

INFORME FINAL DE LA XIVA. REUNION DEL COMITE
INTERGOBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

(Puerto de Cáceres- Puerto de Nueva Palmira)

Formosa, República Argentina, 24 y 25 de marzo de 1994

- I. El Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) celebró su XIVA. Reunión en la ciudad de Formosa, República Argentina, los días 24 y 25 de marzo de 1994.
- II. La integración de las respectivas Delegaciones se encuentra indicada en el Anexo I del presente informe, así como también la nómina de los representantes de los distintos Organismos Internacionales asistentes en calidad de observadores, de los miembros de la Secretaría Ejecutiva del Comité y de la Unidad Coordinadora.
- III. La apertura de la reunión estuvo a cargo del señor Ministro D. Marcelo JARDIM, Jefe de la Delegación de la República Federativa del Brasil, en ejercicio de la Presidencia del C.I.H., quien destacó la significativa presencia del señor Gobernador de la Provincia de Formosa, Dr. D. Vicente B. JOGA, H. Senadora Nacional Da. Ana PEÑA de LOPEZ, H. Senador Nacional Dr. D. Ricardo BRANDA, H. Presidente del Tribunal Superior de Justicia (Prov. Formosa), Doctor D. Jorge TALAGANIZ URQUIZA, Ministro de Planeamiento y Desarrollo, Dr. D. Jorge Oscar IBÁÑEZ, subrayando que su asistencia a este importante evento es una muestra de respaldo a las acciones que viene desarrollando el C.I.H.
- IV. Acto seguido, hizo uso de la palabra el señor Gobernador de la Provincia anfitriona, Doctor Vicente JOGA, quien dió la bienvenida a las Delegaciones, en cuya parte central hizo referencia a la importancia del Programa de la Hidrovia Paraguay-Paraná como mecanismo dinamizador del comercio intra y extraregional, enfatizando su verdadera significación integradora para los países signatarios, cuyo texto se agrega como Anexo II.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

- V. El Comité procedió a la elección de las nuevas autoridades, habiendo sido designado el señor Jefe de la Delegación de la República Argentina, Ministro Alfredo RESCIC como Presidente, el señor Jefe de la Delegación de la República Oriental del Uruguay, Capitán de Navío Ulises Walter PEREZ FUENTES, como Vice-presidente y el Constructor Civil Leónidas FERRUFINO CARRASCO, de la Delegación de la República de Bolivia, como Relator.
- VI. Acto seguido la presidencia cedió la palabra a la H. Senadora de la Nación Argentina, Ana PEÑA de LOPEZ, Presidente de la Comisión de Seguimiento del Proyecto Hidrovía en su País, quien a tiempo de dar la bienvenida a los Delegados asistentes, comprometió su decidido concurso para apresurar la aprobación legislativa del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

En este punto, el Jefe de la Delegación del Paraguay informó que en su País fue promulgada la Ley N° 269 en fecha 13 de diciembre de 1993, por la cual se aprueba el "Acuerdo de Transporte Fluvial y sus Protocolos Adicionales" y se procedió a la correspondiente notificación a la Secretaría General de la ALADI.

- VII. A continuación, el Comité procedió a la aprobación del Temario, que quedó establecido de la siguiente manera:

- 1) Informe de la Secretaría Ejecutiva.
- 2) Tratamiento del Tema "Comisión del Acuerdo".
- 3) Tercer Informe Trimestral de la Unidad Coordinadora.
- 4) Análisis de la Lista Corta de Calificaciones de los Consorcios presentados para los Módulos A, B1 y B2.
- 5) Informe de los Grupos Técnicos.
- 6) Varios.
 - "Glosario Uniforme de los Servicios Portuarios de la Hidrovía Paraguay-Paraná" (INTAL).
 - Obras de Dragado.
 - Logotipo de la Hidrovía (PONPLATA).

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

- Delegación del C.I.H. a Bruselas (U.E.).

VIII.

El desarrollo del temario, evidenció un sustancioso intercambio de criterios respecto a cada uno de los puntos consignados en el mismo, en relación a los cuales fue señalado:

- 1) Informe de la Secretaria Ejecutiva:
El Secretario Ejecutivo, D. Jesús GONZALEZ, presentó a consideración del Comité informe detallado de las actividades desarrolladas por la Secretaría Ejecutiva durante el periodo comprendido entre la Reunión de Jefes de Delegación llevada a cabo en la ciudad de Buenos Aires, República Argentina el 25 de febrero de 1994 y la XIVa. Reunión del C.I.H., el cual fue aprobado y se agrega como Anexo III.
- 2) Tratamiento de la Comisión del Acuerdo:
Teniendo en consideración el inc. c) del Artículo 23 del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, que otorga competencia a la Comisión del Acuerdo para "aprobar su Reglamento Interno y dictar las Disposiciones que considere necesario para su funcionamiento" el Comité decidió aprobar como documento de trabajo con el criterio que el mismo constituirá un aporte para la Comisión del Acuerdo cuando ella sea instalada, el proyecto de Reglamento Interno de la referida Comisión, que fue producto de la Reunión de Grupos Técnicos, celebrada en Campo Grande-Brasil entre los días 6 y 8 de diciembre de 1993, como Anexo II.
- 3) Tercer Informe Trimestral de la Unidad Coordinadora:
En la oportunidad, el Asesor Técnico Principal, Ingeniero Carlos Eduardo D'ALMEIDA, dió lectura al mencionado informe, el mismo mereció aprobación por parte del C.I.H. y figura en la documentación entregada por la Secretaria Ejecutiva con el numeral 5.
- 4) Análisis de la Lista Corta de Calificaciones de los Consorcios presentados para los Módulos A y E1.
Con relación a este punto, el A.T.P. señaló que fue presentado por el PNUD el "Informe sobre el

Resultado de la Licitación para los Estudios de Factibilidad Técnica y Económica de la Hidrovía Paraguay-Paraná", con el Orden de Mérito de los trabajos que corresponden a los Módulos A, B1 y la metodología de evaluación fue preparada en base a los pliegos enviados a los seis (6) oferentes precalificados. El "Orden de Mérito" presentado es como sigue:

- 1° Clasificado: Hidroservice Ingenieria Ltda. (Brasil), Louis Berger International Inc. (EUA), Estudios de Ingeniería Hidráulica S.A. (EIH) (Argentina).
- 2° Clasificado: Nedeco/Haskoning Ingenieros Consultores Holandeses (Países Bajos); TAMS Consultants, Inc. (EUA).
- 3° Clasificado: HYTSA Estudios y Proyectos S.A. (Argentina); PLANAVE S.A. Estudios e Porjetos de Engenharia (Brasil); Electroconsult del Paraguay S.A. (PARELC) (Paraguay); Danish Hydraulic Institute (Dinamarca).
- 4° Clasificado: Sir Williams Halcrow & Partners Ltda. (UK, Argentina); Serman & Asociados S.A. (Argentina); Hydraulics Research Wallingford Ltda. (UK); Informática Sociedad Anónima (Paraguay).
- 5° Clasificado: Frederic R. Harris Inc. (EUA); Delft Hydraulics (Países Bajos); Compagnie Nationale du Rhone (EUA); Consultoría y Servicios de Ingeniería S.R.L. (Uruguay).

Amje *ML* *W*

2) *ci*
Tral
Tennis
del Ac
Paraguay
Comisión
Interno Y
cesario Y
Cobar Com
el mismo
Cuerto cu
lamiento cu
ducto I.
a en Campo
embre de I.
me Trimest.
idad, el
Eduardo
ver el misa
y figura
pretaria E)
ta de Ca
Los

Para determinar el Orden de Mérito de la oferta técnica, fueron considerados los siguientes elementos:

- A) 1. Concepto y enfoque.
2. Alcance de los trabajos.
3. Metodología.
4. Cronograma.
- B) Calificación y experiencia del personal.

De acuerdo a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones se le otorga el correspondiente puntaje a cada uno de estos aspectos, la suma final determina la posición de cada uno de los consorcios oferentes. El siguiente paso es la apertura de la oferta económica del primer calificado y se procede a la correspondiente negociación para la firma del contrato respectivo, en el caso que no se llegue a un acuerdo en este oferente se abre la oferta del segundo calificado y así sucesivamente.

De igual manera, el PNUD presentó la "Lista Corta" correspondiente al resultado de precalificación para los Estudios de Evaluación de los Impactos Ambientales de la Hidrovía (Módulo B2). Los oferentes mencionados en la "Lista Corta", realizaron sus presentaciones en base a los pliegos distribuidos a las empresas interesadas.

La "Lista Corta", está constituida por seis (6) oferentes que se detallan a continuación por orden alfabético:

- Consorcio Nacional de Engenheiros Consultores S.A. "CNEC" (Brasil), Electronom S.A. (Paraguay) y Environmental Resources Ltda. (Inglaterra).
- DHV Consultants BV (Holanda), Geotécnica S.A. (Brasil) y Development Alternatives Inc. "DAI" (USA).

[Handwritten signatures and initials]

- Engevix Engenharia S.A. "ENGEVIX" (Brasil), International de Engenharia S.A. "IESA" (Brasil), Cowinconsulting Engineers and Planners S.A. "COWI" (Dinamarca) y Ecoconsult S.A. Servicio Profesional de Consultoría "ECOCONSULT" (Argentina).
- Harza Engineering Company Int. L.P. "HARZA" (USA).
- Law Environmental, Ic. "LAW" (USA), Servicios Profesionales de Ingeniería S.R.L. "INCONAS" (Argentina), Themag Engenharia Ltda. "THEMAG" (Brasil).
- Taylor Engineering Inc. "TAYLOR" (USA), Golder Associates Ltda. "GAL" (Canadá), Consultores Argentinos Asociados "CONSULAR" (Argentina), Consultora Nacional S.R.L. "CONAL" (Bolivia).

5) Informe de los Grupos Técnicos:
 A su turno el Presidente de los Grupos Técnicos que sesionaron durante los días 21 al 23 de marzo, dió lectura a los informes producidos por éstos, que figuran como Anexo IV.

En particular, se refirió a la necesidad de ampliar la adaptación del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes -Londres 1972- al marco general de las embarcaciones que navegan la Hidrovía.

