Argentina

BOLIVIA

TN, CGON Marco Antonio ARISPE JARJURI

Unidad de Coordinación de Intereses Maritimos Fluviales y

Lacustres - Ministerio de Defensa Nacional

BRASIL

CMG. Fábio LOBO DA COSTA RUIZ

Superintendente da Segurança do Tráfego Aquaviário

D. P. C.

PARAGUAY

Valte.(S.R.) Manuel ROYG BENITEZ

Director General de la Marina Mercante

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

C.N. Julio César BAEZ ACOSTA

Armada Paraguaya Prefecto General Naval

C,N.(s.R.) Lucas A. SOSA SALINAS

THE RESERVE OF THE PERSON NAMED IN

Jefe Departamento Politica y Planificación

Dirección Gral, Marina Mercante

SHEODIN GIAL MARINA MORA

URUGUAY

ing, Naval Luis PERDOMO

Director División Técnico Naviero

Dirección General de Transporte Fluvial y Maritimo

Ministerio de Transporte y Obras Públicas .

C.N. Heber SORRIBAS

Jefe de la Oficina de Pilotaje Prefectura Nacional Naval

/3)

cf.pe.

ANEXO I AL REGIMEN UNIFORME SOBRE REQUISITOS PARA EJERCER EL PILOTAJE

GUIA PARA LA APLICACIÓN DEL PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO Y EVALUACION PARA LA HABILITACION DE ASPIRANTES PARA EJERCER EL PILOTAJE EN LA HIDROVIA

Este método de evaluación deberá ser considerado como un Proceso Integrador pues podrán participar de su ejecución cuatro personas:

- Candidato que cumplira el programa de entrenamiento y evaluación.
- Representante de la Autoridad Competente del pais del aspirante.
- Representante de la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la zona.
- Piloto habilitado responsable de la aplicación del Programa de Entrenamiento y Evaluación para la habilitación de Aspirantes para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovía, que podrá ser de cualquier País Signatario.

Para la elaboración del referido Programa de Entrenamiento y Evaluación, en adelante llamado el Programa, deberán observarse lo siguiente:

- I. El criterio de establecer el número mínimo y máximo de viajes a ser cumplidos durante la realización del Programa, tiene como propósito diferenciar al aspirante que comprueba en la practica poseer experiencia anterior;
- II. Cada recorrido completo de ida y cada recorrido completo de regreso de la zona para la cual el aspirante se postula, será considerado como un viaje. Podrá ser realizado como suma de tramos parciales. Cada viaje será numerado secuencialmente;
- III. El pais con jurisdicción en la zona podrá participar de todos los viajes del programa con la presencia de su representante;
- IV. Las Planillas de Cumplimiento del Programa de Entrenamiento y Evaluación para la Habilitación de Aspirantes a Pilotos en una determinada Zona, podrán contener comentarios del representante de la autoridad competente del país con jurisdicción en la zona, cuando ese representante estuviere presente en los respectivos viajes;
- V. La Evaluación deberá ser conceptual en la forma de satisfactoria o insatisfactoria, y la Planilla de Cumplimiento del Programa de Entrenamiento y Evaluación para la Habilitación de Aspirantes a Pilotos en una determinada Zona llenada al final de cada viaje completo o parcial por el personal embarcado habilitado responsable de la aplicación del Programa. La Evaluación hecha al final del viaje, debera incluir todos los requisitos contenidos en la referida planilla;
- VI. Para el lienado de la Pianilla de Cumplimiento del Programa de Entrenamiento y Evaluación para la Habilitación de Aspirantes a Pilotos en una determinada Zona por el personal embarcado habilitado responsable de la aplicación del Programa se deberá observar lo siguiente:

daberá, observa<u>r l</u>o siguiente;_ľ

a) Identificación completa (Nombres y Apellidos, y titulo del aspiralite).

b) En el trecho de la zona deberá constar el kilometraje de la hidrovía (inicio y término) en el cual fue aplicado el Programa.

) Indicar la autoridad competente de la jurisdicción en la zona en la que se aplica el

Programa.

d) Indicar el período del viaje.

 e) No podrá contener enmiendas. En caso que esto ocurra, el responsable del llenado de la planilla debera hacer una mención, firmado al lado de la enmienda.

VII. Los espacios destinados para comentarios del personal responsable de la aplicación del Programa y del representante de la autoridad competente de la jurisdiccion en la zona, deberán ser llenados al final de cada viaje, sean éstos completos o por tramos parciales, observando los requisitos del Programa. En el caso que los espacios sean insuficientes, podrán anexarse más hojas dejándose constancia escrita de ello; dichas hojas deberán ser numeradas y firmadas.

VIII. A los efectos de dar cumplimiento al Art. 28 del Protocolo de Navegación, el Capitán dará fe de que a bordo de su embarcación se ha llevado a cabo la aplicación del Programa de Entrenamiento y Evaluación para la Habilitación de Aspirantes para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovía, firmando la respectiva Planilla de Cumplimiento del Programa de Entrenamiento y Evaluación para la Habilitación de Aspirantes a Pilotos en una determinada Zona. Este procedimiento será válido también en el caso de que el aspirante a piloto de la Hidrovía sea el Capitán de la embarcación.

J (P)

Market State Control of the Control of

2/2

43

APENDICE AL ANEXO I DEL REGIMEN UNIFORME SOBRE REQUISITOS PARA - EJERCER EL PILOTAJE

PLANILLA DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO Y EVALUACION PARA LA HABILITACION DE ASPIRANTES A PILOTOS EN UNA DETERMINADA ZONA

| The same of the sa |
|--|
| Nombres y Apeliidos: Titulo del Aspirante: Zona: trecho de |
| Zona: trecho de |
| Nombre del Representante de la Autoridad Competente Responsable de la Jurisdiccion de la Zona que participa en la verificación del Programa: |
| Periodo de aplicación del Programa: de |
| REQUISITOS |
| Conocer, en la práctica, los reglamentos de la Hidrovía referentes a la seguridad de la navegación. |
| Conocer, detalladamente, los principales rios, afluentes, las siluetas de las márgenes, bajos fondos, islas, nombres de canales y estrechos, inclusive pasajes normales de navegación y situaciones alternativas en maniobras de emergencia. |
| Conocer, detalladamente, nombres de localidades, puertos, terminales y atracaderos; sus maniobras de atraque, inclusive las limitaciones en casos de emergencia y en condiciones meteorológicas y de corrientes desfavorables. |
| Conocer, detalladamente, nombre y características de boyas y balizas, sus alcances y arcos de visibilidad y demás señales de auxilio a la navegación, profundidades de la zona y uso de la sonda. Uso del radar. |
| 5. Conocer los puntos de referencia para eventuales navegaciones por rumbos prácticos. |
| 6. Conocer los sistemas usualmente utilizados por las embarcaciones para comunicación en VHF y HF, asi como las señales sonoras y visuales y de localización de estaciones costeras de Control de Tráfico Fluvial. |
| 7. Realizar viajes acompañado por un Piloto habilitado en la zona. |
| Evaluación obtenida por el Aspirante. Satisfactoria Insatisfactoria Viaje Nro. del Programa |

| able de la Aplicación del Programa |
|---|
| |
| |
| |
| 1 |
| |
| 1 |
| |
| Firma del Piloto Responsable de la Aplicación del Programa |
| · |
| Lugar y Fecha |
| |
| ad Competente Responsable de la Jurisdicción viaje) |
| |
| |
| · · · · · · · · · · · · · · · · · · · |
| |
| |
| |
| |
| Firma del Representante de la Autoridad Competente Responsable de la Jurisdicción de la Zona |
| etorlamente en la orden secuencial que es presentado. El lente y oportuna por el aplicador del Programa y asimismo, de tres (3) años a contar de su fecha de Inicio. lecidos en el Artículo 4, 2ª. Fase item – Control de e Requisitos para Ejercer el Pilotaje antes de inicio del jaje. Seis y un máximo de (10) diez víajes en la respectiva el artículo 4, 2ª. Fase, del Régimen Uniforme sobre arealizados, la mitad deberán ser en horario noctumo. Firma del Capitán de la Embarcación (Art. 28 del Protocolo de Navegación) |
| |

The territory of the second second

ACTA DEL GRUPO TECNICO Nº 3 REGLAMENTO DE SEGURIDAD PARA LAS EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA (ADECUACIÓN DEL SOLAS)

En la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia, entre los días 26 y 28 de Mayo de 1999, se reunió el Grupo Técnico Nro 3 bajo la presidencia del Tte. Nav. CGEN. JAIME DA SILVA SUAREZ y la relatoria del Tte. Nav. CGEN. ALEX SEGOVIA FERNANDEZ, ambos de la delegación de Bolivia. La nomina de participalites figura en el Agregado I de la presente Acta.

Conforme a lo establecido en el acta de la última reunión de los días 5 y 7 de Abril pasado, el Grupo continuó con el análisis del único ítem pendiente del reglamento, cual es la aplicación del mismo a embarcaciones existentes. A tal efecto y acorde a lo solicitado en el acta anterior la delegación Argentina presentó sus comentarios a la propuesta de la delegación brasileña.

El grupo luego de evaluar el enfoque de ambas propuestas, acordó que el procedimiento a seguir para regular los plazos de aplicación sería el de "regla por regia". En tal sentido, se analizó sobre la base del documento argentino, las coincidencias y divergencias con la propuesta brasileña.

La propuesta de la delegación Argentina, que se agrega como Anexo a la presente recibió el apoyo de las delegaciones de Bolivia y Uruguay. Las delegaciónes de Paraguay y Brasil recibieron los documentos presentados con el objeto de estudiar los mismos, comprometiéndose a dar o no su conformidad, en un plazo de al menos quince (15) días de antelación a la próxima reunión del CIH.

Finalmente la delegación Argentina, presentó copia del texto final del Reglamento, con los agregados y modificaciones indicadas. En dicho texto, se incluyeron correcciones que fueron consensuadas y que en su mayoria provienen de las indicadas en las anteriores reuniones así como otras tipográficas, incluyendo el agregado de un índice del Reglamento.

Las delegaciones de la Rep. de Argentina, Federativa del Brasil, del Paraguay y del Uruguay, expresaron su agradecimiento a las autoridades de la Rep. de Bolivia por la cálida acogida y hospitalidad que les dispensaron durante la presente reunión.

El Grupo cerró sus deliberaciones y subscribió la presente a los 27 días del mes de Mayo de 1999. ARGENTINA UKWGUAY

AGREGADO I LISTA DE PARTICIPANTES GRUPO TECNICO - ADECUACION DEL SOLAS

ARGENTINA

S.P. Juan Carlos CUBISINO Ingeniero – Jefe de Sección Construcción Naval Prefectura Naval Argentina

BOLIVIA

Ing. Alex SEGOVIA FERNANDEZ
Jefe de Convenios Internacionales
Ministerio de Defensa Nacional

Ing. Jaime DA SILVA SUAREZ Jefe de Tráfico Naviero Ministerio de Defensa Nacional

BRASIL

CMG Fábio LOBO DA COSTA RUIZ
Superintendente da Segurança do Tráfego Aquaviário D.P.C.

PARAGUAY

Ing. Oscar Benito CORTESSI GARAYO ;
Asesor Técnico - Administración Nacional de Navegación y Puertos

URUGUAY

C.F. Julio César BARRERA LOPEZ
Prefecto del Puerto de Nueva Palmira
Prefectura Nacional Naval

AGREGADO I LISTA DE PARTICIPANTES GRUPO TECNICO - ADECUACION DEL SOLAS

ARGENTINA ·

S.P. Juan Carlos CUBISINO
Ingeniero – Jefe de Sección Construcción Naval
Prefectura Naval Argentina

BOLIVIA

Ing. Alex SEGOVIA FERNANDEZ

Jefe de Convenios Internacionales

Ministerio de Defensa Nacional

Ing. Jaime DA SILVA SUAREZ Jefe de Tráfico Naviero Ministerio de Defensa Nacional

BRASIL

CMG Fábio LOBO DA COSTA RUIZ
Superintendente da Segurança do Tráfego Aquaviário
D.P.C.