Por otra parte, en lo relacionado al Informe "Misión Puertos Hidrovía", elaborado por la Unión Europea, se reiteró la significativa importancia que representa la cooperación de este Organismo, haciendo notar sin embargo, la necesidad de que tome en cuenta los comentarios expuestos por cada una de las Delegaciones, referentes al indicado informe.

En relación al documento presentado por FONPLATA sobre "Términos de Referencia para el Desarrollo de las Areas Productivas en los Hinterlands Portuarios", el Grupo Técnico elevó sus comentarios pertinentes orientados a enriquecer el alcance del

[Handwritten signatures]

indicado documento. A su turno el representante de FONPLATA, ante inquietud del Secretario Ejecutivo de incluir el Estudio de más puertos nacionales, propuso llevar a efecto una reunión conjunta con la Secretaría Ejecutiva para analizar la sugerencia.

6) Varios:

- a) Glosario Uniforme de los Servicios Portuarios de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Informe de Avance).

El representante del INTAL, informó que de acuerdo a su cronograma de trabajos, el Consultor contratado para el referido tema deberá en el mes de mayo del año en curso, proceder a la elaboración definitiva del indicado documento, para lo cual solicitó al C.I.H. que se le envíen los comentarios de las Delegaciones sobre dicho informe que figura como numeral 19 en los documentos entregados por la Secretaría Ejecutiva.

- b) Obras de Dragado:

El representante de la C.F.T.C.P., Capitán de Navío Julio César FRANZINI MOLINARI, ponderó las obras ejecutadas por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, de la República Argentina, en particular por el decidido apoyo de su Director Nacional, señor D. Jesús GONZALEZ, haciendo ver la necesidad de continuar las mismas en el tramo Asunción al norte. Por su parte, el nombrado Director, ratificó el compromiso de llevar a cabo las indicadas obras.

Asimismo, informó sobre el proyecto de dragado de los pasos críticos en el Canal Tamengo, acordado entre los Presidentes de la República de Bolivia y la República Argentina, señalando la conveniencia de examinar con la representación de la República Federativa del Brasil, el dragado del tramo que corresponde a ese País.



- c) El representante de FONPLATA, Embajador D. Efraín Darío CENTURION por su parte, reiteró el ofrecimiento de brindar apoyo al Comité en el proyecto de desarrollar un logotipo y bandera para la Hidrovía, por vía de concurso en los cinco (5) países miembros.

IX. De acuerdo con lo consignado en los numerales anteriores el Comité, reunido en Sesión Plenaria, adoptó las siguientes Decisiones:

- 1/XIV. Aprobar el Informe de las actividades desarrolladas por la Secretaría Ejecutiva.
- 2/XIV. Aprobar el documento de trabajo sobre el Reglamento Interno de la Comisión del Acuerdo.
- 3/XIV. Aprobar el Orden de Mérito de Calificaciones de las Consultoras para los Módulos A y B1, así como la Lista Corta de Precalificación del Módulo B2.
- 4/XIV. Aprobar el Informe producido por los Grupos Técnicos que sesionaron los días 21 al 23 de marzo del corriente año.
- 5/XIV. Instruir a la Secretaría Ejecutiva para que en el futuro convoque a las reuniones de los Grupos Técnicos al Asesor Técnico Principal y a los representantes de los Organismos cuyos documentos figuren en la Agenda.
- 6/XIV. Solicitar a los países que remitan en el término de treinta (30) días a partir de la finalización de la presente reunión a la Delegación del Brasil, vía Secretaría Ejecutiva la información complementaria sobre incentivos fiscales, subsidios y otros otorgados a los armadores, a fin de que dicha Delegación haga llegar a los Países, el análisis y propuesta sobre el tema en el plazo de sesenta (60) días.
- 7/XIV. Aprobar el Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta.
- 8/XIV. Solicitar a los países para que en término de

[Handwritten signature]

8.79 11/131
AU

Acle
XIV

24825/3/84

treinta (30) días, hagan llegar sus comentarios vía Secretaría Ejecutiva a la Delegación de la República de Bolivia, sobre el documento "Adopción de Exigencias Comunes para la Matriculación de las Embarcaciones y Diseño de un Sistema de Información sobre Matriculación de Embarcaciones, Altas, Bajas y Modificaciones". Dicho tema deberá ser incluido en la próxima Reunión de Grupos Técnicos.

- 9/XIV. Encomendar a la Secretaría Ejecutiva transmitir un adelanto de las inquietudes expresadas por los Grupos Técnicos sobre el documento presentado por la Unión Europea "Informe Puertos Hidrovía".
- 10/XIV. Encomendar a la Secretaría Ejecutiva poner en conocimiento de FONPLATA las opiniones vertidas por los Grupos Técnicos sobre los Términos de Referencia para el Desarrollo de las Areas Productivas en los Hinterlands Portuarios, debiendo asimismo promover una reunión conjunta con la Secretaría Ejecutiva de dicho Organismo, con el fin de compatibilizar criterios técnicos sobre el indicado documento.
- 11/XIV. Aprobar el listado de trabajos confirmados y nuevos trabajos encomendados al INTAL para el bienio 1994/1995.
- 12/XIV. Solicitar a los países remitan al INTAL vía Secretaría Ejecutiva, antes del 30 de abril próximo, sus comentarios sobre el "Glosario Uniforme de los Servicios Portuarios de la Hidrovía Paraguay-Paraná" (Informe de Avance).
- 13/XIV. Instruir a la Secretaría Ejecutiva oficialice ante FONPLATA, la aceptación del C.I.H. al ofrecimiento para el diseño del logotipo y bandera de la Hidrovía.
- 14/XIV. Instruir a la Secretaría Ejecutiva para que en coordinación con la presidencia de turno del C.I.H. organice la visita de una Misión del Comité a la sede de la Unión Europea, con el fin de tratar los Términos de Referencia sobre

[Handwritten signature]

el Estudio del Sistema Portuario y definir el alcance de la cooperación que brinda al Programa de la Hidrovía.

15/XIV. Solicitar a los Países, envíen a la Secretaría Ejecutiva la información referida al Plan de Comunicaciones, con el fin de que ésta remita a la Delegación de la República Federativa del Brasil, la misma.

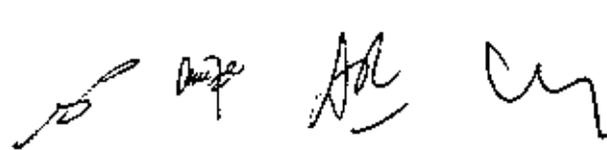
16/XIV. Instruir a la Secretaría Ejecutiva, efectúe la compilación de los Informes que corresponden a las Reuniones del C.I.H. desde su XIIa. Reunión, a efectos de distribuirlos entre los países miembros.

17/XIV. Convocar la XVa. Reunión del Comité para los días 30 de junio y 1° de julio de 1994 en la Ciudad de Montevideo, Republica Oriental del Uruguay, la cual estará precedida por una reunión de los Grupos Técnicos los días 27 al 29 de junio.

X. Los delegados expresan su agradecimiento por la cálida acogida y hospitalidad que les dispensara el Gobierno de la Provincia de Formosa, Autoridades de la República Argentina durante la realización de la XIVa. Reunión del Comité y al personal de la Administración Provincial.

Asimismo, los delegados hacen extensivo su reconocimiento a la jefatura del Estado Mayor de la Armada Argentina y al Comando del Area Naval Fluvial por la presencia en Formosa de los Patrulleros "ARA KING" y "ARA MURATURE", como acto de adhesión al C.I.H. y por las múltiples atenciones recibidas.

XII. Las Delegaciones expresaron su satisfacción por las tareas desarrolladas por la Secretaría Ejecutiva, la Relatoría y personal de apoyo.

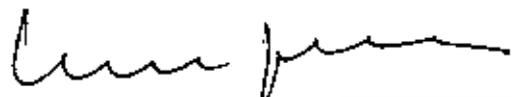


XIII.

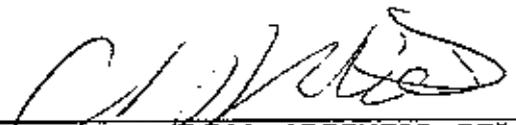
En la ciudad de Formosa a los 25 días del mes de marzo,
la Reunión clausuró sus deliberaciones con la aprobación
de este Informe Final.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

ANEXO I

HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

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

XIV REUNION DEL CIH

FORMOSA (República Argentina) 24 y 25 de Marzo de 1.994

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Mtro. Alfredo RESCIC
Jefe de Delegación
Ministerio de relaciones Exteriores
y Culto

Cap. Enrique OYHAMBURU
Director de Actividades Navieras
Dirección Nacional de Transporte
Fluvial y Marítimo

Cap. Nav. Ricardo CARDOSO
Departamento de Intereses Marítimos

Pref. May. Edgardo OJEDA
Prefectura Naval Argentina

Lic. Alejandra MARTIN
Coordinadora de Programa
Ministerio de Defensa

Lic. Norma POMPEI
Directora de Regímenes Especiales
Dirección Nacional de Impuestos
Secretaría de Ingresos Públicos

Dra. Beatriz Cristina MELENDEZ
Jefe de Departamento
Dirección Nacional de Transporte
Fluvial y Marítimo

Cap. Frag. Miguel CLEMENTS
Jefe de Seguridad Náutica
Servicio Hidrografía Naval

Cap. Frag. Pablo ROSSI
Jefe de Seguridad Náutica
Servicio Hidrografía Naval

Pref.Princ. Romeo S. CAPONE
Prefectura Naval Argentina

Pref. Daniel Osvaldo BORELLI
Prefectura Naval Argentina

Cont. Teresa V. PACHECO
Asesora
Dirección Nacional de Impuestos
Secretaría de Ingresos Públicos

Calte. (RE) Carlos Alfredo VAHINGER
Asesor

BOLIVIA

Const. Civil Leónidas FERRUFINO CARRASCO
Asesor en Asuntos Marítimos
Subsecretaría Naval y de Intereses
Marítimos

Dra. Guadalupe PALOMEQUE
Directora de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores
y Culto

Ing. Franz Freddy ALCAZAR GONZALES
Director del Estudio Integral del
Transporte.
Subsecretaría de Transporte Comunicación y
Aeronáutica Civil.