PARAGUAY

Ing. Oscar Benito CORTESSI GARAYO |
Asesor Técnico - Administración Nacional de Navegación y Puertos

URUGUAY

C.F. Julio César BARRERA LOPEZ
Prefecto del Puerto de Nueva Palmira
Prefectura Nacional Naval

Objeto: El presente Anexo forma parte integral de Reglamento de Seguridad para las Embarcaciones de la Hidrovla y tiene por objeto, especificar la aplicación del mismo a las embarcaciones existentes, conforme lo dispuesto en la regla 2 del Título I/Cap 1.

| ANALISM PROPERTY AND CHARLES FOR CONTRACT | XII |
|---|--|
| ZANGE ZANGE | Aplicación a embarcaciones existentes |
| Regin i | 8 Alios a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 2 | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 3 | 8 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 4 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 5 | l Año a partir de la entrada en vigor del Regiamento |
| Regla 6 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regia 7 | 5 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Cep 2 Regla 1 | 8 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Cap Regla I | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Regiamento |
| Cap 5 Regla t | 3 Affos a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 2 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 3 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 4 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| Regia I | A la entrada en vigor del Reglamento |
| Cap 72 Regin I | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regia 2 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 3 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 4 | l Año a partir de la entrada en vigor del Regiamento |
| Regla 5 | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regia 6 | I Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regia 7 | 5 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 8 | 3 Afios a partir de la entrada en yigor del Regiamento |
| | |

H. Of

AAC

91

| | ve in the | Aplicación a embarcaciones existentes |
|-----------|-----------|--|
| | Regla i | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| q x might | Regla 2 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla l | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 2 | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 3 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 4 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| TO BIOS | Regia i | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | ULOHU | Aplicación a embarcaciones existentes |
| | Regia l | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 2 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 3 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 4 | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 1 | 3 Afios a partir de la entrada en vigor del Reglamento - |
| | Regla 2 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 3 | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regia 4 | l Año a partir de la entrada en vigor del Regiamento |
| | Regia 5 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regia 6 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| | Rogia 7 | A la entreda en vigor del Reglamento |
| | Regia 8 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 2 | 5 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 3 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regia 4 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Regiamento |
| | Regia 5 | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |

II. Of I

Algerit College

| | · · · · · · · · · · · · · · · · · · · | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | Aplicación a embarcaciones existentes | | | | | | |
| Regla 2 | 5 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Regla 3 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Regla 4 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Co. 6 Regla 2 | 5 Affes a partir de la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Regla 3 | 5 Alios a partir de la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Regla 4 | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Regla 5 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Regia 6 | ! Año a partir de la entrada en vigor del Reglamentó | | | | | | |
| Regla 7 | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Cap / Regla 2 | 1 Affos a partir de la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| | Aplicación a embarcaciones existentes | | | | | | |
| Regla 2 | A la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Regla 3 | A la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Regia 4 | A la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Cip 2 Regia 1 | l Aflo a partir de la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Regla 2 | A la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Regin 3 | l Allo a partir de la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Regla 4 | A la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Regla 5 | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| | Aplicación a embarcaciones existentes | | | | | | |
| Cap Regia 1 | A la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Regla 2 | A la entrada en vigor del Regiamento | | | | | | |
| Regia 3 | A la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| Regia 4 | A la entrada en vigor del Reglamento | | | | | | |
| ······································ | | | | | | | |

| | Entrada en Vigor |
|---------|--|
| Regla 1 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| Regia 2 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 3 | I Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |

A. A.

All the W

DELEGAÇÃO DO BRASIL NO CIH MINISTERIO DOS TRANSPORTES SECRETARIA DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS DEPARTAMENTO DE INDROVIAS INTERIORES

Anexo V-8 CCT

HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ

Projeto para a Determinação dos Níveis de Referência

TERMO DE REFERÊNCIA

I - OBJETO

Detalhamento, análise e seleção de alternativas para a definição dos Niveis de Referência (NR) hidrológicos de todas as estações hidrométricas da hidrovia Paraguai-Parana, bem como dos critérios de determinação do Plano de Referência em cada trecho crítico, passível de receber melhoramentos (dragagen/derrocamento).

II - JUSTIFICATIVA

Os países que compartilham dos recursos hídricos da bacia do Prata - Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai - têm utilizado intensivamente da navegação e do transporte fluvial em suas relações de trocas, porém, cada um deles adotando critérios próprios para a manutenção da hidrovia em seus territórios, segundo a ótica da frota própria de seu País.

É possível que os critérios estabelecidos em cada um desses países para a manutenção da infra-estrutura hidroviária possam ser mais ou menos conservadores e que, em última análise, os mesmos estejam trazendo custos desnecessários às entidades operadores e que poderiam ser evitados.

O perfeito conhecimento dos critérios adotados em cada país para esse tipo de ação, a seleção daqueles que mais convergem entre si e a seleção técnica do mais adequada ao caso, certamente, trarão mais eficiência técnico-econômicas às organizações responsáveis pela manutenção dos tramos homogêneos de sua responsabilidade.

Há de se considerar, entretanto, a possibilidade da adoção de critérios diferenciados para os trechos marítimo, flúvio-marítimo e fluvial puro inerente aos tramos homogêneos dessa hidrovia.

L Ze M

III - TERMOS DE REFERÊNCIA

III.1. Nomenclatura: para fins de melhor entendimento, define-se como:

- a) Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP): o trecho continuo dos rios Paraná e Paraguai por onde se processa a navegação, caracterizada por tramos homogêneos e de interesse comum dos países que compõem o Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná - CIH;
- b) Tramos Homogêneos: segmentos da HPP por onde se processa com segurança, confiabilidade e com as mesmas características técnicas, a navegação comercial caracterizada por aquela de maior porte. A HPP possui os seguintes tramos homogêneos:
 - Nova Palmira Santa Fe: característica predominante da navegação marítima;
 - Santa Fé-Assunción: característica predominante da navegação flúvio-maritma;
 - Assunción Corumbá: navegação fluvial pura;
 - Corumbá Caceres: navegação fluvial pura.
- c) Estação fluviométrica (Hidrômetro): locais estrategicamente escolhidos e característicos da HPP, onde se realizam o registro diário dos níveis d'água da HPP. Tais registros podem ser obtidos através de aparelhos registradores contínuos ou pela leitura direta dos níveis d'água observadas nas escalas ou estações linnimétricas. As estações fluviométricas, normalmente são realizadas outras medições hidrológicas, como vazão, OD, pH, temperatura, turbidez, etc., enquanto as limnimétricas limitam-se aos registros de níveis d'água;
- d) Nível de Referência(NR): nivel d'água do rio calculado para cada uma das estações fluviométricas, mediante critérios hidrológicos, estatísticos ou de probabilidades, indicadores básicos para o estabelecimento do Plano de Referência;
- e) Plano de Referência: superficie líquida estabelecida para o local do tramo homogêneo a partir dos NR* e sob o qual são avaliadas a necessidade de realização de melhoramentos (dragagen/derrocamento) em função da estiagem esperada para o trecho considerado e do Padrão da Navegação que se quer ver garantida para o Tramo Homogêneo. No caso do tramo sujeito exclusivamente a marés, esse estabelecimento fica bastante facilitado dada a previsibilidade de ocorrência das mesmas. Para os tramos flúvio-marítimos há de se considerar os testes de aceitação de hipóteses, dentro de determinados níveis de significância, para o estabelecimento daqueles NR*. Já os trechos fluviais puros, essa definição torna-se mais complexa em virtude do envolvimento de conceitos de controle hidráulico (flúvio-morfologia) associados aos de potencial hidrico ligados ao ciclo hidrológico da região;
- f) Padrão da Navegação (Comboio-Tipo): embarcação considerada como a "típica" do tramo homogêneo ("standard") e para a qual as entidades responsáveis pela manutenção da via devem proporcionar o tráfego contínuo das mesmas, respeitando-se as características geométricas e de profundidade do rio. Evidentemente, o Padrão da Navegação (Comboio-Tipo) será tanto maior e, por conseguinte, de maior deslocamento (tdw), quanto mais favoráveis forem as características do tramo

& EH

DELEGAÇÃO DO BRASIL NO CIH MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES SECRETARIA DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS DEPARTAMENTO DE HIDROVIAS INTERIORES

homogêneo considerado, ou seja, o comboio-tipo deve ser o maior e mais rentável possível dentro das características do tramo homogêneo;

III.2. Especificações Técnicas

Diversos critérios devem ser aplicados no tratamento estatísticos das séries hidrofógicas e que levem ao estabelecimento dos Níveis de Referência. No resultado da aplicação de cada um dos critérios verificar-se-á que alguns resultados convergem entre si e outros podem divergir totalmente. O resultado da discussão e análise dos métodos aplicados e recomendação final subsidiará os Países na adoção daquele que se tornará o escolhido para cada tramo homogêneo.

Na análise e tratamento das séries hidrológicas, a Contratada deverá apresentar uma síntese dos critérios adotados pelas entidades encarregadas da manutenção da HPP, os desenvolvidos dentro do escopo desses Termos de Referência, assim como os adotados por outras agências encarregadas da manutenção de importantes hidrovias, como o Mississippi, Reno, Ródano, Volga, etc. Também, será necessário a consulta aos critérios recomendados por organizações internacionais afins, como o PIANC.

A seguir, apresentam-se alguns dos critérios a serem estudados, sem prejuízos a outros que venham a ser considerados relevantes:

 a) Critério estatístico da média das mínimas anuais: calcular a média das mínimas leituras diárias de cada ano hidrológico e em todo o período de observações e, somente para a série constituída dos últimos 20 (vinte) anos (1979-1998). Obtém-se dois valores de comparação para cada série trabalhada;

b) critério estatístico da média do nível característico de duração de 90% do tempo superior ou igual: calcular a curva de duração hidrológica de cada estação e para cada ano e constituir as séries dos valores anuais de excedência correspondente a 90 % do tempo. Com essa série, deve-se aplicar o critério da média discutido no item anterior. Obtém-se mais dois outros valores de comparação para cada série trabalitada;

c) com base nas quatro séries descritas acima, realizar o cálculo estatístico de probabilidades para o Periodo de Recorrência de 10 anos (TR=10), usando distribuições de probabilidades mais adequadas às estiagens fluviais, como: Normal, Log Normal, Gumbel, Log Pearson Pype III, etc.:

d) outros critérios ou distribuições julgadas relevantes ao caso e que estejam sendo aplicados nas demais hidrovias do mundo.

Todos esses cálculos fornecerão uma serie de resultados que poderão ser comparados como aqueles estabelecidos quando do Estudo de Viabilidade da Hidrovia Paraguai-Paraná, desenvolvido pelo consórcio Hidroservice-Louis Berger-EIH, bem como com os aplicados rotineiramente pelos Países para o estabelecimento de seus Niveis de Referências.

& F. M

Cabe ressaltar que todas as séries limnimétricas amais coletadas nas organizações de cada Pais e utilizadas para os cálculos supracitados deverão passar por análises comparativas e testes estatísticos para certificar-se de suas consistências. A consistência hidrológica poderá ser efetuada por comparação dos fluviogramas entre postos vizinhos e nos testes estatísticos poderão ser utilizados os coeficientes de correlação entre as estações, regressão múltipla, análise regional, etc.

Cabe observar que as séries não devem ser complementadas por correlação em mais de 20 % de seus dados e a sua seleção deve abranger mais de 10 anos de período comum a outras estações vizinhas. Deverá ser verificado a ocorrência de sazonalidade plurianual, ou seja, se pode caracterizar sequência de anos úmidos intercalados por anos secos, se repetindo com certa regularidade. Em caso positivo, caracterizar a sua ocorrência, as regiões mais significativas e a sua periodicidade.

Após a análise de consistência das séries hidrológicas, deverão ser apresentadas as conclusões e recomendações para cada série orientando a entidade operadora da estação sobre a qualidade dos seus registros, os períodos que foram corrigidos devido a erros grosseiros ou sistemáticos.

Critérios semelhantes devem ser adotados dentro de cada Tramo homogêneo, entretanto, podendo ser diferentes entre os trechos.

III.3. Metodologia Geral do Trabalho

A Contratada deverá visitar todas as entidades dos cinco Países encarregadas da coleta de dados hidrológicos da HPP.

Essas séries deverão sofrer as diversas análises hidrológicas para certificarse de suas consistências e algumas complementações de falha de observação se for o caso.

A metodologia aplicada e os resultados obtidos fruto da adoção de cada critério deverá ser descrita pormenorizadamente, assim como a discussão sobre o estabelecimento daqueles critérios mais recomendáveis. Posteriormente à possibilidade de aceitação por parte dos Países, de um critério único, por tramo homogêneo, será finalizado o relatório relativo ao estabelecimento dos Niveis de Referência.

Os critérios para o estabelecimento dos Planos de Referência relativos a cada Tramo Homogêneo deverão ser descritos. Relativamente ao tramo fluvial puro (Assunción-Corumbá-Cáceres), será sugerido e descrito com detalhes, suas vantagens e desvantagens, o método de previsão dos níveis d'água, por simulação matemática através de modelo hidrodinâmico.

Todos os levantamentos topo-batimétricos utilizados para esses estudos deverão ser referenciados ao datum planimétrico SAD - 69 ("South American Datum

X Z A

DELEGAÇÃO DO BRASIL NO CIH. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES SECRETARIA DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS DEPARTAMENTO DE HIDROVIAS INTERIORES

1969"). As coordenadas deverão ser, também, passíveis de serem convertidas para o referencial WGS - 84 ("World Geodetic System 1984"). Em todas as consultas a trabalhos anteriores, deve-se ter o cuidado de se compatibilizar os referenciais fluviométricos. O datum altimétrico utilizado no caso brasileiro será o do Porto de Imbituba-SC.

Todos os "zeros" das estações e dos postos limnimétricos deverão ser apresentados podendo, no caso da sua não disponibilidade, ser levantado por rastreamento de satélite utilizando-se da metodología "Estação Total".

Os critérios a serem adotados para os Planos de Referência nos tramos homogêneos e variáveis em função do distanciamento das estações ou postos limnimétricos, deverão ser detalhadamente considerados os possíveis erros de estimativa, mesmo se adotados critérios hidráulico-hidrológicos. No caso dos estudos estatisticos e probabilisticos, deverão ser realizados os destes de Qui-Quadrado, com significância de 5% e do teste Kolmogorov-Smirnov.

III.4. Forma de Apresentação e Prazos

Os trabalhos serão apresentados em Relatórios Parciais e Relatório Final. Os Relatórios Parciais, em número de três, serão apresentados bimestralmente, com uma folga de mais dois meses para o primeiro, face às dificuldades inerentes na coleta de dados nos diversos Paises envolvidos. O Relatório Final será apresentado em uma versão preliminar, sujeita à análise, revisão ou aprovação.

São as seguintes as informações e o conteúdo desses relatórios:

1º Relatório Parcial - a ser entregue após quatro meses da assinatura do contrato: deverá conter todas as séries hidrológicas coletadas, o nome e endereço e principais atividades da entidade responsável, um diagrama de barras apresentando o nome da estação e o respectivo período de operação, os períodos de falhas, a identificação de dados já corrigidos por consistência (se for o caso), os dados característicos de cada posto (croquis de instalação/planta de situação, tipo de registro, nome/endereço do observador, nivelamentos das réguas limnimétricas, freqüência de visita da fiscalização ao posto, etc. Conterá, também uma sintese dessa fase e a previsão das atividades constantes do próximo relatório;

2º Relatório Parcial - a ser entregue apos o sexto mês: o resultado da análise de consistência dos dados e aplicação estatística de probabilidades em todas as estações hidrológicas. È recomendável, nesta fase, já fornecer ao Contratante uma consideração sobre a qualidade dos dados hidrológicos coletados, por estação fluviométrica. Integrará este relatório, também, a parte de cada método a ser aplicado, fruto da visita às entidades operadoras e consulta àquelas que operam nas grandes hidrovias (Mississippi, Reno, Ródano, Volga, etc.). Conterá uma síntese dessa fase, alguna proposição julgada relevante e a previsão das atividades constante do próximo relatório;

DELEGAÇÃO DO BRASIL NO CIH MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES SECRETARIA DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS DEPARTAMENTO DE HIDROVIAS INTERIORES

3º Relatório Parcial - a ser entregue após o oitavo mês: a consolidação de todo o método estatístico e de probabilidades aplicados às séries e o resultado da análise dos métodos e/ou critérios para o estabelecimento dos Níveis de Referência nos locais sujeitos a melhoramentos para fins de navegação. Importante será a descrição da possibilidade ou não de alterações no regime hidrológico ou do aumento no escoamento fluvial devido a essas dragagens/derrocamentos pontuais. Deverá ser apresentada uma discussão da metodologia de modelagem de simulação hidrodinâmica para a previsão dos niveis d'água. Será entregue, também, para análise e discussão entre as delegações que integram o CIH dos resultados até o momento alcançados. A análise dessas delegações suscitarão as possíveis correções de rumo e adoção do critério definitivo;

Relatório Final - a ser entregue após o décimo mês: Será entregue a Versão Preliminar de todo o trabalho, a ser discutida entre os membros da CCT. Nesta fase será definido o texto de um Sumário Executivo que sintetize, para fins de divulgação à população, dos resultados alcançados.

Término dos Trabalhos - a ser concluído após do decimo segundo mês: Será entregue a versão definitiva do Relatório Final e do Sumário Executivo.

IV - PRAZO E CONDIÇÕES DE PAGAMENTO

O prazo dos trabalhos supra especificados é de doze meses.

Os pagamentos serão realizados após a apresentação e aceite pela CCT dos Relatórios Parciais e Relatório Final, na versão definitiva.

A Contratada fará juz a um pagamento inicial, a título de mobilização ("down payement") em face da necessidade do deslocamento de técnicos aos paises que necessitarão ser visitados. Esse valor não poderá ultrapassar a 15% (quinze por cento) do valor do Contrato que vier a ser assinado.

V - OUTRAS CONDIÇÕES

As concorrentes deverão ser firma de engenharia especializada no ramo de Consultoria em Recursos Hídricos, da Engenharia Civil. Tendo tomado conhecimento do que se pretende com este Termo de Referência, elas deverão apresentar detalhadamante:

- o entendimento do que se pretende, por meio da descrição pormenorizada do problema envolvido;
- o perfil da empresa e a relação dos trabalhos afins já realizados;

I M

- a relação dos profissionais de nivel superior que trabalharão no projeto e os respectivos Curricula Vitae;
- a especificação detalhada dos produtos a serem fornecidos e o cronograma das atividades:



 um cronograma de pagamentos, função das atividades entregues, incluindo o valor relativo ao pagamento da Mobilização;

A contratada entender-se-á diretamente com a Secretaria Executiva do CIH para fins de condução das atividades supra-estabelecidas.

Para facilidade de comunicação, será admitida a entrega dos relatórios, em versão preliminar, por meio de "Correio Eletrônico". A versão definitiva do Relatório Final deverá ser entregue, em 18 (dezoito) vias, sendo três para cada delegação e as restantes para o acervo da Secretaria Executiva. Serão entregues, também, 100 (cem) cópias do Relatório Final em disco "CD ROM", com os arquivos gravados em Word Versão 97 (ou superior - .doc) e desenhos em AUTOCAR - Release 14 (.dwg). O Sumário Executivo será entregue em 100 cópias, tanto na versão impressa quanto na versão eletrônica (CD ROM). Os Relatórios Parciais definitivos serão entregues em 15 (quinze vias), sento três para cada delegação.

Em, 19 de novembro de 1999.

& Sty

ANEXO II

REGLAMENTO DEL FORO CONSULTIVO DEL PROGRAMA HIDROVIA PARAGUAY PARANA

1. OBJETIVO

El Foro tiene como objeto conformar un ámbito de participación de todos los representantes de las sociedades civiles de los países que componen el Comité de la Hidrovía Paraguay-Paraná; a fin de contar con un órgano receptor de todas aquellas inquietudes relacionadas con el Programa y en aquellos aspectos que tiendan a mejorar la calidad de vida, el medio ambiente y el mejor aprovechamiento de las vías navegables y que por su importancia e incidencia sea necesario canalizar al seno del CIH para su posterior análisis y consideración.

Actuará también como órgano de consulta del CIH y se manifestará mediante recomendaciones en aquellos temas donde su incidencia justifique la necesidad de una consulta.

ORGANIZACIÓN

El Foro Consultivo estará constituído por entidades representativas de la sociedad civil, con intereses comunes y relativos a la Hidrovia Paraguay-Paraná. La Secretaría Ejecutiva del CIH mantendrá un registro de los participantes del Foro de manera de promover una comunicación horizontal entre las mismas y favorecer la divulgación de la información generada.

Las organizaciones acreditarán, en cada reunión, a dos representantes que intervendrán en el Foro.

Conformarán el Foro:

2.1. Comunidades Indigenas

Podrán estar representadas aquellas cuyos asentamientos poblaciones se encuentren en el área de influencia de la Hidrovía.

all

2.2. Armadores

Podrán participar las empresas que operan en la Hidrovia Paraguay-Paraná o entidades que las nucleen.

2.3. Operadores Portuarios

Podrán participar los responsables de la administración y operación de las terminales y puertos existentes en la Hidrovia Paraguay-Paraná sean éstos de carácter público o privado. La representación podrá ser ejercida a través de sus respectivas empresas, Cámaras o Federaciones.

2.4. Sector Laboral

Podrán participar los representantes de los sindicatos o asociaciones de trabajadores vinculados a la Hidrovía Paraguay-Paraná, tanto el sector portuario de la navegación y de la pesca, como así también de todos aquellos que por su actividad estén relacionados de manera directa con la misma.

2.5. Otros Sectores

Podrán participar representantes de Organizaciones No Gubernamentales ambientalistas, organizaciones territoriales de base; como así también de las unidades político-administrativas, universidades, Cámaras Profesionales y otras representaciones que, por su actividad específica, tengan intereses afines con la Hidrovia Paraguay-Paraná.

FUNCIONAMIENTO

El Foro se reunirá al menos una vez por año, a requerimiento del CIH, precediendo las reuniones de dicho Comité a fin de que sus conclusiones sean puestas en conocimiento del mismo durante el transcurso de la sesión respectiva.

La convocatoria para las reuniones (fechas y lugares de realización) será efectuada por la Secretaría Ejecutiva por intermedio de las Delegaciones Nacionales. El CIH propondrá, en el momento de la convocatoria, los grupos temáticos que actuarán en la reunión.

2

Los participantes, en el momento de registrar su asistencia a la reunión, podrán manifestar por escrito los temas de su interés a ser tratados.

Las exposiciones de los diferentes sectores sociales en las deliberaciones del Foro deberán ser acompañadas por una presentación escrita, que asegure la más adecuada interpretación de sus voluntades y la consolidación de las Memorias del Foro.

El CIH dispondrá la oportuna distribución de los comunicados reseñando lo actuado en el seno del Foro Consultivo, a través de la Secretaría Ejecutiva.

La participación del Foro Consultivo debe ser costeada por los asistentes.

4. MECANISMO DE LAS REUNIÔNES

4.1. De la Presidencia

Las reuniones del Foro estarán presididas por el Jefe de Delegación ante el CIH del país anfitrión del Foro, con el apoyo de la Secretaría Ejecutiva.

4.2. De la Relatoría

Estará a cargo de un representante o integrante del Foro que será elegido entre los asistentes. El Relator actuará de miembro informante ante el CIH.

4.3. Del Comité Intergubernamental de la Hidrovía

Será el organismo de análisis y decisión final de las recomendaciones surgidas en el seno del Foro.



NOTIFICACION DE DESCARGA EFECTIVA.

Cuando se haya producido una situación que indique la efectiva descarga de un hidrocarburo el país que tome conocimiento deberá notificar lo mas pronto posible a la otra parte que pudiera verse afectada siguiendo los puntos que acontinuación se detallan:

- 10. Fecha y hora del suceso (GFH/mes) que motivo la información.
- Incidente que motivo la comunicación (colisión, incendio, varadura, etc.), nombrando, en caso de corresponder, nombre del buque, instalación, etc.
- 12. Posición del inicio del derrame, Km del rio, y/o nombre del paraje.
- 13. Tipo y cantidad de combustible almacenado en el lugar.
- 14. Cantidad de contaminante derramado.
- 15. Estado de la situación que motivo el derrame.
- 16. Características del derrame (Tipo y cantidad de manchas).
- Breve información sobre las condiciones hidrometeorológicas.
- 18. Deriva del derrame (dirección y velocidad)
- 19. Pronóstico de impacto costero con fecha/hora estimada.
- Tipo y características de la costa donde se produjo el impacto o se pre vé el impacto.
- 21. Identidad del observador y buques en el área.
- 22. Acción ejecutada.
- 23. Fotografias o muestras.
- 24. Nombre de otros países notificados.
- Por menores de los contactos con el propietario/armador/agente del buque.
- Toda otra información que se considere importante.





INFORME FINAL INCIDENTE CONTAMINANTE

Una vez que se den por finalizadas las operaciones de control de derrames, el país interviniente notificara tal situación a la otra parte, siguiendo los puntos quen acontinuación se detalla.

Este informe final tiene por objeto registrar todas las circunstancias y pormenores que surgieron durante la ejecución de la operación, a fin de obtener las conclusiones necesarias para actualizar la planificación y mejorar las técnicas operativas.

| · | orar jas tecnicas operativas . | | | | • | |
|-------------|--|----------------------------------|------------------------|----------------------|-----------------|----------|
| 1. | IDENTIFICACION DEL ELEMENTO QUE PI | Rodujo La | A CONTA | MINAC | ION. | |
| | Si se trata de buque o artefacto naval: Tipo: Bandera: Tonela | | | | | |
| | Tipo: Bandera: | Mat/RT: | ! | | 7 | |
| | Nombre: Tonela | ˈ je Lastre: _ | <u>:</u> | | 5 | i |
| | Armador y/o: | | · . | | | ·;. |
| | Agente Marítimo: | • | | _ | | |
| 2. | DETALLE DEL INCIDENTE CONTAMINAN | TE. | : | | | |
| : | Fecha hora: Lugar: | <u> </u> | | | | |
| | Kilometraje en el río: | <u> </u> | | | | |
| | Motivo del derrame: | | <u></u> | _ | | |
| | Tipo de contaminante: | <u>.</u> | · | _ | | |
| | · · · · · · · · · · · · · · · · · · · | j · ! | | | | |
| 3, | ACCIONES CONTROL DERRAME CONTA | MINANTE | LLEVADA | AS A C | ABO: | |
| | (Resumen cronológico, día por día, de las de las técnicas y métodos empleados en las circunstancias existentes durante el ir | las diferen | uyendo la tes áreas | a descri en rela | pción ción d | ie |
| 4. | DAÑOS CONTAMINANTES A CONSECUE | NCIA DEL | DERRAN | ME: | | |
| | (Descripción de las pérdidas de bienes e te en base a las denuncias recepcionadas tuante). | intereses at s o constata | fectados idas por i | por el ir persona | nciden il ac | . |
| 5. | LUGARES AFECTADOS POR EL DERRA | ME: | | : | | |
|) | (Descripción del área afectada presentad la zona, complementado con fotografías | a mediante o videogra | una cart abación). | ao cro | quis (| de , |
|] 6. | CONCLUSIONES DEL INCIDENTE Y DE | LAS OPER | ACIONES | ì <u>.</u> | 3 | \neq |

2.2 TIPOS DE HIDROCARBUROS QUE PUEDEN SER DERRAMADOS:

Al elegir la estrategia a seguir en un derrame, dependen en gran medida de sus características, es decir, expansión, movimiento, evaporación, degradación natural, etc., estos son uno de los factores fundamentales a ser tenido en cuenta.