Cap. Nav. Willy PEREZ SOLIZ
Delegado
Subsecretaría de la Armada e Intereses
Marítimos

BRASIL

Mtro. Marcelo JARDIM
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jefe de Delegación

Lic. José María PERALTA
Jefe de Departamento Reserva de Cargas
Dirección General de Marina Mercante

Sr. Alejo ZARATE
Cónsul
Consulado Paraguayo en Formosa

URUGUAY

Cap.Nav. Ulises Walter PEREZ FUENTES
Director General
Dirección de Transporte Fluvial y Marítimo

Ing.Civil Roberto Suarez NICOLINI
Jefe Asesoría Técnica
Ministerio de Transportes y Obras
Públicas

Cap.Frag. Eduardo CRAIGDALLIE
Secretario de Delegación
Armada Nacional

Ing.Nav. Luis R. PERDOMO ILTIS
Asesor de la Dirección General de Transporte
Fluvial Y Marítimo

ALADI

Ing. Joaquín PIÑA GONZALEZ
Funcionario Internacional

BID

Cont. José María PUPPO
Representante en Argentina

Sr. Juan Manuel FARIÑA
Jefe División de Cooperación Técnica Regional

Sr. Juan J. OLIVELLA
Subrepresentante en Uruguay

COMITE FEDERAL

Senador Abelardo Felix PACAYUT
Presidente
Senado de Entre Ríos

Ing. Oscar BAEZ
Subsecretario del Puertos y Vías Navegables
MOSP Pcia. Misiones

Dr. José Enrique GALETTI
Secretario Ejecutivo

Dr. Horacio GUTNISKY
Diputado Pcia. Corrientes

Dr. Jorge Oscar IBÁÑEZ
Ministro Secretario de Planeamiento
y Desarrollo
Pcia. de Formosa

Dra. Graciela FERNANDEZ CONTARDE
Secretaria Administrativa

Sr. Roberto Ruben CICHERO
Director Provincial de Actividades Portuarias
MOSP - Pcia. de Buenos Aires

Sr. Oscar Horacio DURAN
Delegado Pcia. Buenos Aires
H. Senado - Comisión de Transporte

Sr. Carlos Fernando PACAYUT
Asesor - Senado Pcia. de Entre Ríos

Dr. Hugo Flavio CORREANI
Asesor de Subsecretaría Transp. Chaco

Sr. Gabriel ARIAS
Administrador Puerto Ibicuy

C.P.T.C.P.

C.N. e Ing. Julio César FRANZINI
Secretario Ejecutivo

FONPLATA

Embaj. Efraín CENTURION
Director Ejecutivo Titular

Sr. Carlos Anibal MARTINEZ
Director Ejecutivo

INTAL

Sr. Juan José TACCONE
Consultor

PNUD

Sr. Jesper ANDERSEN
Oficial de Programa

Sr. Hernán LATORRE
Representante Residente Adjunto

UNIDAD COORDINADORA

Ing. Carlos Eduardo D'ALMEIDA
Asesor Técnico Principal

SECRETARIA EJECUTIVA

Sr. Jesús GONZALEZ
Secretario Ejecutivo

Cap.Nav.(RE) Osvaldo Rubén CASAL
Asesor

Lic. Ernesto R. MARTINEZ
Asesor

Sra. Beatriz Alicia PEREZ
Coordinadora

Lic. Lorena Vivián WOLANIUK

Sra. Stella Maris PEREZ

Sra. Beatriz H. RIVERO

Sr. Alfredo CAMINOS

OBSERVADORES

Agrim. Alfredo GIMENEZ
Jefe Distrito 22
Vialidad Nacional

Cont. Hugo Antonio VALDEZ
Director de Administración
Secretaría de Planeamiento y Desarrollo

Lic. Carlos Alberto RAMOS
Director de Coordinación Técnica
Secretaría de Planeamiento y Desarrollo

Sr. Juan Ramón GONZALEZ VALDEZ
Asesor Técnico de Programas y Proyectos
Especiales - Poder Ejecutivo Formosa

Sr. Darío VIA
Asesor Ferrocarril General Belgrano

Sr. Jorge Horacio SEQUEIRA
Secretario Vice-Gobernación Entre Ríos

Sr. Jorge A. CASSANELLO
Vice-Presidente
Ente administrador Pto. Santa Fé

Sr. Jorge SAIPE
Coordinador Sistema Portuario
Pcia. Corrientes

Dr. Claudio PASARIN ALVAREZ
Diputado Pcial. Chaco

Dr. Eduardo Anibal MORO
Diputado Pcial. Chaco

Sr. José E. DEBORTOLI
Subsecretario Industria, Comercio y Transporte
Pcia. del Chaco

Ing.Civ. Hugo Oscar OJEDA
Asesor Bloque Diputados Justicialistas
Pcia. Chaco

Dr. Pablo M. YUCHERCHEN
Asesor Presidencia de la Cámara de Diputados
Pcia. Chaco

Sr. Julio Felix ROSSI
Interventor Puerto de Barranqueras
Pcia. del Chaco.

Sr. Adolfo de Jesús ALIAS
Jefe del Distrito Paraná Superior
Dirección Nacional de Construcciones Portuarias
y Vías Navegables

Cap.Nav. Carlos FARIAS de PILLA
Agregaduría Naval
Embajada de Brasil

Sra. María Aparecida LOPEZ NAHU
Primer Secretaria
Ministerio das Relacoes Exteriores

Dr. Joao Urbano CAGNIN
Coordinador MIR
Ministerio de Integración Regional

Cap.Frag. Luiz Augusto de MELLO
Diretoria de Puertos e Costas -M.M.

Ing.Nav. Alexandre José TRINAS de FREITAS
Diretoria de Portos e Costas - M.M.

Dr. Oswaldo ALVAREZ de CAMPOS
Secretario de Estado
Estado de Mato Grosso

Dr. Augusto Carlos QUINTANILHA H. CUNHA
Jefe de Departamento de Registro e Licenciamento
IBAMA-Instituto de Meio Ambiente

PARAGUAY

Ing. Ramón A. CABRERA
Director de Desarrollo de Integración Física
Ministerio de Relaciones Exteriores

Ing. Luis G. GARAY
Director Titular
Administración Nacional de Navegación y Puertos

Ing. Luis María DUARTE SOSA
Gerente de Navegación e Hidrografía
Administración Nacional de Navegación y Puertos

Cap.Nav. Rubén Dario LEZCANO
Director Marina Mercante
Ministerio de Obras Públicas

Cap.Nav. Lucas Adolfo SOSA SALINAS
Jefe de Departamento Política y Planificación
Dirección General de Marina Mercante

Cap.Nav. Cayo Oscar ROJAS CUEVAS
Secretario General
FLOMEPAR S.A.

ANEXO II

DISCURSO DEL SEÑOR GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE FORMOSA

DR. VICENTE B. JOGA

SEÑORES:

ES PARA MI UN ALTO HONOR Y A LA VEZ UNA GRAN SATISFACCION PARTICIPAR DE ESTAS REUNIONES EN NOMBRE DEL GOBIERNO DE MI PROVINCIA, EN LA QUE ESPERO HAYAN TENIDO UNA FELIZ ESTANCIA.

EN EL MARCO DE ESTE NUEVO ENCUENTRO DEL COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA, PARECEME OPORTUNO Y CONVENIENTE ESBOZAR ALGUNAS IDEAS QUE, DESDE MI MODESTO MODO DE VER, DEBEN CONSTITUIR LA FILOSOFIA DEL PROGRAMA DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA, CUYO VERDADERO ALCANCE Y SIGNIFICACION SE ENCUENTRA EN EL PROCESO POLITICO ECONOMICO DE INTEGRACION QUE ACTUALMENTE TRANSITAMOS.

LOS RIOS HAN SIDO SIEMPRE VIAS NATURALES DE COMUNICACION Y ENCUENTRO DE HOMBRES Y CULTURAS, TAL COMO NOS LO MUESTRA LA HISTORIA DE LA HUMANIDAD Y EN ESPECIAL LA NUESTRA, A TRAVES DE LAS CORRIENTES COLONIZADORAS QUE REMONTANDO LOS GRANDES RIOS DE AMERICA, ALCANZARON LAS ENTRAÑAS MISMAS DEL CONTINENTE.

FUE ASI QUE NUESTRAS VIAS NAVEGABLES CONSTITUYERON LAS NERVADURAS DE UN SISTEMA SOBRE EL CUAL SE VIENE EDIFICANDO LA HISTORIA COMUN DE NUESTRAS NACIONES, BASAMENTO ESTE QUE NOS PERMITE HOY ASPIRAR, LEGITIMADOS POR EL PASADO Y EN LAS MEJORES CONDICIONES, A UN FUTURO DE INTEGRACION, CRECIMIENTO Y BIENESTAR PARA LOS PUEBLOS DE NUESTRA REGION, UNICA MANERA DE ENFRENTAR CON POSIBILIDADES DE EXITO LOS DESAFIOS Y ACECHANZAS DEL MUNDO ACTUAL.

DE ESTA CONCIENCIA HISTORICA, CONJUGADA CON LAS DETERMINACIONES GEOGRAFICAS, SURGE NATURALMENTE LA DECISION POLITICA DE ESTRUCTURAR VASTOS ESPACIOS DE INTERACCION, EN LOS QUE SE ARTICULEN LAS GRANDES POLITICAS DE CONJUNTO QUE RESUELVAN DEFINITIVAMENTE LA POSTERGACION ENDEMICA DE NUESTROS PAISES.

LA EXPERIENCIA NOS ENSEÑA QUE ES MUY ALTO EL PRECIO QUE SE PAGA CUANDO SE TRASTOCAN LOS TERMINOS DE DICHA ECUACION. YA EN EL PASADO, LA ERECCION DE LIMA COMO CENTRO NEURALGICO DEL IMPERIO

ESPAÑOL EN ESTA PARTE DE AMERICA, IMPUSO RUTAS IMPRACTICABLES, ESPECIALMENTE PARA LOS PUEBLOS MEDITERRANEOS, QUE DISTORSIONARON LA REALIDAD DE UN ESPACIO DADO, HACIENDO INVIABLE EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA. RECIEN CON LA CREACION DEL VIRREYNATO DEL RIO DE LA PLATA, SE RECUPERA LA VOCACION ATLANTICA, A TRAVES DEL EJE PARAGUAY - PARANA, ADECUANDO LAS COSAS A SU ORDEN NATURAL.