La identificación de los tipos y características de los hidrocarburos que pueden derramarse en accidente fluviales, es posible. Si se trata de hidrocarburos transportados via fluvial, se debe consultar a las empresas importadoras o exportadoras. Si se trata de descarga en terminales, el hidrocarburo puede ser identificado por los registros de transporte.

2.3 PROBABLE DESTINO DEL DERRAME

Cualquiera de las hipótesis planteadas en el punto 2.1, en mayor o menor grado, producirá una descarga inmediata de hidrocarburos en un arrea muy reducida con consecuencias negativas y devastadoras en virtud de las características propias de los Ríos Paraguay - Paraná; le permitiría a la mancha desplazarse en forma rápida y contaminar en forma casi inmediata las costas de nuestro país y de la República Argentina

Por lo expuesto, una vez que se ha producido el derrame, el primer punto a tener en cuenta es su contención, aislarlo o confinarlo dentro del área que se produjo y tratar de reducir la contaminación con la remoción del producto.

Dadas las características propias de los ríos, se hace dificultoso mantener una gruesa capa de hidrocarburos para su posterior traslado y tratamiento.

2.4CONSIDERACIONES LOCALES ESPECIALES

Los Ríos Paraguay y Paraná, cuyos causes son normalmente caudalosos, con situaciones particulares muy torrentosas (crecientes), con un régimen de estiaje indeterminado, con muchas islas y afluentes, son áreas extremadamente sensibles a la contaminación por hidrocarburos, ya que las actividades que se desarrollan en sus áreas de influencia (industrial y navegación), contiene riesgos de derrame.

Las características propias de los Ríos, y la actividad riesgocontaminante que en ellos se desarrolla, permite establecer una hipótesis de derrame (promedio) que tendría las siguientes características:

- a- Mancha no muy espesa
- b- Desplazamiento de ± 6 Km/h
- c- Tendencia a ocupar todo el ancho del Río

3- ESTRATEGIA DE RESPUESTA ANTE DERRAMES

3.1 FILOSOFIA Y OBJETIVOS

La estrategia de respuesta estará por las acciones orientadas a enfrentar una emergencia descontaminacion fluvial por hidrocarburos y así minimizar daños.

Los objetivos son los siguientes: ——

a- Dar respuesta rápida y organizada a la emergencia.

- b- Promover medidas tendientes a reducir al máximo los daños que pudieran resultar del derrame.
- c- Establecer los mecanismos para restaurar el medio fluvial y costero.
- d- Con las acciones que lleven a cabo, lograr la mejor respuesta al mínimo costo.

3.2 LIMITACIONES Y CONDICIONES ADVERSAS

La respuesta ante un derrame estará limitada por:

a- Las condiciones meteorológicas e hidrológicas reinantes en el momento en que se produzca el derrame de hidrocarburos

b- Las características propias del area de operaciones

- c- La disponibilidad de medios materiales con que se cuenten para enfrentar el derrame de hidrocarburos.
- d- La falta de personal adiestrado para actuar en un derrame de hidrocarburos.

3.3 ESTRATEGIA PARA EL EMPLEO DE DISPERSANTE QUIMICO

La respuesta para enfrentar un derrame de hidrocarburos pone en acción técnicas diversas, que serán usadas por separado o mas frecuentemente de manera conjunta.

La zona en que se produce el derrame, las zonas adyacentes hacia las que pueda derivar, los recursos que peligren en las mismas" y las limitaciones del punto 3.2, son los hechos que determinaran cual será el método de respuesta mas aconsejable a ser utilizado en cada caso.

El uso de Dispersante Químico de hidrocarburos constituye una de esas posibles técnicas de respuesta, siendo las condiciones básicas de su empleo.

- a- Debe ser la mejor opción que se esta presentando para enfrentar el derrame de hidrocarburos.
- b- Conocimiento de las características físico-quimicas del hidrocarburo derramado y de los parámetros que puedan influir sobre la eficiencia de los dispersantes a utilizar.

3.4 ESTRATEGIA PARA ZONAS COSTERAS

Se desarrollara teniendo en cuenta las características de los Rios, y el área geográfica donde ocurrió el derrame, tratando de proteger en forma planificada, aquellas áreas definidas como prioritarias.

En esta agua va ser dificil de intentar contener un derrame de hidrocarburos; pero si es factible desviarlo, aun en corrientes de hasta 3 nudos, mediante el uso de barreras fluctuantes a la zona de la costa de aguas relativamente tranquilas, donde pueda ser contenido el material.

De no cortarse con barreras fluctuantes y equipos recolectores, estas podrán ser construidos por materiales caseros de la zona. En estos casos, la recolección se puede realizar utilizando bombas, técnicas

manuales y equipo mecánico no especializado, tal como camiones de succión.

3.5ESTRATEGIA PARA LA LINEA DE COSTA

Dependiendo del volumen del derrame, tiempo de exposición a la intemperie, el hidrocarburo toma características especiales, adquiriendo diferentes consistencias que se manifiestan en pequeños grumos o plastas, que pueden llegar a cubrir grandes extensiones.

La limpieza de la costa es una actividad que se efectúa para restaurar las áreas impactadas por los hidrocarburos derramados; en ocasiones se realiza simultáneamente con la recuperación de hidrocarburos.

La limpieza de la costa de acuerdo con su naturaleza se realiza en forma manual o utilizando maquinarias apropiadas, si las condiciones del terreno lo permiten.

3.6 ESTRATEGIA PARA EL ALMACENAMIENTO Y DEPOSITO DE RESIDUOS DE HIDROCARBUROS.

El material recuperado, ya sea sólido o liquido, será eliminado en lugares apropiados, teniendo en cuenta lo que dispongan las autoridades al respecto.

4- EQUIPAMIENTOS, SUMINISTRO Y SERVICIOS

4.1 EQUIPAMIENTO PRIMARIO PARA EL CONTROL DEL DERRAME

Hasta el momento, esta organización carece de equipos especiales para la luchacontra los hidrocarburos como barreras, colectores, agente aglutinadores, dispersante, etc., la operación de control de derrame solo podrá desarrollarse tratando de proteger las áreas altamente vulnerables con barreras naturales, confeccionadas a esos efectos con troncos, cañas, tanques, cubiertas, etc.. Una vez que el derrame alcance la costa, se procederá a la limpieza del mismo, mediante los elementos mecánicos y humanos dispensables.

4.2 INSPECCIÓN, MANTENIMIENTO Y PRUEBA

Se omite hasta contar con el equipo de respuesta adecuada

4.3 EQUIPO DE APOYO, SUMINISTROS Y SERVICIOS

Al respecto, es necesario tener actualizado un inventario de todo aquel material perteneciente a organismos del Estado y/o empresas privadas que puedan ser utilizados ante un derrame de hidrocarburos. Dicho inventario deberá prever lo siguiente:

a- Lista de equipos disponibles

- b- Lista de equipos pesados de recolección
- c- Lista de contratistas de equipos

d- Lista de proveedores

En caso de ser necesario, se podrá solicitar equipamientos de aporte a otros países. Anexo 1

5- RECURSOS FINANCIEROS, PERSONAL Y ENTRENAMIENTO.

5.1 IDENTIFICACION DE LOS RECURSOS FINANCIEROS Y ADMINISTRACION DE LOS MISMOS

Ante la necesidad de recursos financieros para dar respuesta a un derrame de hidrocarburos, se realizaran gestiones necesarias, por vía correspondiente. De asignarse los recursos necesarios, los mismos serán administrados acorde a las leyes, decretos, reglamentos y ordenes vigentes

5.2 ORGANIGRAMA DE FLUJO PARA RESPUESTA A INCIDENTE

Será el establecido en el anexo ₽3del presente plan.

5.3 PERSONA DISPONIBLE (En el Lugar y a la Orden)

En las distintas acciones de respuesta ante un derrame y en actividades de aporte se requiere de personal muy variado, tanto en calidad, como en nível y tipo de preparación, que actuara acorde a la Organización de respuesta.

En una primera instancia ante un derrame, actuara el personal de la Prefectura de la zona afectada y previa coordinación, se solicitara que permanezca a la orden Personal Militar de la zona si hubiere.

La seguridad del personal debe tener siempre prioridad, lo cual se logra con una correcta planificación y para la cual se tendrá en cuenta:

- a- El uso de ropa apropiada para la circunstancia.
- b- Brindar facilidades de aseo para el personal
- c² Abastecimiento de agua con fluidez
- d- Eliminar todo tipo de riesgo que pueda producir un incendio
- e- Tomar las medidas adecuadas para le rescate del personal que caiga al aqua, de noche o de día, cualquiera sea el estado del río.
- f- En casos de realizar trabajos de noche, se debe prever una buena iluminación.
- g- Tomar las medidas establecidas para el manipuleo de sustancias tóxicas.

5.4 PERSONAL ADICIONAL DISPONIBLE

Se llevara un listado con la cantidad de personal que puedan aportar los Organismos Públicos con asiento en el lugar del derrame, para apoyar la emergencia, cuando le sea solicitado.

5.5 ASESORES Y CONSULTORES

Serán requeridos, en la medida que sean necesarios, acorde a la evolución de las operaciones.

5.6 ENTRENAMIENTO, EJERCICIOS DE EMERGENCIA Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD

Todas las personas afectadas a la organización de respuesta, deberá recibir adiestramiento sobre el material disponible y su uso, cada 6 meses y anualmente se organizara una operación de ejercicios de lucha contra la contaminación por hidrocarburos.

6- CONTROL Y COMUNICACIONES

6.1: INSTALACIONES DE CONTROL DE RESPUESTA / EQUIPAMIENTOS

En la Prefectura General Naval, se determinan las zonas de operaciones ALFA, BRAVO, CHARLIE Y DELTA. El centro de operaciones estará ubicado en el local de la PGN.

- a- Equipos de comunicación orgánicos
- b- Central telefónica y Fax
- c. Plano de jurisdicción de la PGN
- d- Carta de los ríos Paraguay y Paraná
- e- Mapas de sensibilidad de la Jurisdicción de la PGN
- f- Tableros para ploteo o despliegue de información

6.2 EQUIPAMIENTO DE COMUNICACIÓN EN EL TERRENO

El objetivo de las comunicaciones es brindar las facilidades para lograr comunicación rápida, confiable y segura entre los elementos que integran el Plan de Contingencia, y el Centro de Operaciones.

Para cumplir con dicho objetivo, se deberán planificar las comunicaciones de la siguiente manera:

a- RED ADMINISTRATIVA (IIF)

Permitirá la comunicación entre la Autoridad Coordinadora Nacional con la Autoridad regional y el Director del Sistema de Control de Derrame de Contaminantes.

b- RED OPERATIVA (VHF)

Permitirá la comunicación entre el Centro del Local de Operaciones con los distintos componentes del Plan de Respuesta y entre ellos. Con la presente RED, también se mantiene comunicación con el Personal Militar de la zona.

c- RED DEL SISTEMA DE CONTROL COMBINADO Y DE SEGURIDAD PARA LA NAVEGACION EN LOS RIOS PARAGUAY Y PARANA (VHF) (SICOSENARAPA)

Permite una comunicación fluida con Unidades de la Prefectura General Naval Argentina, mantiene la seguridad en el área afectada por el derrame; y permite comunicarse con las embarcaciones de apoyo a la emergencia; y con otras, que potencialmente deban ser incorporadas a las operaciones.

c- SISTEMAS ALTERNATIVOS CONFIABLES

- 1- Por equipo de Banda Ciudadana, se mantiene comunicación con la Jefatura de Policía Local, con el Aeropuerto Departamental y con radioaficionados, quienes pueden hacer un aporte efectivo en la emergencia.
- 2- Por linea telefónicas y fax, se mantiene comunicación con Autoridades departamentales, con Instituciones Publicas y Privadas. Anexo 2

6.3 REPORTES, MANUALES, MAPAS, CARTAS NAUTICAS Y LIBRO DE REGISTRO DE INCIDENTES

a- REPORTES

Los reportes se realizaran en texto claro, cumpliendo con las necesidades de la Operación y aportando la mayor información posible.

b- MANUALES

- Plan de Contingencia Nacional
- 2- SICOSENARAPA
- 3- Manual de Procedimiento de Comunicaciones

c- MAPAS

- Mapas del Instituto Geográfico Militar

d- CARTAS NAUTICAS

- 1- Croquis de los Rios
- 2- Puerto de la Capital y proximidades

e- LIBRO DE REGISTROS DE INCIDENTES

Se llevara un Libro Foliado, donde cronológicamente se asentaran todas las novedades que se produzcan con relación al derrame de hidrocarburos.

Al incidente se le otorgara una numeración por año, a nivel Nacional por parte del Director Nacional de Confrol de Derrame de Contaminantes.

PARTICIPANTES

COMITE EJECUTIVO:

Estará integrado por representantes a nivel institucional de todos los participantes del Plan de Contingencia.

Deberá aprobar el Plan y sus modificaciones, Planear los ejercicios

conjuntos a ser realizados en las fechas previstas.

Evaluar constantemente los niveles de preparación y de respuesta del Plan de Contingencia. Coordinara el Comité Ejecutivo el Ministerio de Relaciones Exteriores, que será el nexo entre las demás instituciones que conforman el Plan de Contingencia.

PREFECTURA GENERAL NAVAL:

Recibirá la denuncia del derramamiento y procederá a la verificación y coordinará las tareas a realizar con las demás instituciones involucradas en el Plan de Contingencia. Procederá a la Investigación para localizar al agente poluidor, juntar muestras del producto de las embarcaciones sospechosas y participar de la elaboración y la realización de los programas de entrenamientos.

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE NAVEGACIÓN Y PUERTOS:

Como encargada de mantener la navegabilidad de los ríos, prestará ayuda logística (Embarcaciones)

SECRETARIA DE MEDIO AMBIENTE (M.A.G):

Evaluará los daños ocasionados al Medio Ambiente y recomendará los métodos de Lucha Contra la Contaminación a ser implementados y asesorará al equipo que trabaje en el lugar con Técnicos especializados en el tema.

COMITE DE EMERGENCIA NACIONAL:

En caso que el derrame de Petróleo o sus derivados afecten a comunidades ribereñas, asistirá a dichas comunidades con apoyo logístico para dicho caso.

CORPOSANA:

En caso de ocurrir un derrame en la cercanías de las Tomas de Aguas, deberá aportar equipos (Transporte, Camiones Cistemas, Equipos de Radio y Personal Especializado) a fin de evitar el acercamiento del derrame a las Tomas de Aguas.

PETROPAR:

Debido a su infraestructura para casos de este tipo, apoyará con material logístico (bombas de succión, barreras flotantes, dispersantes químicos etc.) en caso de que dicho derrame no pueda ser controlado por los que ocasionaron el mismo.

SENASA:

Prestará ayuda controlando la calidad del Agua, después del derrame en caso de que este se produzca cerca de alguna población ribereña.

GOBERNACIONES Y MUNICIPIOS

Las Gobernaciones y Municipios de la ribera del Río Paraguay y Paraná también forman parte de este Plan de Contingencia, y serán accionadas en caso de derrames de Hidrocarburos producidas en su área de influencia.

EMPRESAS PRIVADAS:

ESSO: Apoyo logístico (bombas de succión, barreras flotantes, lanchas y material químico dispersante)

SHELL: Apoyo logístico (bombas de succión, barreras flotantes, lanchas y material químico dispersante)

SISTEMA DE ALERTA:

El sistema de alerta podrá ser accionado por cualquier persona física o jurídica, participante o no del Plan de Contingencia, que venga a tomar conocimiento del derrame de Petróleo o sus derivados en la Hidrovia Paraguay - Paraná. La comunicación del derramamiento entre los demás participantes del Plan de Contingencia será coordinada en un Anexo.

Accionado el Plan, las acciones de combate a la emergencia serán desencadenadas de acuerdo con las atribuciones de cada participante y la estructura de coordinación de respuestas al derramamiento serán acordadas en Anexo.

ESTRATEGIA DE ACCIÓN:

La estrategia de acción a ser Implementada en cada derramamiento deberá considerar, además de las condiciones del momento:

Relación de los participantes del Plan de Contingencia Orden de la Toma de Decisiones, durante la respuesta al derramamiento. Sistema de Comunicación del Plan Estructura de Coordinación de Respuesta al Derramamiento El costo de reposición de los materiales y equipos dafiados o consumidos, mano de obra solicitada por ocasión del combate a la emergencia, deberán ser resarcidas a las instituciones que prestaron servicios auxilios por la empresa que comprovadamente ocasionó o dio origen al derramamiento.

REVISIÓN DEL PLAN:

Anualmente el Comité Ejecutivo revisará el Plan de Contingencia.

Nota:

Concepción, Asunción, Pilar y Encarnación serian los « Centros de operación de cada Zona, a fin de tener un acceso rápido al lugar del accidente. Anexo 1.

ANEXOS

ANEXO 1

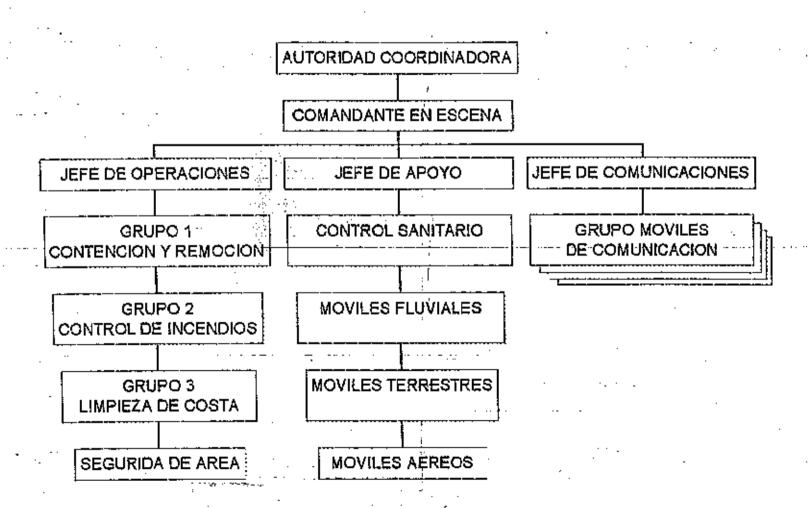
PLAN DE CONTINGENCIA NACIONAL CONTROL DE EQUIPOS Y MATERIALES EN EL AREA DE OPERACIONES

| | · | | <u> </u> | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|----------|---------------|-----------|
| ORGANISMOS | EQUIPOS | CANTIDAD | CAPACIDAD | UBICACION |
| | | | | |
| PETROPAR | Barreras | | | |
| | Desnatadores Dispersantes | | | |
| ; | Químicos Bombas de | | | |
| | Transferencia Tanques de | | | |
| | Almacenamiento En tierra firme | | · | |
| - | | | · · · | |
| A.N.N.P | Embarcaciones De apoyo | | | |
| | Personal Técnico | i | | |
| ARMADA | Embarcaciones de | | | |
| NACIONAL | descarga, transp. Personal técnico | | | |
| | Comunicaciones | _ | | |
| 00000004114 | | | | |
| CORPOSANA | Camiones cisterna Equipos de radio | | | |
| | Personal Técnico | | · · | |
| M. A. G | Personal Técnico | | : | |
| Sub Secretaria de Medio Ambiente | Especializado | | | |
| | | | | |
| SENACSA | Control Calidad Calidad del agua | l l | | |
| | Técnicos. | | | |
| ESSO CO. | Apoyo Logistico | , | | • |
| SHELL PY | Equipos Espe- Ciales. | | | · · |
| | | | | |
| | | ; | | · |
| | · | | 1 | |
| | | | <u>'</u> ! | 5 p |
| | | | - | |
| | | | | |

ORGANISMOS DE RESPUESTA AL PLAN DE CONTINGENCIA NACIONAL DIRECCION, TELEFONO, FAX

| DIRE | CCION,TELEFON | O,FAX | · | ٠. |
|---------------------------------|---------------|-------|------------|-------------|
| ORGANISMO | RIO PARAGUAY | | RIO PARANA | |
| Prefectura Pilar | 086-2302 | | | |
| Prefectura Alberdi | 087-302 | | | : |
| Sub Prefectura San Antonio | 900-250 | | : | ٠. |
| Sub Prefectura Villeta | . 025-2220 | ¦ | | |
| Sub Prefectura Guyrati | 025-2234 | | : | |
| Dest. Prefectura Pto. Pabla | 905.723 | | • | |
| Sub Prefectura Ita Enramada | 905,190 | | | |
| Dest Prefectura Pto. Ortiz | 905.011 | | | |
| Dest, Prefectura Yuquyty | 332,871 | | | |
| Dest. Prefectura Tacumbu | 420.616 | | | |
| Sub Prefectura Sajonia | 424.025 | | | |
| Dest, Prefectura Varadero | 421.910 | | | |
| Dest. Prefectura Puente Remanso | 752.655 | | | |
| Dest. Prefectura Pto. Botanico | 291.984 | | | |
| BIM - Rosario | 044-385 | | · | |
| Prefectura Concepcion | 031-2560 | | | i |
| Sub Prefectura de Vallemi | 0351-214 | | | |
| Base Naval Bahia Negra | 0351-295 | | | |
| Base Naval Ciudad del Este | | | 061-518726 | ٠. |
| Base Naval Encarnacion | | | 071-202263 | |
| Sub Prefectura de Ayolas | | | 072-2389 | |
| Base Naval de Ita Piru | · | | 086-2586 | |
| | | | : | |
| | | | | 1 /2 |
| | | | | |
| | | ' | | . '. |
| | | | | ٠. |
| | | | | . , |
| | | | . : | |
| | | : - | | |
| | | | | |

CENTRO NACIONAL DE CONTROL DE DERRAMES ANEXO: JULIET ORGANIZACION DE RESPUESTA



ANEXO 4

1.- LEY No 928 / 27 " Reglamento de Capitania ". Per el Picco

2.- Resolución No 07 /96 de la P.G.N.

3.- Ley No 716 / 95 " Sanciona Delitos contra el Medio

Ambiente "

art 1° - Esta ley protege el medio ambiente y la calidad de vida humana contra quienes ordenen, ejecuten o, en razón de sus atribuciones, permitan o autoricen actividades atentatorias contra el equilibrio del ecosistema, la sustentabilidad de los recursos naturales y la calidad de vida humana.

4.- Ley No 96 / 92 " Ley de Vida Silvestre "

- drenaje de tierras inundables, modificaciones de cauces de rios, construcciones de diques y embalses, introducciones de especies silvestres que puedan causar transformaciones en el ambiente de la vida silvestre nativa, sera consultada previamente a la autoridad de aplicación (M.A.G.) para determinar si tal proyecto necesita un estudio de Impacto Ambiental para la realización del mismo, de acuerdo con las reglamentaciones de esta Ley "-----

5.- Ley No 352 / 94 " Areas Silvestres Protegidas "

6.- Ley 799 /96 " De Pesca "

"Toda obra que pueda alterar el régimen hidrológico o hidrobiológico deberá contar con una evaluación del impacto ambiental que contemple las medidas y acciones adecuadas para mitigar los impactos ambientales y el cumplimiento de otras exigencias legales pertinentes, en particular, las medidas para la preservación del hábitat y el movimiento migratorio de los peces ".------

7.- Ley No 294 / 93 " Evaluación de Impacto Ambiental "

नोत्त्र अस्तर अधिका

art 1°.- " Declárase obligatoria la Evaluación de Impacto Ambiental. Se entenderá por Impacto Ambiental, a los efectos legales toda modificación del ...///...

..///...

CENTRO NACIONAL DE CONTROL DE DERRAMES

ANEXO: BRAVO

CLASIFICACION DE DERRAMES

DERRAME LOCAL

Se refiere a un derrame de unos pocos metros cúbicos, que está dentro de la capacidad de respuesta local, no implica un alto riesgo de incendio o explosión y que no ocurre en un ára crítica, Su origen puede ser por pérdida en juntas de tuberías, o mangueras, escurrimientos desde plantas o descargas de lastres sucios.

DERRAME MEDIANO

Se trata de un derrame de ciertas importancia; no mayor de 100 m3., que supera la capacidad local para enfrentario, pero que podría ser controlado mediante los recursos disponibles en la zona.

También puede ser un derrame menor, pero con ciertas complicaciones. Su origen puede ser cualquier incidente fluvial o costero, o también un accidente menor en un buque tanque, barcaza o chata petrolera.

DERRAME MAYOR

Se trata de un derrame de daños potenciales graves. Puede ser un derrame mediano, que por diversos factores se convierte en una amenaza seria, o un derrame volumétricamante importante, mayopr de 100 m3.

Los factores que aumentan la gravedad del derrame puede ser: alta toxicidad del hidrocarburo derramado, riesgo de incendio, afecta un área crítica, ocurre denizo de un área portuaria.

ACTA DEL GRUPO TÉCNICO

RÉGIMEN UNIFORME SOBRE REQUISITOS PARA EJERCER EL PILOTAJE EN LA HIDROVIA

En la ciudad de Santa Cruz de la Sierra – República de Bolivia, durante los días 26 y 27 de mayo de 1999, en oportunidad de la Reunión Extraordinaria de Jefes de Delegación, se reunió el Grupo que trata el Tema Régimen Uniforme Sobre los Requisitos para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovía.