EN LO POLITICO Y A PESAR DE LA CLARIDAD CONCEPTUAL QUE EVIDENCIARON LOS CONGRESISTAS DE PANAMA, RECOGIENDO NATURALES ASPIRACIONES DE LOS PUEBLOS, SE INICIO A POCO DE CONQUISTADA LA INDEPENDENCIA UNA LARGA SUCESION DE DESENCUENTROS, ABONADA POR LA MIOPIA DE LOS CAUDILLEJOS LOCALES HABILMENTE EXPLOTADA POR INTERESES EXOGENOS. SALVO LA VISION DE UNOS POCOS ESTADISTAS, ESA FUE LA IMPRONTA QUE MARCO A FUEGO NUESTRA HISTORIA EN EL TRANCURSO DE LOS ULTIMOS CIENTO CINCUENTA AÑOS.

EN EL PRESENTE, ALEJADOS DE LOS FOROS MAS APTOS PARA EL EJERCICIO DE RETORICAS GRANDIELOCUENTES QUE PARA HACERSE CARGO DE LOS HECHOS, VOLVEMOS A AUTOCONVOCARNOS CON UNA NUEVA PERSPECTIVA QUE NOS EXIGE PROCESAR LA INTEGRACION SOLO Y DESDE LAS REALIZACIONES CONCRETAS, PARA DECIR, PARAFRASEANDO A ORTEGA Y GASSET: " AMERICANOS A LAS COSAS".-

ESTA REUNION REFLEJA ACABADAMENTE DICHA VOCACION REALIZADORA, EXPRESADA EN LA CONCEPCION PROGRAMATICA DE LA HIDROVIA, A TRAVES DE ESTUDIOS Y OBRAS DE DIFERENTES ALCANCES Y ENVERGADURA QUE, ADEMAS DE PERMITIR EL DESARROLLO DE UNA VIA DE TRANSPORTE FLUVIAL CONFIABLE, EFICIENTE Y REGULAR, PRODUZCA EL DESEADO EFECTO MOVILIZADOR EN LOS RECURSOS DE LA REGION.

TAL CONCEPCION SUPERADORA FUE DEFINIDA EN LAS DECLARACIONES DE LOS SEÑORES PRESIDENTES DE LA PAZ EN 1.989 Y DE MONTEVIDEO EN 1.990, QUE CONFIEREN AL PROGRAMA UN VERDADERO ALCANCE DE INTEGRACION REGIONAL, ENMARCADO POLITICAMENTE EN EL TRATADO DE LA CUENCA DEL PLATA.

LA REDEFINICION DE LA IMPORTANCIA DE LA VIA FLUVIAL PARAGUAY - PARANA, NO SOLO DINAMIZARIA EL COMERCIO INTRA Y EXTRAREGIONAL SINO QUE, AL REDUCIR COSTOS Y TIEMPOS, PERMITIRA QUE NUESTRAS MERCANCIAS LLEGUEN A LOS MERCADOS DEL MUNDO EN MEJORES CONDICIONES DE COMPETITIVIDAD, ALENTANDO ASIMISMO LA PUESTA EN MARCHA DE EMPRENDIMIENTOS ECONOMICOS A ESCALA.

ESTE RETORNO A LA CULTURA DE LOS GRANDES RIOS, NO VA EN

DESMEDRO DE LAS OTRAS VIAS DE COMUNICACION TERRESTRES SINO QUE, POR EL CONTRARIO, LOS PUERTOS, COMO ELEMENTOS ESTRUCTURALES DEL ESPACIO, FUNCIONAN COMO VERDADERAS TERMINALES MULTIMODALES, INCORPORANDO AL SISTEMA REGIONES PRODUCTIVAS MEDITERRANEAS. TAL ES EL CASO DE NUESTRO PUERTO DE FORMOSA, CUYA VOCACION INTERNACIONAL HA SIDO DESTACADA POR EXPERTOS DE LA COMUNIDAD EUROPEA PUES, ADEMAS DE RESOLVER FAVORABLEMENTE LA ECUACION PUERTO-TRANSPORTE-PRODUCCION, CONSTITUYE EL PUNTO DE INTERSECCION DEL EJE LONGITUDINAL CORUMBA - RIO DE LA PLATA CON EL TRANSVERSAL, QUE VINCULA EFICAZMENTE EL ESTE CON EL OESTE FORMOSEÑO A TRAVES DE LAS SIETE AREAS DE EXPLOTACION PETROLERA Y DETERMINA UN SOLIDO CORREDOR DE INTEGRACION BIOCEANICA ENTRE LOS PUERTOS DE ANTOFAGASTA Y DE SANTOS. SIN PERDER DE VISTA LA SIGNIFICATIVA VINCULACION ESPACIAL CONSTITUIDA POR LA INTERCONEXION CON EL RAMAL FERROVIARIO QUE UNE MATARANI CON BUENOS AIRES.

HOY, A CASI TRES DECADAS DE LA CONSTITUCION DEL SISTEMA DE LA CUENCA DEL PLATA, ADVERTIMOS QUE HEMOS RECORRIDO UN LARGO CAMINO EN EL CUAL LOS SUCESIVOS ENCUENTROS Y REUNIONES MANTENIDAS HAN IDO PRECISANDO Y PERFILANDO CON MAYOR NITIDEZ LA IDEA DE LA INTEGRACION, HASTA DESEMBOCAR EL 26 DE MARZO DE 1.991 EN EL TRATADO DE ASUNCION QUE CREA EL MERCADO COMUN DEL SUR, SIN DUDAS EL PROYECTO INTEGRADOR MAS AMBICIOSO DE ESTE FIN DE SIGLO.

A PARTIR DE ALLI, EL PROGRAMA DE LA HIDROVIA ADQUIERE SU MAS AMPLIA Y PLENA SIGNIFICACION AL CONSTITUIRSE EN UNA DE LAS MAS IMPORTANTES VIAS DE SALIDA DEL PRODUCIDO EN ESE ENORME ESPACIO GEOECONOMICO, HACIA LOS PUERTOS DE ULTRAMAR, TRANSFORMANDOSE ASI EN LA COLUMNA VERTEBRAL DEL SISTEMA.

SEÑORES: SIN ABANDONAR NUESTRA VOCACION CONTINENTALISTA PERO DEJANDO DE LADO EXPRESIONES GRANDILOCUENTES, ES NECESARIO QUE COMENCEMOS A DAR LOS PRIMEROS PASOS CON IMAGINACION Y VALENTIA HACIA NUEVAS FORMAS DE INTEGRACION POLITICA QUE NOS ACERQUEN A AQUELLA META MAYOR, TODAVIA MEDIATA.

NUESTRA HISTORIA CONTINENTAL NOS ENSEÑA QUE SOLO AQUELLOS INTENTOS QUE TUVIERON UN PRECISO MARCO REGIONAL FUERON LOS QUE ESTUVIERON MAS CERCA DEL EXITO; POR ESO PODEMOS AFIRMAR QUE TANTO EL MERCOSUR COMO SU COLUMNA VERTEBRAL LA HIDROVIA, AL TENER UN LIMITE ESPECIFICO Y OBJETIVOS CONCRETOS, CONSTITUYEN UN IMPORTANTE PASO EN LA ESTRATEGIA MAYOR DE LOGRAR LA INTEGRACION CONTINENTAL.

ESTA REQUIERE UNA ADECUADA COMPRESION DEL MUNDO QUE NOS TOCA VIVIR. PRETENDER EN EL SIGLO XXI PROYECTOS AUTONOMOS AISLADOS

PARA PAISES COMO EL NUESTRO Y COMO CUALQUIERA DEL CONCIERTO LATINOAMERICANO, ES UNA QUIMERA.

ES MAS, LA APASIONANTE VELOCIDAD CON QUE HOY SE SUCEDEN LOS CAMBIOS EN EL MUNDO HA CONDENADO A LA OBSOLESCENCIA EL CONCEPTO DE ESTADO - NACION AUTOSUFICIENTE Y CONVIERTE EN INVIABLES LAS VOCACIONES SOLITARIAS QUE TERMINAN INEXORABLEMENTE EN EL FRACASO.

EL MUNDO CAMBIA. LOS NUEVOS TIEMPOS PLANTEAN PROBLEMAS Y DESAFIOS NUEVOS QUE NO ADMITEN VIEJAS RECETAS. LOS PUEBLOS, ASI COMO LAS ESPECIES QUE NO SE ADAPTAN A LAS CAMBIANTES CIRCUNSTANCIAS, TARDE O TEMPRANO INEVITABLEMENTE SUCUMBEN. LOS PRIMEROS QUE SE ADAPTAN SON QUIENES MAS POSIBILIDADES DE EXITO TIENEN.

EL NUEVO SIGLO ALUMBRARA EL NACIMIENTO DEL ESTADO REGION Y EN SU TRANCURSO, SIN DUDAS SE CONSOLIDARAN LOS YA EXISTENTES QUE SUPIERON PREVER ESE FUTURO, CONSTITUYENDO BLOQUES CULTURALES, POLITICOS Y ECONOMICOS, PROFUNDIZANDO RELACIONES SOLIDAS, JUSTAS Y EQUILIBRADAS QUE LES HAN PERMITIDO SURGIR COMO CONJUNTOS HEGEMONICOS.

LA HIDROVIA, COMO ESFUERZO INTEGRADOR ENMARCADO EN LOS TRATADOS DE LA CUENCA DEL PLATA Y DE ASUNCION, SE CONVIERTE FUNDAMENTALMENTE EN UNA ALIANZA ENTRE ESTADOS QUE NOS VA A PERMITIR COMPETIR CON MAYORES CHANCES DE EXITO CON ESOS NUEVOS SECTORES DE LA POLITICA MUNDIAL.

DESDE ESTA PERSPECTIVA LA HIDROVIA, ES EN DEFINITIVA UNA HERRAMIENTA INDISPENSABLE PARA LA RECONVERSION DE NUESTRA ECONOMIA REGIONAL QUE ES PRECISAMENTE EL CORAZON DE LA AMERICA DEL SUR, POR LO QUE SOLO NUESTRA DESAPRENSION CULPOSA, NOS PUEDE LLEVAR A DESAPROVECHAR ESTA PLATAFORMA DE INTERACCION DINAMICA QUE NOS DEBE TENER COMO PRINCIPALES PROTAGONISTAS.