La integración del Grupo se detalla en el Agregado I, que acompaña a la presente Acta.

La Presidencia y la Relatoria estuvieron a cargo de la Delegación de Bolivia ejercida por TN. CGON. Marco Antonio ARISPE JARJURI.

El día 26 mayo el Grupo inició las deliberaciones con el análisis de las observaciones presentadas por la Delegación del Paraguay con referencia a la Guía para la Aplicación del Programa de Entrenamiento y Evaluación para la Habilitación de Aspirantes para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovia y su respectiva Planilla de Cumplimiento del Programa de Entrenamiento y Evaluación para la Habilitación de Aspirantes a Pilotos en una determinada Zona, en adelante Guía y Planilla, respectivamente. Asimismo presentó la propuesta formal para que se revise el Régimen Uniforme sobre Requisitos para Ejercer el Pilotaje.

Del Análisis de la Guía y la Planilla se acordaron modificaciones para una mejor interpretación. La Delegación del Paraguay no estuvo de acuerdo con las observaciones 2 y 4 de la Planilla.

La Guía y Planilla respectivas obran como Agregado II.

Las Delegaciones piden que conste en actas sus observaciones y propuestas que a continuación se detallan:

PARAGUAY:

La Delegación de Paraguay manifiesta que por motivos de conocimiento publico de carácter interno de su país, se ha encontrado en la imposibilidad de participar a la Reunión del Grupo Técnico N 1, realizada los días 5, 6 y 7 de abril próximo pasado, en oportunidad de la XXVIIa. Reunión del CIH,

Con relación al Acta del Grupo Técnico N 1, en lo referente al Punto 1 "Régimen Uniforme sobre Requisitos para Ejercer el Pilotaje" manifiesta haber recibido la Guía y la Planilla para el cumplimiento del Programa de Entrenamiento, a las que

1/5

----(10)

propone ideas a ser incluidas a los requisitos exigidos; con relación a las observaciones de dicha Planilla, obrantes al pie de la segunda pagina, propone reconsiderar la Observación 2 y 4 referentes a la duración del Programa y a la cantidad de viajes de entrenamiento puntualizando que sean (12) doce viajes en un período máximo de (2) dos años.

Con relación a la Guía, propone que el Capitán del buque donde se efectúa el entrenamiento, sea parte del proceso, al solo efecto de testimoníar con su firma en

la Pianilla, el cumplimiento del Programa.

Al mismo tiempo, con relación al párrafo 2 del mencionado Punto 1, no concuerda con la proposición de que "Cada recorrido completo de la zona (ya sea de ida o regreso)... será considerado como un viaje .l." y propone con el mismo criterio anterior, que sean de ida y vuelta cada recorrido completo de la Zona.

Con relación al Punto 2 "Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado", la Delegación del Paraguay no tiene observación que efectuar al respecto.

Posteriormente, la Delegación del Paraguay presenta una propuesta para reformular el "Régimen Uniforme sobre Requisitos para Ejercer el Pilotaje" en base a las siguientes consideraciones:

- a. De conformidad al exordio del Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP, en el cual se reafirma el Principio de la Libre Navegación de los Rios de la Cuenca del Plata establecidos en las Legislaciones de los Países signatarios y en Tratados Internacionales vigentes, propone la inclusión como Articulo. 1 del Régimen Uniforme: "Los Países Signatarios se reconocen reciprocamente la vigencia de todos los Tratados, Convenios y Acuerdos Bilaterales suscritos con anterioridad al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay-Paraná y de la Legislación Nacional en materia de Practicaje y Pilotaje, incluyendo las disposiciones sobre zonas de Pilotaje para los buques de Cabotaje Nacional y el tratamiento de los buques de tercera bandera".
- b. Para la obtención del título de Piloto, propone que en las condiciones mencionadas en el inciso b), se suprima donde dice Practicante de Piloto, y que asimismo sea en el Art. 13 Disposiciones Transitorias en lo relacionado a Paraguay.
- c. Con relación al Art. 4 "Proceso de Evaluación" considera que la fase práctica con la realización de "diez (10) viajes de ida y diez (10) viajes de regreso, en la zona en la cual pretende obtener la habilitación, número que podrá ser reducido hasta un mínimo de seis (6) viajes de ida y seis (6) viajes de regreso", para la obtención del título habilitante es insuficiente, para el efectivo conocimiento de la Zona, en consideración a las distancias que ellas abarcan (Art. 26 del Protocolo Adicional); no prudente por la subjetividad en la que se

J-12 > 1

2/5

podrá caer en el otorgamiento de la habilitación y no concuerda con la practica actual vigente debidamente comprobada como idónea, para la adquisición del conocimiento de Zona, de quienes posteriormente tendrán la responsabilidad de conducir buques y convoyes en la Hidrovla.

Con relación a la aplicación de Programa la Delegación del Paraguay considera que la responsabilidad del Aspirante a Piloto en la comunicación a la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la Zona, podría resultar inaplicable en algunos casos con graves perdidas para el mismo (Aspirante a Piloto) debiendo tal responsabilidad recaer en la Autoridad Competente del país del Aspirante a Piloto.

Se reafirma en la disposición del Régimen Uniforme, que dice: "En caso de que durante los viajes de practica no embarque el representante de la autoridad del país de jurisdicción de la Zona de Pilotaje; para la verificación y evaluación correspondiente, a pesar de haber sido debidamente informado, esto no impedirá que el Aspirante a Piloto cumpla con el Programa de Entrenamiento y Evaluación"

Finalmente, la Delegación de Paraguay solicita a las demás Delegaciones se sirvan considerar favorablemente la propuesta presentada en el entendimiento de que la misma solo aspira a una mejor preparación del Aspirante a Piloto que pretende obtener el titulo de Piloto de la Hidrovía, así como salvaguardar las Legislaciones vigentes en la materia ya sean de carácter Internacional o Nacionales que no se oponen a las disposiciones del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía.

Con relación a la presentación hecha por la Delegación de Uruguay "Normas Generales para el Ejercicio de Pilotaje en la Hidrovía", entiende que la propuesta merece ser analizada por lo que propondrá a las Autoridades de Paraguay su estudio y dictamen para la próxima Reunión. Considera también que dichas propuestas pueden hacer parte de lo que debería ser el "Régimen Uniforme sobre Pilotaje en la Hidrovía" como reglamento único para acceder al Titulo de Piloto y para el ejercicio de la profesión.

URUGUAY:

La Delegación uruguaya presentó el documento "Normas Generales para el Ejercicio del pilotaje en la Hidrovía". Manifestó que dicho documento tiene por objeto regular aquellos aspectos fundamentales que hacen a la forma en que podrán ser empleados los Pilotos de la Hidrovía, así como sus obligaciones.

Procedió a explicar el alcance de cada uno de los conceptos expresados en el mismo y las razones que hacen necesario su aprobación.

Particularmente manifestó que dicho documento, conjuntamente con el "Régimen Uniforme sobre Requisitos para Ejercer el Pilotaje", que regular la forma de

3/5

(13)

acceder a la profesión de Piloto y que fuera concensuado en la XXVIa. Reunión, conforman el marco normativo básico que requiere la actividad y que por consecuencia entiende necesario que ambos documentos sean aprobados simultáneamente.

Entiende que el documento propuesto, además de evitar problemas de aplicación y de brindar igualdad de oportunidades a los armadores y al personal embarcado, es viable desde el punto de vista técnico y jurídico.

Solicita a las demás delegaciones que se manifiesten sobre los aspectos propuestos a los efectos de aprobar el documento y <u>finalizar las reglamentaciones</u> de Pilotaje en la próxima Reunión, lo que no implicará retrazos en el cumplimiento del cronograma aprobado por el CIH.

ARGENTINA Y BRASIL:

Las Delegaciones de Argentina y Brasil expresan que no existe la necesidad de volver a tratar el Régimen Uniforme sobre Requisitos para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovía, concensuado en oportunidad de la Reunión de Grupos Técnicos celebrada en la ciudad de Asunción del Paraguay en agosto de 1998, ya que el texto que propone Paraguay en el documento que presenta en esta Reunión tiende a simplificar el citado Régimen en una forma tal que bajo la percepción de las Delegaciones de Argentina y Brasil, ocasionará más inconvenientes que beneficios cuando el mismo sea puesto en práctica.

Respecto del Documento "Normas Generales para el Ejercicio del Pilotaje en la Hidrovía", presentado por Uruguay en la presente Reunión, por lo que no se ha dispuesto del tiempo necesario para su estudio, las Delegaciones de Argentina y Brasil concuerdan que el mismo debe ser analizado por los países. No obstante, ambas Delegaciones entienden que no existe la necesidad, tal como lo plantea Uruguay, de que dicho Documento y el Régimen Uniforme sobre Requisitos para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovía sean aprobados en forma simultanea. Proceder de esta manera sería retrasar innecesariamente la aprobación de un Documento (en este caso el Régimen Uniforme) que ya ha sido largamente estudiado y debatido, y que se ha concensuado en la Reunión de Grupos Técnicos en la ciudad de Asunción (agosto de 1998) y en la presente Reunión.

BOLIVIA:

La Delegación de Bolivia expresa su coincidencia en sentido de que no es oportuno revisar el Régimen Uniforme sobre Requisitos para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovia para constituir un documento que refleja el resultado de un prolongado

análisis en las diferentes reuniones.

5

(2)

Con relación al documento propuesto por la Delegación de Uruguay, considera prudente analizar sus alcances con mayor detalle a los fines de pronunciarse en la próxima reunión del Grupo. Ello no deberá significar ingresar a revisar el Régimen, sino más bien un Adendum al mismo.

Las cinco Delegaciones sugieren al CIH que se considere la necesidad de crear una instancia para que se elabore un vocabulario de expresiones marineras fluviales para evitar malas interpretaciones por el uso del idioma y que sea esta en Español, Portugués e Inglés, a similitud del vocabulario estandarizado de frases de la OMI.

Las Delegaciones desean expresar a la Delegación de Bolivia su más sincero agradecimiento por la hospitalidad y facilidades de trabajo brindadas con motivo de esta reunión.

REPUBLICA ARGENTINA

REPUBLICA DE BOLIVIA

REPUBLICA FEDERATIVADO BRASIL

REPUBLICA DEL PARAGUAY

REPUBLICA ORIENTAL

AGREGADO I

LISTA DE PARTICIPANTES GRUPO TECNICO - REGIMEN UNIFORME SOBRE LOS REQUISITOS PARA EJERCER EL PILOTAJE

ARGENTINA

Cap. Enrique OYHAMBURU

Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del

Programa Hidrovía Paraguay-Paraná

C. N. Miguel CLEMENTS

Jefe Departamento Intereses Maritimos

Armada Argentina

BOLIVIA

TN. CGON Marco Antonio ARISPE JARJURI

Unidad de Coordinación de Intereses Marítimos Fluviales y

Lacustres - Ministerio de Defensa Nacional

BRASIL

CMG. Fábio LOBO DA COSTA RUIZ

Superintendente da Segurança do Trafego Aquaviário

D. P. C.

PARAGUAY

Valte.(S.R.) Manuel ROYG BENITEZ

Director General de la Marina Mercante

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

C.N. Julio César BAEZ ACOSTA

Armada Paraguaya Prefecto General Naval

C,N.(S.R.) Lucas A. SOSA SALINAS

Jefe Departamento Política y Planificación

Dirección Gral. Marina Mercante

URUGUAY

Ing. Naval

Luis PERDOMO

Director División Técnico Naviero

Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo Ministerio de Transporte y Obras Públicas

C,N.

Heber SORRIBAS Jefe de la Oficina de Pilotaje Prefectura Nacional Naval

AGREGADO II

ANEXO I AL REGIMEN UNIFORME SOBRE REQUISITOS PARA EJERCER EL PILOTAJE

GUIA PARA LA APLICACIÓN DEL PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO Y EVALUACION PARA LA HABILITACION DE ASPIRANTES PARA EJERCER EL PILOTAJE EN LA HIDROVIA

Este método de evaluación deberá ser considerado como un Proceso Integrador pues podrán participar de su ejecución cuatro personas:

Candidato que cumptira el programa de entrenamiento y evaluacion.

Representante de la Autoridad Competente del pais del aspirante.

Representante de la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la zona.

Piloto habilitado responsable de la aplicación del Programa de Entrenamiento y Evaluación para la habilitación de Aspírantes para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovía, que podrá ser de cualquier País Signatario.