POR NOSOTROS MISMOS, POR NUESTRA PROSPERIDAD, QUIERA DIOS QUE ASI SEA.

MUCHAS GRACIAS!

DR. VICENTE B. JOGA
GOBERNADOR

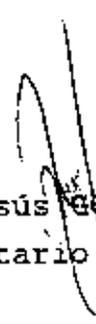
ANEXO III

INFORME DE LA SECRETARIA EJECUTIVA

En el período transcurrido entre la Reunión de Jefes de Delegaciones, celebrada en Buenos Aires, el día 25 de febrero de 1994, y la XIVa. Reunión (Formosa, República Argentina, 24 y 25 de Marzo de 1994), en cumplimiento del mandato del C.I.H., la Secretaría Ejecutiva llevó a cabo las siguientes tareas:

- Se recibió del BID la nota FAR-2876/94 por la cual se informa la aprobación al requerimiento del C.I.H., sobre la contratación de consultores para la evaluación de las propuestas correspondientes a los Módulos A y B1 (Notas SEHPP/AR Nº 028/94 y Nº 047/94).
- Se recepcionó del BID la Nota FAR-0844/94 aprobando el requerimiento del C.I.H. en cuanto al cronograma presentado en relación a las fechas tentativas y duraciones de los contratos de los expertos regionales y del A.T.P. (Nota SEHPP/AR Nº 009/94).
- Se elevó a los países la Nota SEHPP/AR Nº 46/94 con información relacionada a la Hidrovía Tieté-Paraná, por la apertura de la esclusa Souza Díaz (Jupia).
- Se remitió la Nota SEHPP/AR Nº 050/94 a la Unión Europea, agradeciendo la voluntad política de participar en el desarrollo regional, según lo dispuesto en el Acápite V del Informe Final de la Reunión de Jefes de Delegación.

- Se recibió del PNUD en sobre cerrado, el orden de mérito de los Consorcios presentados para la contratación de los Módulos A y B1 y la metodología de calificación diseñada a ese fin. Por Nota SEHPP/AR NQ 051/94 se elevó al BID dicha documentación para su consideración y posterior aprobación del C.I.H.
- Se elevó a los países la Nota SEHPP/AR NQ 052/94, con el Informe de la contratación del personal técnico que tendrá cargo, la evaluación de las propuestas de los Módulos A, B1 y la correspondiente a las empresas presentadas a la nueva precalificación del Módulo B2.
- Se recibió del INTAL el tercer Informe Bimestral de Progreso de las acciones emprendidas por ese Instituto, el cual fue distribuido a los países para su conocimiento por nota SEHPP-AR NQ 053/94.
- Se realizaron las tareas de preparación de la XIVA. Reunión.
- Se ha cumplido con todos los requerimientos de información y remisión de documentos que fueron solicitados por las Delegaciones y Organismos, Internacionales, regionales y No Gubernamentales.


Jesús GONZALEZ
Secretario Ejecutivo

INFORME DE LOS GRUPOS TECNICOS

En cumplimiento del mandato recibido del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), se reunieron los Grupos Técnicos los días 21, 22 y 23 de marzo de 1994, en la ciudad de Formosa, República Argentina.

Los Grupos Técnicos desarrollaron sus tareas bajo la Presidencia de la Delegación Argentina, ejercida por el Capitán Enrique OYHAMBURU, desempeñando las funciones de Relatoría la misma Delegación, en la persona de la Licenciada Alejandra MARTIN.

Las Delegaciones estuvieron integradas de acuerdo a la nómina del Anexo I del presente Informe.

En primer lugar, se procedió a establecer la metodología de trabajo de la reunión, a fin de considerar los temas precisados en la siguiente Agenda:

- 1) Análisis de incentivos fiscales, subsidios y otros, otorgados a los armadores y propuesta para la adopción de criterios homogéneos.
- 2) Adaptación del Convenio Internacional de Arqueo de Buques.
- 3) Adaptación del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes - Londres 1972.
- 4) Adopción de Exigencias Comunes para la

Matriculación de las Embarcaciones y Diseño de un Sistema de Información sobre Matriculación de Embarcaciones, Altas, Bajas y Modificaciones.

- 5) Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en las Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
- 6) Documento elaborado por la Unión Europea "MISION PUERTOS HIDROVIA".
- 7) Análisis y consideración de los Términos de Referencia presentados por FONPLATA para el Desarrollo de las Areas Productivas en los Hinterlands Portuarios.
- 8) Elaboración del listado de estudios para el programa de trabajo para 1994 y 1995 del INTAL.
- 9) Plan de Comunicaciones para la seguridad de la Navegación en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Se decidió conformar cinco Grupos, asignando los temas según se detalla a continuación:

- Grupo 1: Tema 1.
- Grupo 2: Temas 2 y 5.
- Grupo 3: Temas 4, 6 y 7.
- Grupo 4: Tema 3.
- Grupo 5: Tema 8.

Con referencia al punto 9 las Delegaciones acordaron que las informaciones pendientes deberán ser remitidas a la brevedad

[Handwritten signatures and initials]

posible a la Secretaría Ejecutiva, para que el Plan sea completado.

La Delegación de Brasil solicitó que la Secretaría Ejecutiva gire a ese país las informaciones a los efectos de cumplimentar trámites internos.

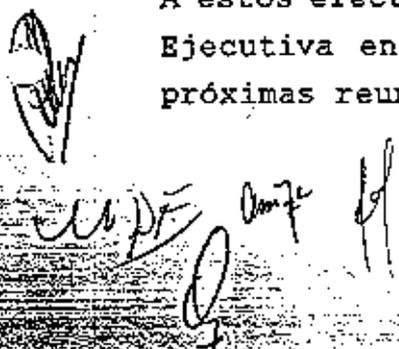
Los Grupos Técnicos, ante la dificultad que se registra para la identificación de documentos y proyectos de reglamentos en análisis y aprobados, solicitan al CIH que instruya a la Secretaría Ejecutiva en el sentido de continuar el trabajo de recopilación y publicación de las Actas e Informes completos, iniciado por la Delegación de Bolivia.

En particular, solicitan al CIH que disponga la inclusión en la versión definitiva del Reglamento Unico de Balizamiento, la modificación aprobada en la XIa. Reunión del CIH. Dicha modificación deberá ser debidamente traducida al español.

Los informes correspondientes a los Grupos Técnicos enumerados anteriormente, corren agregados al presente como Anexos II, III, IV, V y VI.

Los Grupos Técnicos destacaron la necesidad de contar durante sus reuniones, con la presencia del Asesor Técnico Principal y representantes de los organismos internacionales cuyos documentos figuren en la Agenda.

A estos efectos sugieren al C.I.H. que instruya a la Secretaría Ejecutiva en el sentido de convocar a dichos asesores a las próximas reuniones de los Grupos Técnicos.



Handwritten signatures and initials, including a large stylized signature and several smaller initials, located at the bottom left of the page.

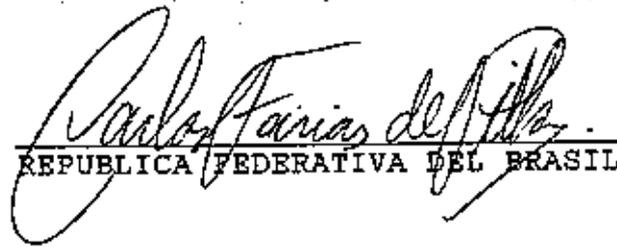
Los Grupos Técnicos finalizaron sus sesiones el día 23 de marzo de 1994, suscribiendo el presente informe.



REPÚBLICA ARGENTINA



REPÚBLICA DE BOLIVIA



REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL



REPÚBLICA DE PARAGUAY



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

ANEXO I

HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

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

REUNION DE GRUPOS TECNICOS

FORMOSA (República Argentina) 21,22 y 23 de Marzo de 1.994

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Cap. Enrique OYHAMBURU
Director de Actividades Navieras
Dirección Nacional de Transporte
Fluvial y Marítimo

Cap. Nav. Ricardo CARDOSO
Departamento de Intereses Marítimos

Pref.May. Edgardo OJEDA
Prefectura Naval Argentina

Lic. Alejandra MARTIN
Coordinadora de Programa
Ministerio de Defensa

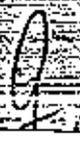
Lic. Norma POMPEI
Directora de Regímenes Especiales
Dirección Nacional de Impuestos
Secretaría de Ingresos Públicos

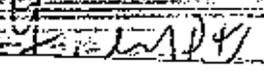
Dra. Beatriz Cristina MELENDEZ
Jefe de Departamento
Dirección Nacional de Transporte
Fluvial y Marítimo

Cap. Frag. Miguel CLEMENTS
Jefe de Seguridad Náutica
Servicio Hidrografía Naval

Cap. Frag. Pablo ROSSI
Jefe de Seguridad Náutica
Servicio Hidrografía Naval

 Pref.Princ. Romeo S. CAPONE
Prefectura Naval Argentina

 Pref. Daniel Osvaldo BORELLI
Prefectura Naval Argentina

Sra. Teresa V. PACHECO
Asesora
Dirección Nacional de Impuestos
Secretaría de Ingresos Públicos

Calte. (RE) Carlos Alfredo VAHINGER
Asesor

BOLIVIA

Const. Civil Leónidas FERRUPINO CARRASCO
Asesor en Asuntos Marítimos
Subsecretaría Naval y de Intereses
Marítimos

Dra. Guadalupe PALOMEQUE
Directora de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores
y Culto

Ing. Franz Freddy ALCAZAR GONZALES
Director del Estudio Integral del
Transporte.
Subsecretaría de Transporte Comunicación y
Aeronáutica Civil.