Para la elaboración del referido Programa de Entrenamiento y Evaluación, en adelante llamado el Programa, deberán observarse lo siguiente:

- El criterio de establecer el número mínimo y máximo de viajes a ser cumplidos durante la realización del Programa, tiene como propósito diferenciar al aspirante que comprueba en la practica poseer experiencia anterior,
- Cada recorrido completo de ida y cada recorrido completo de régreso de la zona para II. la cual el aspirante se postula, será considerado como un viaje. Podrá ser realizado como suma de tramos parciales. Cada viaje será numerado secuencialmente;
- El pais con jurisdicción en la zona podrá participar de todos los viajes del programa 111. con la presencia de su representante;
- Las Planillas de Cumplimiento del Programa de Entrenamiento y Evaluación para la IV. Habilitación de Aspirantes a Pilotos en una determinada Zona, podrán contener comentarios del representante de la autoridad competente del país con jurisdicción en la zona, cuando ese representante estuviere presente en los respectivos viajes;
- La Evaluación deberá ser conceptual en la forma de satisfactoria o insatisfactoria, y la Planilla de Cumplimiento del Programa de Entrenamiento y Evaluación para la Habilitación de Aspirantes a Pilotos en una determinada Zona llenada al final de cada viaje completo o parcial por el personal embarcado habilitado responsable de la aplicación del Programa. La Evaluación hecha al final del viaje, debera incluir todos los requisitos contenidos en la referida planilla;

Para el llenado de la Planilla de Cumplimiento del Programa de Entrenamiento y VI. Evaluación para la Habilitación de Aspirantes a Pilotos en una determinada Zona por el personal embarcado habilitado responsable de la aplicación del Programa se

deberá, observar lo siguiente:

a) Identificación completa (Nombres y Apellidos, y titulo del aspirante).

b) En el trecho de la zona deberá constar el kilometraje de la hidrovía (inicio y término) en el cual fue aplicado el Programa.

c) Indicar la autoridad competente de la jurisdicción en la zona en la que se aplica el

Programa.

d) Indicar el periodo del viaje.

e) No podrá contener enmiendas. En caso que esto ocurra, el responsable del llenado de la planilla debera hacer una mención, firmado al lado de la enmienda.

VII. Los espacios destinados para comentarios del personal responsable de la aplicación del Programa y del representante de la autoridad competente de la jurisdiccion en la zona, deberán ser lienados al final de cada viaje, sean éstos completos o por tramos parciales, observando los requisitos del Programa. En el caso que los espacios sean insuficientes, podrán anexarse más hojas dejándose constancia escrita de ello; dichas hojas deberán ser numeradas y firmadas.

VIII. A los efectos de dar cumplimiento al Art. 28 del Protocolo de Navegación, el Capitán dará fe de que a bordo de su embarcación se ha llevado a cabo-la aplicación del Programa de Entrenamiento y Evaluación para la Habilitación de Aspirantes para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovía, firmando la respectiva Planilla de Cumplimiento del Programa de Entrenamiento y Evaluación para la Habilitación de Aspirantes a Pilotos en una determinada Zona. Este procedimiento será válido también en el caso de que el aspirante a piloto de la Hidrovía sea el Capitán de la embarcación.

(p)

2/2

J-7-

APENDICE AL ANEXO I DEL REGIMEN UNIFORME SOBRE REQUISITOS PARA . EJERCER EL PILOTAJE

PLANILLA DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO Y EVALUACION PARA LA HABILITACION DE ASPIRANTES A PILOTOS EN UNA DETERMINADA ZONA

| Zon Aute | nbres y Apellidos:. lo del Aspirante: |
|----------------|--|
| Nor Zor | nbre del Representante de la Autoridad Competente Responsable de la Jurisdiccion de la na que participa en la verificación del Programa: |
| Per | iodo de aplicación del Programa: de / |
| | REQUISITOS |
| | Conocer, en la práctica, los reglamentos de la Hidrovía referentes a la seguridad de la navegación. |
| | Conocer, detalladamente, los principales ríos, afluentes, las siluetas de las márgenes, bajos fondos, islas, nombres de canales y estrechos, inclusive pasajes normales de navegación y situaciones alternativas en maniobras de emergencia. |
| | Conocer, detalladamente, nombres de localidades, puertos, terminales y atracaderos; sus maniobras de atraque, inclusive las limitaciones en casos de emergencia y en condiciones meteorológicas y de corrientes desfavorables. |
| 4, | Conocer, detalladamente, nombre y características de boyas y balizas, sus alcances y arcos de visibilidad y demás señales de auxilio a la navegación, profundidades de la zona y uso de la sonda. Uso del radar. |
| | Conocer los puntos de referencia para eventuales navegaciones por rumbos prácticos. |
| 6. | Conocer los sistemas usualmente utilizados por las embarcaciones para comunicación en VHF y HF, así como las señales sonoras y visuales y de localización de estaciones costeras de Control de Tráfico Fluvial. |
| 7 | . Realizar viajes acompañado por un Piloto habilitado en la zona. |
| E. | valuación obtenida por el Aspirante. Satisfactoria Insatisfactoria del Programa |

| | | | Come | ntarios | del Per | rsonal Respor | nsable de | la Aplicad | ción del Pro | ograma | i ' ' ' |
|--------|------------|---|---|--|---|---|---|--|--|---|---|
| | : | | | | • | '' | | : · · | | | : |
| | _ | • | | | - : | | | | ï | | |
| | : | | | | | | | | 1 | | |
| | : | | , | | | · | | | i | | |
| | _ | | | | | | | | <u> </u> | <u> </u> | |
| ::: | | | | | | | : | | | ٠. | |
| | | | | | .' | | F | irma del P Aplica | iloto Respo ción del Pr | | la |
| | | | | | | · | | · | Lugar y Fe | cha | |
| 1 | | | • | | . : ' | | | | Lugar y r | | , |
| | | Comenta de la Zor | rios de la (en d | el Repr caso de | esentar e que p | nte de la Auto articipe en es | ridad Co te viaje) | mpetente I | Responsab : | le de la Ju | urisdicción |
| | ·· | : : : | <u> </u> | | | | | <u> </u> | | <u></u> | |
| | ٠ <u>;</u> | | | | | | | <u> </u> | | <u> </u> | <u></u> |
| | | | | · . | | | | ļ | · | | <u>.</u> • |
| | | | <u></u> | | | | | <u> </u> | <u></u> . | | <u>.</u> |
| | | · | | | | | | <u> </u> | | | |
| | | | | | | | | | | | ÷ |
| | | | | | | | Co | Firma del F mpetente F | Representa Responsab Ia Zo | e de la Jui | Autoridad risdicción de |
| | | Aspirante realizada OBS.2-1 OBS.3-1 Aplicació program OBS.4-1 | e podra s simulta a durac El Aspira in del Pr a y de la El Aspira | seguir la incamer ion del l' ante deb rograma i fecha e ante deb | a secuent nte. Programa era cump del Régi estimada era realizatoria | ser cumplido ob cia juzgada conv a tendrá un máxi plir los plazos es men Uniforme s de inicio de cada zar un mínimo de a, de acuerdo co e. Del total de via | reniente y mo de tres tablecidos obre Requ a viaje, e (6) seis y in el artícu | oportuna por (3) años a c en el Artículo isitos para Ej un maximo d (o 4, 2³, Fase dos, la mitad | er aplicador ontar de su fo 4, 2º. Fase ercer el Pilor de (10) diez v , del Régime deberán ser | echa de Inici item – Contr taje antes de riajes en la re n Uniforme s en horario r | o. ol de inicio del espectiva sobre nocturno. |
| · : | | 7 | | p | | 2/2 | M | Firma del ((Art. 28 d | Japitari de el Protocolo (| ia Embarc de Navegaci | acion ón) |

The state of the state of

ACTA DEL GRUPO TECNICO Nº0 3 REGLAMENTO DE SEGURIDAD PARA LAS EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA (ADECUACIÓN DEL SOLAS)

En la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia, entre los días 26 y 28 de Mayo de 1999, se reunió el Grupo Técnico Nro 3 bajo la presidencia del Tte. Nav. CGEN. JAIME DA SILVA SUAREZ y la relatoría del Tte. Nav. CGEN. ALEX SEGOVIA FERNANDEZ, ambos de la delegación de Bolivia. La nómina de participalites figura en el Agregado I de la presente Acta.

Conforme a lo establecido en el acta de la última reunión de los días 5 y 7 de Abril pasado, el Grupo continuó con el análisis del único item pendiente del reglamento, cual es la aplicación del mismo a embarcaciones existentes. A tal efecto y acorde a lo solicitado en el acta anterior la delegación Argentina presentó sus comentarios a la propuesta de la delegación brasileña.

El grupo luego de evaluar el enfoque de ambas propuestas, acordó que el procedimiento a seguir para regular los plazos de aplicación seria el de "regla por regla". En tal sentido, se analizó sobre la base del documento argentino, las coincidencias y divergencias con la propuesta brasileña.

La propuesta de la delegación Argentina, que se agrega como Anexo a la presente recibió el apoyo de las delegaciones de Bolivia y Uruguay. Las delegaciones de Paraguay y Brasil recibieron los documentos presentados con el objeto de estudiar los mismos, comprometiéndose a dar o no su conformidad, en un plazo de al menos quince (15) días de antelación a la próxima reunión del CIH.

Finalmente la delegación Argentina, presentó copia del texto final del Reglamento, con los agregados y modificaciones indicadas. En dicho texto, se incluyeron correcciones que fueron consensuadas y que en su mayoria provienen de las indicadas en las anteriores reuniones así como otras tipográficas, incluyendo el agregado de un indice del Reglamento.

Las delegaciones de la Rep. de Argentina, Federativa del Brasil, del Paraguay y del Uruguay, expresaron su agradecimiento a las autoridades de la Rep. de Bolivia por la cálida acogida y hospitalidad que les dispensaron durante la presente reunión.

| El Grupo cerró sus deliberaciones y subscribio Mayo de 1999. | la presente a los 27 déas del mes de |
|--|--------------------------------------|
| ARGENTINA | BOLIVIA |
| BRASIL | |
| Beparting. | |
| PARAGUAY | UKUGUAY |
| | |
| · · · | |

;;

AGREGADO I LISTA DE PARTICIPANTES GRUPO TECNICO - ADECUACION DEL SOLAS

\

ARGENTINA

S.P. Juan Carlos CUBISINO Ingeniero – Jefe de Sección Construcción Naval Prefectura Naval Argentina



Ing. Alex SEGOVIA FERNANDEZ
Jefe de Convenios Internacionales
Ministerio de Defensa Nacional

Ing. Jaime DA SILVA SUAREZ Jefe de Tráfico Naviero Ministerio de Defensa Nacional

BRASIL

CMG Fábio LOBO DA COSTA RUIZ Superintendente da Segurança do Tráfego Aquaviário D.P.C.

PARAGUAY

Ing. Oscar Benito CORTESSI GARAYO Asesor Técnico - Administración Nacional de Navegación y Puertos

URUGUAY

C.F. Julio César BARRERA LOPEZ
Prefecto del Puerto de Nueva Palmira
Prefectura Nacional Naval

AGREGADO I LISTA DE PARTICIPANTES GRUPO TECNICO - ADECUACION DEL SOLAS

ARGENTINA:

S.P. Juan Carlos CUBISINO Ingeniero – Jefe de Sección Construcción Naval Prefectura Naval Argentina

BOLIVIA

Ing. Alex SEGOVIA FERNANDEZ
Jefe de Convenios Internacionales
Ministerio de Defensa Nacional

Ing. Jaime DA SILVA SUAREZ

Jefe de Tráfico Naviero

Ministerio de Defensa Nacional

BRASIL

CMG Fábio LOBO DA COSTA RUIZ
Superintendente da Segurança do Tráfego Aquaviário
D.P.C.

PARAGUAY

Ing. Oscar Benito CORTESSI GARAYO |
Asesor Técnico - Administración Nacional de Navegación y Puertos

URUGUAY

C.F. Julio César BARRERA LOPEZ
Prefecto del Puerto de Nueva Palmira
Prefectura Nacional Naval

Objeto: El presente Anexo forma parte integral del Reglamento de Seguridad para las Embarcaciones de la Hidrovla y tiene por objeto, especificar la aplicación del mismo a las embarcaciones existentes, conforme lo dispuesto en la regla 2 del Título I/Cap 1.

| | Aplicación a embarcaciones existentes |
|-----------------|--|
| Regia 1 | 8 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regia 2 | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 3 | 8 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 4 | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 5 | I Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regia 6 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regia 7 | 5 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Cap 3 F Regla 1 | 8 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 1 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regia 1 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 2 | 3 Affos a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 3 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 4 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| Regia I | A la entrada en vigor del Reglamento |
| Caria Regla 1 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 2 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 3 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 4 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regia 5 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 6 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 7 | 5 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 8 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |

H.