Cap. Nav. Willy PEREZ SOLIZ
Delegado
Subsecretaría de la Armada e Intereses
Marítimos

BRASIL

Cap. Nav. Carlos FARIAS de PILLA
Agregaduría Naval
Embajada de Brasil

Sra. María Aparecida LOPEZ NAHU
Primer Secretaria
Ministerio das Relacoes Exteriores

Dr. Joao Urbano CAGNIN
Coordinador MIR
Ministerio de Integración Regional

[Handwritten signatures and initials]

- Cap. Frag. Luiz Augusto de MELLO
Dirección de Puertos y Costas
- Ing. Nav. Alexandre José TRINAS de FREITAS
Directoria de Portos e Costas - M.M.
- Sr. Oswaldo ALVAREZ de CAMPOS
Secretario de Estado
Estado de Mato Grosso
- Sr. Augusto Carlos QUINTANILHA H. CUNHA
Jefe de Departamento de Licenciamiento
IBAMA-Instituto de Meio Ambiente

PARAGUAY

- Ing. Ramón A. CABRERA
Director de Desarrollo de Integración Física
Ministerio de Relaciones Exteriores
- Ing. Luis G. GARAY
Director Titular
Administración Nacional de Navegación y Puertos
- Ing. Luis María DUARTE SOSA
Gerente de Navegación e Hidrografía
Administración Nacional de Navegación y Puertos
- Cap. Nav. Rubén Dario LEZCANO
Director Marina Mercante
Ministerio de Obras Públicas
- Cap. Nav. Lucas Adolfo SOZA SALINAS
Jefe de Departamento Política y Planificación
Dirección General de Marina Mercante
- Cap. Nav. Cayo Oscar ROJAS CUEVAS
Secretario General
FLOMEPAR S.A.
- Sr. José PERALTA
Jefe de Departamento Cargas
Ministerio de Obras Públicas

[Handwritten signature and date]
 07/19

URUGUAY

Cap.Nav. Ulises Walter PEREZ FUENTES
Director General
Dirección de Transporte Fluvial y Marítimo

Ing.Civil Roberto Suarez NICOLINI
Jefe Asesoría Técnica
Ministerio de Transportes y Obras
Públicas

Cap.Corb. Eduardo CRAIGDALLIE
Secretario de Delegación
Armada Nacional

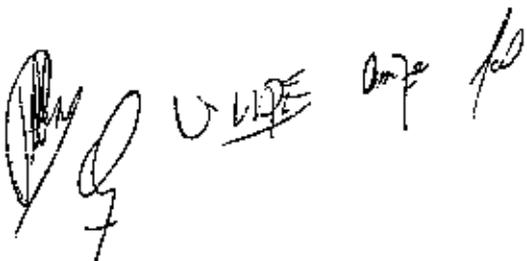
Ing.Nav. Luis R. PERDOMO ILTIS
Asesor de la Dirección General de Transporte
Fluvial Y Marítimo

SECRETARIA EJECUTIVA

Cap.Nav.(RE) Osvaldo Rubén CASAL

Lic. Lorena WOLANIUK

Sra. Stella Maris PEREZ

Handwritten signatures and initials, including a large signature on the left, the name 'ULIFE' in the middle, and other initials on the right.

ANEXO II

ACTA DEL GRUPO TECNICO Nº 1

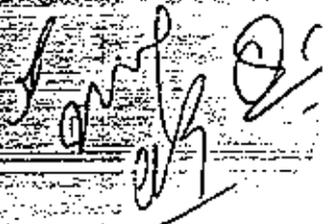
A los 22 días del mes de marzo de 1994 se reunió el Grupo Técnico Nº 1, cuya Lista de Participantes constituye el Apéndice I.

Por razones de fuerza mayor la Delegación de Brasil se ve imposibilitada de aportar el trabajo encomendado según consta en el Subapéndice II del Acta de la Reunión del Grupo Técnico Nº 2 realizada el 6 de diciembre de 1993, en Campo Grande, Brasil, referida al "Análisis de Incentivos Fiscales, Subsidios y otros otorgados a los armadores y la propuesta para la adopción de criterios homogéneos", no obstante reitera su compromiso de efectivizar lo encomendado.

El Grupo estima que el tratamiento del tema debe partir necesariamente de un conocimiento básico de la situación de cada uno de los países.

La Delegación del Uruguay aportó la documentación relacionada con la situación impositiva, arancelaria y otras dentro de cuyo marco queda encuadrada la actividad de los armadores (Apéndice II). Los restantes países aportarán la información complementaria pertinente que harán llegar a la Delegación del Brasil, vía la Secretaría Ejecutiva del CIH, en un plazo máximo de 30 días desde la finalización de la presente Reunión.

La Delegación de Brasil hará llegar a los países el análisis de Incentivos Fiscales, Subsidios y otros otorgados a los armadores y

Handwritten signature and initials in the bottom left corner of the page.

la propuesta para la adopción de criterios homogéneos, en un plazo de 60 días de finalizada la presente reunión.

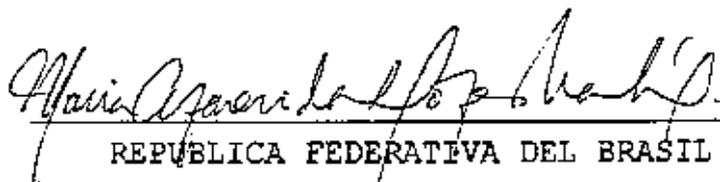
El Grupo Técnico N° 1 concluyó sus deliberaciones con la firma de los delegados correspondientes.



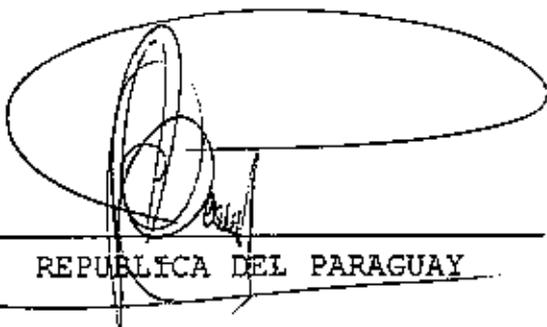
REPUBLICA ARGENTINA



REPUBLICA DE BOLIVIA



REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL



REPUBLICA DEL PARAGUAY



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

APENDICE I

LISTA DE PARTICIPANTES DEL GRUPO TECNICO N° 1

ARGENTINA

Lic. Norma POMPEI
Directora de Regímenes Especiales
Dirección Nacional de Impuestos
Secretaría de Ingresos Públicos

Cont. Teresa PACHECO
Asesora
Dirección Nacional de Impuestos
Secretaría de Ingresos Públicos

BOLIVIA

Dra. Guadalupe PALOMEQUE
Directora de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores
y Culto

BRASIL

Sra. Maria Aparecida LOPEZ NAHU
Primer Secretario Divisao da America Meridional -I
Ministerio das Relacoes Exteriores

PARAGUAY

Cap. Nav. Cayo Oscar ROJAS CUEVAS
Secretario General Flota Mercante Paraguaya S.A.

URUGUAY

Ing. Roberto SUAREZ NICOLINI
Jefe Asesoría Técnica
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

APENDICE II

BENEFICIOS PARA ABANDERAMIENTO EN LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

A) Beneficio para las empresas navieras

Impuestos:

Las empresas comunes dedicadas a la INDUSTRIA Y COMERCIO pagan en el Uruguay una serie de impuestos que empresas dedicadas a la Marina Mercante con buques de bandera uruguaya están exoneradas. Dichos impuestos son:

IMPUESTO	EMPRESA COMUN	EMPRESA MARINA MERCANTE
1) IRIC (Impuesto a las rentas de la Ind. y Comercio)	30% sobre la renta fiscal	0% Texto Ordenado Título 4, art. 31 y Ley 14.650, art. 1
2) IVA (Impuesto al valor Agregado)	12% o 22% sobre los bienes o servicios	0% Texto Ordenado 1991, Título 10, art. 39 y art. 17 inc. 2, lit. C; Ley 14.650, art. 15 lit. D
3) PAT (Impuesto al Patrimonio)	2% sobre patrimonio	0% sobre el valor fiscal de los buques. Texto Ordenado 1991, Título 14, art. 31 y Ley 14.650, art. 15 lit. E

B) De las franquicias y facilidades otorgadas a los buques para su importación

La Ley 14.650 en sus disposiciones establece los siguientes beneficios:

- 1) La importación de buques para ser incorporados a la Marina Mercante Nacional, con un tonelaje mayor de 1000ts. de peso propio o menores de 1000ts. cuando la Prefectura Nacional Naval certifique que no se puede construir en el país en condiciones técnicas o económicas adecuadas, estará exonerada de todo tipo de tributo (art. 14).
- 2) Los buques de cabotaje y ultramar que reúnan las condiciones establecidas en los arts. 9 y 10 de la ley, así como los de bandera nacional existente a la fecha de promulgación de la misma, gozarán de los siguientes beneficios:
 - Exoneración de todo tributo para la importación de partes, equipos, repuestos, combustible y lubricantes necesarios, a su explotación.
 - Exoneración de todo tributo que grave los actos de enajenación del buque o la constitución de garantías sobre el mismo, así como, a la inscripción de dichos actos (art. 15).
- 3) La importación de buques que se efectúe con la totalidad de las divisas propias del armador será realizada "sin operación cambiaria".

C) Ley de Abanderamiento N° 16.387

Esta Ley introduce una serie de modificaciones a la antigua Ley de Abanderamiento 10.945 de octubre de 1947.

Debemos destacar que dentro de su normativa la Ley contiene los siguientes puntos que permiten a los buques de bandera nacional tener un rol más competitivo a nivel internacional como ser:

- 1) La matriculación y registro del buque son sin costos y libre de tributos.
- 2) El cese de bandera es ágil y sencillo, efectuándose dentro de las 72 horas hábiles.
- 3) No se necesita el depósito de garantía para matricular un buque.
- 4) No es obligatorio realizar viajes a puertos nacionales.
- 5) La tripulación necesaria en la explotación comercial del buque es fijada de común acuerdo entre los empresarios y trabajadores. En caso de no arribar a consenso resolverá el punto un organismo estatal.
- 6) La integración de la tripulación es mucho más flexible exigiéndose en principio que el 75% de la oficialidad y tripulantes sean nacionales, pudiendo por razones fundadas disminuirse este porcentaje. Hay un beneficio especial para los tripulantes oriundos de un país integrante del MERCOSUR, cuando la última bandera del buque matriculado en Uruguay sea de alguno de los cuatro países.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS
PUBLICAS

Decreto 311/93.- Ampliase los beneficios en el costo del combustible a los buques de bandera nacional (1541)

Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Economía y Finanzas
Ministerio de Industria, Energía y Minería

Montevideo, 24 agosto 1993.

Visita la necesidad de fomentar y desarrollar la Marina Mercante Nacional, haciéndola competitiva.

Considerando: I) Que es uno de los objetivos para lograr el desarrollo y fomento de la Marina Nacional la disminución de costos operativos de las empresas con buques de Bandera Nacional.

II) Que la Ley 8.761 L.O. P. Art. 3 de 15/10/81 en el texto dado por la Ley 15.312 de 10/08/92, faculta a la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP) con aprobación del Poder Ejecutivo a fijar el precio de los combustibles.

III) Que a los efectos de lograr los objetivos planteados, con especialidad cumplir los beneficios en el costo del combustible a los buques de bandera nacional y específicamente a los de cabotaje, otorgándoles un tratamiento igualitario al de

los otros buques que operan en nuestros puertos.

Atento a lo expuesto y a lo previsto en la Ley 8.761 Art. 3 Inc. F. de 15/10/81 y Ley 15.312 de 20/08/92.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1o.- El precio de los combustibles con destino al uso de buques o embarcaciones de bandera nacional que realicen servicios de navegación y comercio, exceptando los deportivos, se fijará tomando como referencia los precios en el mercado internacional.

Art. 2o.- Quedan comprendidos en este beneficio todos los buques o embarcaciones mercantes de pasajeros o carga de bandera nacional, cuyo destino sea puertos nacionales o extranjeros.

Art. 3o.- Comulsióname, juse a sus efectos a la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP), publíquese.- LACALLE
HERRERA - JUAN CARLOS RAFFO - IGNACIO DE POSADAS
MONTERO - EDUARDO ACHÉ.

Decreto 492/991.F (fijase la escala de valores fictos de los sueldos y jornales del personal embarcado en buques de la Marina Mercante Nacional. (1680)

Ministerio de Transporte y Obras Públicas
 Ministerio de Economía y Finanzas
 Ministerio de Defensa Nacional
 Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

Montevideo, 9 de setiembre de 1993.

Visto: El art. 34 del Decreto Ley N° 14.650 de 12 de mayo de 1977, que establece que el Poder Ejecutivo fija los valores fictos de los sueldos del personal embarcado en buques de la Marina Mercante Nacional, con el solo fin de calcular los aportes a los organismos de Seguridad Social.

Resultando: I) Que el Decreto N° 500/978 de 28 de agosto de 1978 fijó la tabla de sueldos fictos para el personal embarcado de la Marina Mercante.

II) Que el Decreto N° 712/980 de 31 de diciembre de 1980 dispuso los porcentajes del monto imponible a los efectos de determinar la aportación al sistema de Seguridad Social, para el caso del personal embarcado en buques de bandera nacional, disminuyéndolo en forma paulatina, lo que hizo que a partir del año 1984 el régimen de fictos quedara virtualmente inoperante.

Considerando: I) Que para lograr el fomento y desarrollo de la Marina Mercante Nacional es necesario disminuir los costos operativos, entendiéndose que el abajamiento a los aportes de la Seguridad Social es un rubro considerablemente importante para obtener una mayor competitividad de la Marina Mercante Nacional y lograr dicho fin.

II) Que la ratio legis del art. 34 del Decreto Ley N° 14.650 de 12 de mayo de 1977, faculta al Poder Ejecutivo a fijar los valores fictos de los sueldos y jornales del personal embarcado como forma de fomentar el desarrollo del sector.

Atento: A lo establecido precedentemente y a lo dispuesto por el art. 34 del Decreto Ley N° 14.650 de 12 de mayo de 1977.

El Presidente de la República

DECRETA

Art. 1°.- A los efectos de las aportaciones a los organismos de Seguridad Social se fija la siguiente escala de valores fictos de los sueldos y jornales del personal embarcado en buques de la Marina Mercante Nacional.

	FICTOS EN UR CAROFAJE	FICTOS EN UR	
		ULTRAMAR	
1) Capitán, Jefe de Máquina	20	100	80
2) 1° Oficial, 1° maquinista, 1° Patrón	18		
3) 2° Oficial, 2° Patrón, 2° Maquinista, Comisario Telegrafista	16		70
4) 3° Oficial, 2° Contramaestre, 3° Maquinista, 1° Electricista, 3° Patrón, Frigorista	14		60
5) 4° Oficial, 2° Electricista, Contramaestre, Mecánico	11		50
6) Cocinero, Palisero 1° Mozo, 2° Cocinero Engrasador, Foguista, Majuelo, Mozo, Limpiador, Ayudante de Cocina, Carpintero, Farolero	11		50

Art. 2°.- Comisarios, publicase, etc. - LA CALLE HERRERA - JUAN CARLOS RAFFO - IGNACIO DE POSADAS MONTERO - DANIEL HUGO MARTINS - RICARDO REILLY.

ANEXO III

ACTA DEL GRUPO TECNICO N° 2

En la Ciudad de Formosa, República Argentina, a los 21 días del mes de marzo de 1994, se reunió el Grupo mencionado integrado por los delegados de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay cuya conformación figura en el Apéndice N° I.

El mencionado Grupo se reunió bajo la presidencia del Prefecto Principal Romeo Salvador CAPONE, actuando como relator el Prefecto Daniel Osvaldo BORELLI, ambos de la Delegación Argentina.

Se encargó al Grupo el tratamiento de los siguientes puntos del Temario Tentativo de los Grupos Técnicos:

- a) Adaptación del Convenio Internacional de Arqueo de Buques.
- b) Consideración final para la aprobación del Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta.

Respecto del punto a) se consideró la documentación aportada por la República de Bolivia "Proyecto de Arqueo de Embarcaciones", la presentada por la República Argentina con relación a los espacios a excluirse y la de la República Oriental del Uruguay en lo que atiende al cálculo de volúmen aplicables a embarcaciones de la Hidrovía.

Así analizados los citados documentos surge la dificultad de compatibilizarlos con el Convenio Internacional de Arqueo de Buques, teniendo en cuenta lo que dispone el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte sobre Navegación y Seguridad en su Artículo II, que decide adoptar como base dicha norma internacional, las Delegaciones entienden conveniente realizar la adaptación de la misma al ámbito de la Hidrovía. La delegación de Brasil propone encargarse de realizar tal adecuación que será entregada tentativamente 30 días antes de la próxima Reunión de Grupos Técnicos, a través de la Secretaría Ejecutiva, para su análisis y consideración.

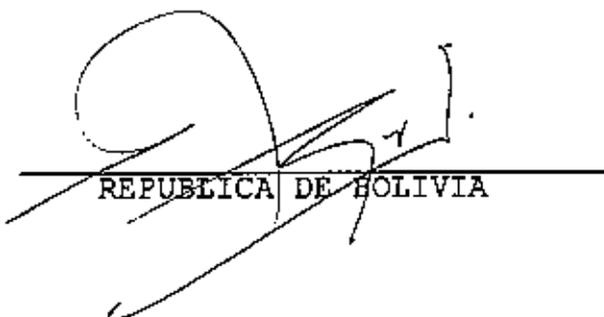
En lo atinente al punto b) cabe destacar que el Reglamento de Transporte de Mercaderías sobre Cubierta fué consensuado en la IXa. Reunión Ordinaria del CIH, en Paraná, República Argentina y cuyo texto final fué analizado por este Grupo Técnico y se adjunta como Apéndice II.

Se sugiere entonces solicitar al CIH la aprobación del Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta.

Este Grupo Técnico clausuró sus deliberaciones el día 23 de marzo de 1994.



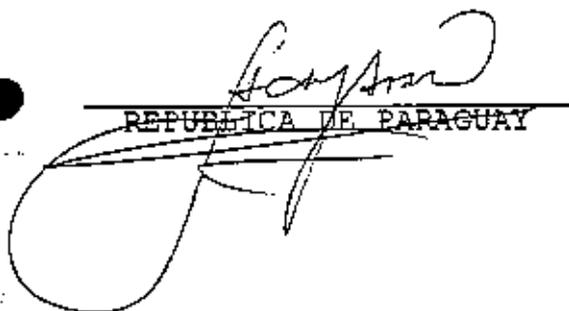
REPUBLICA ARGENTINA



REPUBLICA DE BOLIVIA



REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL



REPUBLICA DE PARAGUAY



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

APENDICE I

LISTA DE PARTICIPANTES DEL GRUPO 2

ARGENTINA

Pref.Princ. Romeo Salvador CAPONE
Prefectura Naval Argentina

Pref. Daniel Osvaldo BORELLI
Prefectura Naval Argentina

BOLIVIA

Ing. Franz Freddy ALCAZAR GONZALES
Director del Estudio Integral del transporte
Secretaría de Transportes y Comunicaciones
Aeronáutica Civil

BRASIL

Ing.Nav. Alexandre José TRINAS DE FREITAS
Diretoria de Portos e Costas
Ministério da Marinha.

PARAGUAY

Cap.Nav. Lucas Adolfo SOSA SALINAS
Jefe de Departamento Política y Planificación
Dirección General Marina Mercante

Cap.Nav. Cayo Oscar ROJAS CUEVAS
Secretario General Flota Mercante Paraguaya S.A.

URUGUAY

Cap.Frag. Eduardo CRAIGDALLIE
Secretario Delegación-Armada Nacional

Ing. Luis PERDOMO
Dirección Fluvial de Transporte Marítimo y Fluvial
Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

APENDICE II

GRUPO 2

REGLAMENTO UNICO PARA EL TRANSPORTE
DE MERCADERIAS SOBRE CUBIERTA
EN EMBARCACIONES DE LA HIDROVIA

Artículo 1
Normas aplicables

El transporte de mercaderías sobre cubierta en embarcaciones de la Hidrovía se rige por las disposiciones de este Reglamento.

Artículo 2
Tipos de carga

Sólo podrá transportarse sobre cubierta:

- 1.1. Mercadería de tipo seca, líquida y semilíquida envasada.
- 1.2. Mercaderías peligrosas, siempre que se observaran, además de las disposiciones de este Reglamento, las normas establecidas por la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974 (SOLAS 74), sus Protocolos y Enmiendas.
- 1.3. Animales en pie, siempre que se observaran, además de las disposiciones de este Reglamento, las normas establecidas por el ordenamiento jurídico interno de los Países signatarios.
- 1.4. Aquellas mercaderías no contempladas en este artículo, cuando a criterio de las autoridades competentes de los Países signatarios no comprometieran la seguridad de la embarcación.
- 1.5. Para los casos mencionados en 1.3. y 1.4. la Autoridad competente de cada País signatario asentará la autorización pertinente en el correspondiente casillero del Certificado de Seguridad de la Navegación para las Embarcaciones de la Hidrovía.