AA

| | | Aplicación a embarcaciones existentes |
|----------|----------|---|
| 30 B | Regla 1 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 2 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla i | i Afic a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 2 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 3 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 4 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| A Cap So | Regla 1 | 3 Años a partir de la entreda en vigor del Reglamento |
| | | Aplicación a embarcaciones existentes |
| | Regla 1 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 2. | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 3 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 4 | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 1 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regia 2 | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 3 | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regia 4 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regia 5 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regia 6 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 7 | A la cotrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 8 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| C D 4 | Regla 2 | 5 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 3 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 4 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Regla 5 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |

II. Of I

Afrik A.

| Participation and the property of the participation and the partic | |
|--|---|
| | Aplicación a embarcaciones existentes |
| Gab 55 Regia 2 | 5 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 3 | 3 Años a partir de la entrada en vígor del Reglamento |
| Regla 4 | 3 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 2 | 5 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regia 3 | 5 Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 4 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regia 5 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 6 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamentó |
| Regla 7 | I Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Car 75 Regla 2 | I Años a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Aplicación a embarcaciones existentes |
| Cap Regla 2 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 3 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| Regin 4 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| Regia 1 | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 2 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 3 | l Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 4 | A la entrada en vigor del Regiamento |
| Regla 5 | 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento |
| | Aplicación a embarcaciones existentes |
| Cap La Regla 1 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 2 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 3 | A la entrada en vigor del Reglamento |
| Regla 4 | A la entrada en vigor del Reglamento |

4

April 100 300

| | OEOTVA PAR | Entrada en Vigor | 1 | • | |
|--|------------|--------------------------------------|----|---|--|
| | Regla 1 | A la entrada cu vigor del Reglamento | ;: | | |
| | Regla 2 | A la entrada en vigor del Reglamento | : | * | |
| Regla 3 1 Año a partir de la entrada en vigor del Reglamento | | | | | |

The Car W

ACTA DEL GRUPO TECNICO ASUNTOS ADUANEROS

En la ciudad de Santa Cruz de la Sierra – República de Bolivía, entre los días 26 y 27 del mes de mayo de 1999, en oportunidad de la Reunión Extraordinaria de Jefes de Delegaciones, se reunió el Grupo de Trabajo de Asuntos Aduaneros.

La integración del Grupo se detalla en el Agregado I, que acompaña a la presente Acta.

La Presidencia estuvo a cargo de la representante de Bolívia, en la persona de la Lic. Fabiola BETANCOURT SEJAS, quien dio las palabras de bienvenida y la Relatoría a cargo de la Dra. Beatriz MELENDEZ de la Delegación Argentina.

A manera introductoria, la Secretaria Ejecutiva refirió suscintamente los antecedentes que dieron lugar a la convocatoria del Grupo Técnico y puso en conocimiento de los integrantes del mismo, el estado actual del tema en cuestión, tomando como base el Acta de la última reunión del Grupo Aduanero, en ocasión de la XXIIa. Reunión del CIH, y las propuestas de la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata (CPTCP).

Se aprobó como metodología de trabajo comenzar con la lectura de las observaciones formuladas por la CPTCP y al mismo tiempo, comparar dichas observaciones con el proyecto de reglamentación del Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros (PASAA), que figura como Agregado II al acta mencionada precedentemente.

A continuación, se puso a consideración la propuesta argentina destinada a establecer una regulación específica en materia infraccional y tributaria, a fin de ser incluida en la reglamentación.

La propuesta en cuestión establece lo siguiente: "Artículo... A los fines previstos en el artículo 3 del Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros, cuando se trate de mercadería sólida, líquida o gaseosa a granel que, por condiciones intrínsecas o extrínsecas, fuere susceptible de aumentar o disminuir su cantidad, se admitirá, a los efectos infraccionales y tributarios, una diferencia de hasta CUATRO (4%) por ciento sobre la unidad de medida que correspondiere a la misma, siempre que se cumplan todos los requisitos que impone el mencionado Protocolo a estas operaciones, en especial los establecidos en su Capítulo VIII, SECCION 3".

Después de un minucioso análisis del texto presentado, el mismo fue aceptado por los representantes de Bolivia y Paraguay. No obstante, la Delegada de Bolivia aclaró que, si bien estaba de acuerdo con la propuesta argentina, no concordaba



Dants

con el margen de tolerancia previsto, debido a las diferentes consideraciones técnicas que surgen según el tipo de mercancias.

La referida propuesta fue objetada por el Delegado de Brasil. Por tal motivo se le solicitó al mismo la elaboración de un texto alternativo que contemplara los requerimientos de los armadores, a fin de analizar ambas posiciones.

Seguidamente la Delegación Argentina perfeccionó la redacción de la propuesta brasileña, la cual fue aceptada por todos los delegados presentes y se incorpora en el reglamento del PASAA; con el siguiente texto: "Art. ... Los Países Signatarios del Acuerdo adoptarán su legislación interna en lo que se refiere a los niveles de faltantes o sobrantes admitidos en la descarga de mercaderías a granel, sean sólidas, líquidas o gaseosas que, por condiciones intrínsecas o extrinsecas, fueren susceptibles de disminuir o aumentar su cantidad, considerándose justificadas las diferencias que no excedan las cantidades admitidas por las respectivas legislaciones, siempre que se cumplan todos los requisitos que impone el mencionado Protocolo a estas operaciones, en especial los establecidos en su Cap. VIII, Sección 3."

Efectuada la revisión de las sugerencias de la CPTCP, fueron incorporadas al Proyecto de Reglamentación aquellas que aún no habían sido contempladas, tratando de esta forma de satisfacer lo solicitado por el sector armatorial.

En ese orden de ideas, se propone el agregado del siguiente artículo al Proyecto de referencia: "Art. ... A los fines previstos en el Art. 24 del PASAA, cuando exista rotura de precintos por accidentes u otros hechos de fuerza mayor, el transportista deberá dar intervención a la aduana más próxima para que proceda a revisar la documentación y condiciones exteriores de la carga, sin efectuar verificación de la mercancía, lo que deberá llevarse a cabo con los alcances previstos en el Art. 23 incisos a) y c) del PASAA, debiendo colocarse nuevos precintos y/o adoptar otras medidas de seguridad aduanera, dejando constancia de ello en el MIC/DTA. En caso de existir indicios o sospechas de fraude la aduana procederá conforme el Art. 22 del PASAA".

Dado que el formulario MIC/DTA fluvial previsto en el Apéndice II del PASAATaún no ha sido aplicado por la falta de aprobación de la reglamentación respectiva, el Grupo de Trabajo sugiere que todas aquellas cuestiones relativas al llenado de los campos, sean consideradas a partir de la utilización del referido formulario, a fin de proceder, si fuere necesario, al perfeccionamiento del mismo.

En cuanto a los horarios de atención se acordó ratificar lo estáblecido en el punto 3 del acta del Grupo Técnico sobre Asuntos Aduaneros de la XXIIa. Reunión del CIH

Este Grupo Técnico recomienda aprobar el Proyecto de Reglamento que obra

como Agregado II de la presente acta y concluye que no existen otros temas que hagan necesaria su reglamentación, sin perjuicio que la dinámica de la operativa aduanera de la Hidrovía Paraguay-Paraná merezca en el futuro su ampliación.

Ante la ausencia de la representación de la Delegación de Uruguay se recomienda remitir vía Secretaría Ejecutiva, copia de la presente Acta a la citada Delegación, solicitando que antes de la próxima Reunión del CIH eleve sus comentarios al respecto.

Con lo expuesto, se dio cumplimiento al tratamiento del temario de la presente Reunión, agradeciendo los Delegados de Argentina, Brasil y Paraguay la hospitalidad brindada por el país anfitrión.

REPUBLICA ARGENTINA

REPUBLICA DE BOLIVIA

REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

REPUBLICA DEL PARAGUAY

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

AGREGADO

LISTA DE PARTICIPANTES GRUPO TECNICO - ASUNTOS ADUANEROS

ARGENTINA

Lic. Monica Angela RODRIGUEZ

Jefe de Sección Regímenes Especiales
Dirección General de Aduanas

Dra. Beatriz C. MELENDEZ

Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná

BOLIVIA

Lic. Fabiola BETANCOURT SEJAS
Auditor Financiero – Jefe Unidad Dirección Aduanas
y Desarrollo Aduanero
Servicio Nacional de Aduanas

Cons. Gilka AVERANGA RODR/GUEZ Consultor Economista Servicio Nacional de Aduanas

M.C. Hector LUNA BUENO
Unidad del Tratado de la Cuenca del Plata
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

BRASIL

Sr. Evandro PINTO
Auditor Fiscal de Tesouro Nacional
Ministerio de Hacienda
Secretaria da Receita Federal



PARAGUAY

Ļic. Jose Luis ARGAÑA

Director - Oficina de Planificación de Transporte Ministerio de Obras Públicas

Ignacio Misael GONZALEZ

Técnico - Ministerio de Hacienda

SECRETARIA EJECUTIVA

P.M. Edgardo Alberto OJEDA

PROYECTO DE REGLAMENTACION DEL PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE ASUNTOS ADUANEROS

(PASAA)

ARTICULO 1º:

- La constitución de una garantía para la habilitación de depósitos a los que se refiere el Artículo 7º del PASAA, será la constituída en los términos del Artículo 13, cuando coincidieren en la misma persona las calidades de armador y depositario.
- 2. En caso de no existir tal coincidencia, o de no aceptarse la opción aludida en el párrafo 1ro., se exigirá la constitución de garantía de acuerdo a lo que prevea la legislación de cada País Signatario.

ARTICULO 2°:

La garantía a que se refiere el Artículo 13 será afectada solo en la medida de la deuda exigible que surja del acto que la hubiere generado, el que debe hailarse firme o ejecutoriado.

Lo expresado en el 1er. Párrafo es sin perjuiçio de las medidas cautelares que pudieran corresponder, de acuerdo a la legislación de cada País Signatario.

ARTICULO 3°:

La Aduana de Partida, previo a efectuar los controles a que se refieren los Artículos 15, inc. b) y 17, inc. a) del PASAA, deberá constatar el cumplimiento de parte del Armador de las obligaciones a que aluden los Artículos 12, 13, 14 y 15 del Acuerdo.

ARTICULO 4°:

A los fines previstos en el Artículo 15 del PASAA, el declarante deberá identificar el destino de cada uno de los ejemplares del MIC/DTA debiendo firmar el transportista cada uno de ellos.

A tales efectos, en el campo 1 del MIC/DTA se asignará el destino de cada ejemplar agregando al número principal una numeración secuencial del tipo /1, /2, /3, etc. siendo:

/1: Aduana de Partida

/2; Aduana de Embarque Fluvial





Daits

/3; y sucesivas: escalas y/o Aduana de Destino.

En la Aduana de Destino se entregará un ejemplar adicional consignándose en el Campo 1 del mismo la leyenda "TORNAGUIA".

ARTICULO 5°:

A los fines previstos en los Artículos 16 y 18 del PASAA, cuando fuera imposible el precintado, la Aduana de Partida o de Embarque Fluvial consignará tal circunstancia en el Campo 16 del MIC/DTA, con la leyenda: "ARTICULO 9º del Protocolo Adicional", indicando puntualmente los elementos tomados en consideración por la Aduana de Partida que impidieran el precintado y las medidas de seguridad adoptadas en su consecuencia, circunstancias éstas que serán tenidas en cuenta por la Aduana de Destino al practicar el control que tiene asignado.

ARTICULO 6°:

A los fines previstos en el Artículo 20 del PASAA, la Aduana de Destino verificará que las unidades de transporte ofrezcan las condiciones de seguridad que prevé el Artículo 5º del PASAA.

ARTICULO 7°:

A los fines previstos en el Artículo 21 del PASAA, 2do. Párrafo, la Aduana de Destino informará vía fax, telex o cualquier otro medio de comunicación idóneo, a la Aduana de Partida en un plazo máximo de 48 horas, la finalización de la operación de tránsito.

No obstante, la operación quedará cancelada con la recepción del ejemplar "TORNAGUIA" debidamente rubricado por el personal aduanero de la Aduana de Destino.

ARTICULO 8°:

A los fines previstos en el Artículo 22 del PASAA, existirá sospecha de fraude cuando, a juicio de las autoridades aduaneras, existan hechos, actos u omisiones que hagan presumir una transgresión a la Legislación Aduanera vigente en cada País Signatario.

ARTICULO 9°:

A los fines previstos en el Art. 24 del PASAA, cuando exista rotura de precintos por accidentes u otros hechos de fuerza mayor, el transportista deberá dar intervención a la aduana más próxima para que proceda a revisar la



Mul

documentación y condiciones exteriores de la carga, sin efectuar verificación de la mercancía, lo que deberá llevarse a cabo con los alcances previstos en el Art. 23 incisos a) y c) del PASAA, debiéndo colocarse nuevos precintos y/o adoptar otras medidas de seguridad aduanera, dejando constancia de ello en MIC/DTA. En caso de existir indicios o sospechas de fraude, la aduana procederá conforme el Art. 22 del PASAA*

ARTICULO 10:

"Los Países Signatarios del Acuerdo adoptarán su legislación interna en lo que se refiere a los niveles de faltantes o sobrantes admitidos en la descarga de mercaderías a granel, sean solidas, líquidas o gaseosas, que por condiciones intrínsecas o extrínsecas, fueren susceptibles de disminuir o aumentar su cantidad, considerándose justificadas las diferencias que no excedan las cantidades admitidas por las respectivas legislaciones, siempre que se cumplan todos los requisitos que impone el mencionado Protocolo a estas operaciones, en especial los establecidos en su Capítulo VIII, SECCION 3".

}и /



Dails.