Artículo 3
Embarcaciones excluidas

No podrán transportarse mercaderías sobre cubierta en:

- 1.1. Embarcaciones tanques, cuando transportaran sustancias inflamables a temperatura inferior a setenta grados centígrados.
- 1.2. Embarcaciones que transportaren más de doce pasajeros, salvo autorización especial otorgada por las autoridades competentes de

los Países signatarios, la cual debe asentarse en el Certificado de la Navegación para las Embarcaciones de la Hidrovía.

Artículo 4 Estabilidad

La estabilidad de las embarcaciones se verificará en base a los cálculos técnicos consignados en el Apéndice 1, del Reglamento Unico para la Asignación de Francobordo para Embarcaciones de la Hidrovía. Dicha verificación se complementará con la realización de las pruebas de inclinación establecidas en el Apéndice 1 de la reglamentación mencionada en el párrafo anterior.

Artículo 5 Visibilidad

La altura cubertada no podrá obstruir la visión del timonel a una distancia mayor a la equivalente a 1,5 veces la eslora máxima cuando se tratara de embarcaciones autopropulsadas, semi-integradas o similares, y a cinco (5) veces la eslora máxima del tren de remolque tratándose de embarcaciones que navegaran en convoy. La distancia mencionada en el párrafo anterior, es la comprendida entre la perpendicular trazada desde la parte más saliente de proa y el punto en que la línea de visión del timonel, tomada desde su puesto de mando, corta el agua a proa. Las distancias consignadas corresponden a valores máximos pudiendo en ciertos casos, las Autoridades competentes definirán distancias menores en función de las características físicas del río en determinados tramos.

Artículo 6 Resistencia de la Zona de Apoyo

La resistencia estructural de las cubiertas y tapas de escotillas donde se apoya la cubertada debe estar en relación al peso de la carga que se pretende transportar. Los cálculos técnicos considerarán el factor de estiba de la carga a transportar sobre cubierta, las sobrecargas derivadas del embarque de agua, efectos dinámicos y aumento de pesos debido a la absorción de agua.

Artículo 7 Accesibilidad

La disposición de la cubertada debe permitir el acceso de la

tripulación hacia proa, popa y lugares en los que se ubicaran los elementos de maniobra de la embarcación.

Artículo 8 Lugares Libres

La cubertada debe permitir el acceso y el cierre efectivo de las aberturas de los compartimentos destinados a la tripulación, pasajeros, pañoles de incendio y salvamento. No podrá obstruir imbornales y portas de desagüe, bocas de incendio, sonda, venteos, ventiladores, elementos de amarre y fondeo, el acceso a las maquinarias emplazadas en cubierta para efectuar maniobras de atraque, fondeo y remolque, ni impedir el arriado de elementos de salvamento. Asimismo, la cubertada debe permitir el acceso a las bodegas de la embarcación sin que sea necesario moverla.

Artículo 9 Embarcaciones Tanques

Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 7 y 8 cuando la cubertada fuera transportada en embarcaciones tanques, debe permitir el acceso a los elementos de maniobra emplazados sobre cubierta y a las válvulas de los sistemas de achique, venteo y extinción de tanques.

Artículo 10 Barandillas de Seguridad

Cuando el acceso a los sitios indicados en los artículos anteriores se efectuara por encima de la cubertada o a través de las bandas de la embarcación, se deberán instalar barandillas cuya altura mínima no podrá ser inferior a 1 metro, a los fines de permitir a la tripulación la circulación segura.

Artículo 11 Trincado de las Mercaderías

El trincado de la cubertada debe impedir su movimiento en navegación, permitiendo su divisibilidad en caso de peligro.

Artículo 12 Elementos de trincado

Las características de los cables, cadenas, tensores, grilletes, y

demás accesorios de trincado de la cubertada, deben ser tales que aseguren la inmovilidad de la carga.

Artículo 13 Planos y Cálculos

Los interesados en transportar mercaderías sobre cubierta, deberán presentar por única vez ante las Autoridades competentes de los Países Signatarios, los planos y cálculos demostrativos de la aptitud de la embarcación a tal fin debiendo contener como mínimo informaciones tales como, carga admisible por m², altura máxima de cubertada, distribución de carga y relación de ordenada del centro de gravedad vs. el calado.

Los planos a presentar deberán contemplar las exigencias establecidas por este Reglamento relativas a accesibilidad, visibilidad, lugares libres y trincado, en relación a la distribución prevista.

Los cálculos que se deben adjuntar se adecuarán a lo dispuesto por los artículos 4 y 6 en materia de estabilidad de la embarcación y resistencia estructural de la zona de apoyo de la carga, respectivamente.

La documentación exigida en los párrafos anteriores deberá presentarse por duplicado.

Artículo 14 Inspección de Constatación

Previo a la aprobación de los planos y cálculos mencionados en los artículos anteriores, la Autoridad Competente del país de bandera de la embarcación la inspeccionará a los fines de constatar en ella los elementos técnicos de juicio aportados.

Artículo 15 Emisión del Certificado

Cuando los resultados de la inspección de constatación referida en el artículo anterior se correspondieran con los elementos técnicos de juicio, la Autoridad Competente consignará la autorización en el casillero correspondiente del certificado de Seguridad de la Navegación para las Embarcaciones de la Hidrovía.

Artículo 16 Duplicados

Los duplicados de los planos y cálculos aprobados, integrarán la

documentación de la embarcación, para información del capitán, patrón u oficial fluvial y control de las Autoridades Competentes de los Países Signatarios.

Artículo 17
Circunstancias excepcionales

Por razones de fuerza mayor o cuando se tratara de cargas especiales, las Autoridades Competentes de los Países Signatarios podrán autorizar el transporte de mercaderías sobre cubierta, eximiendo del cumplimiento de ciertas exigencias dispuestas en este Reglamento.

Artículo 18
Vigencia de la Autorización

La asignación y permiso de transporte de mercaderías sobre cubierta tendrá vigencia en tanto no se introduzcan en la embarcación modificaciones que alteren las condiciones iniciales de asignación de cubierta.

ANEXO IV

ACTA DEL GRUPO TECNICO Nº 3

En la ciudad de Formosa, el 21 de marzo de 1994, quedó constituido el Grupo Técnico Nº 3, que desarrolló sus tareas bajo la Presidencia de la Delegación Argentina, ejercida por el Capitán Enrique OYHAMBURU, quedando a cargo de las funciones de Relatoría la misma Delegación, siendo designado a tales efectos la Licenciada Alejandra MARTIN.

La nómina de integrantes del Grupo se agrega como Apéndice I.

El Grupo se encargó del tratamiento de los siguientes ítems de la Agenda:

- Tema 4: Adopción de Exigencias Comunes para la Matriculación de las Embarcaciones y Diseño de un Sistema de Información sobre Matriculación de Embarcaciones, Altas, Bajas y Modificaciones.
- Tema 6: Documento elaborado por la Unión Europea "MISION PUERTOS HIDROVIA".
- Tema 7: Análisis y consideración de los Términos de Referencia presentados por FONPLATA para el Desarrollo de las Areas Productivas en los Hinterlands Portuarios.

La Delegación de Bolivia hizo entrega del documento conteniendo su propuesta sobre "Adopción de Exigencias Comunes para la Matriculación de las Embarcaciones" y "Diseño de un Sistema de Información sobre Matriculación de Embarcaciones, Altas, Bajas y Modificaciones".

A continuación realizó una breve exposición sobre el contenido de la propuesta. Las Delegaciones coincidieron en expresar su interés en analizar en profundidad dicho documento, para lo cual deberán someterlo a la consideración de sus organismos nacionales competentes.

Se acordó que las observaciones y comentarios que los Países realicen al documento sean remitidas a la Secretaría Ejecutiva en el plazo de 30 días a partir de la finalización de esta reunión. La Secretaría, a su vez, informará dichas observaciones a la Delegación de Bolivia para su inclusión en el documento.

[Handwritten signature]

Acta Grupo Cerros

Asimismo, se
este document
los Grupos Té

*303 Herrero (24)
Acte XIV 1984*

que el tratamiento de
la próxima reunión de

A continuació
informe produ
HIDROVIA".

En general los deleg

opiniones acerca del
: de la "MISION PUERTOS

En general, l

*Comunicaron en
expresar*

a expresar:

a - Que el t
acordado
altament

a-b-c-d-e-

aporte a los objetivos
a línea de cooperación
lo;

b - Que el l
debería
que los
las téc
emplazam
estudio.

s por la Unión Europea
cluir otros puertos, ya
le índole diferente que
prioridad a otros
emplados en el presente

c - Que si bien el proyecto presenta propuestas ambiciosas en cuanto al establecimiento de un sistema de información al estilo del que se encuentra funcionando en hidrovías europeas, no debe descuidarse la realidad actual de esta Hidrovía, y, en este sentido, no debería descartarse la posibilidad de asignar recursos a otras áreas con necesidades más urgentes.

d - En el Capítulo 4 debería incluirse un nuevo punto que contemple el desarrollo de un esquema coordinado de gestión operacional de la Hidrovía, de acuerdo con los criterios que proponga el C.I.H.

e - Que el documento final debería satisfacer los requisitos para solicitar el financiamiento destinado a la ejecución de obras recomendadas.

Asimismo, las Delegaciones expresaron observaciones puntuales en relación con algunos de los contenidos del Informe.

En este sentido, la Delegación Argentina señaló:

a - Que el ámbito del proyecto debe circunscribirse al definido para el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná, por lo cual no debería incluir referencias y recomendaciones relativas al Río de la Plata.

b - Que debe incluirse el puerto de Barranqueras, ya que dentro del esquema portuario nacional, le ha sido asignada prioridad

Handwritten signatures and initials

y cumple con amplias posibilidades como eje transversal de transporte.

Por su parte, la Delegación de Bolivia expresó los siguientes comentarios y observaciones relacionados con los proyectos sugeridos para su país.

Al respecto señaló su conformidad con la priorización de Puerto Busch y Puerto Quijarro. Sin embargo se estimó necesario incluir ciertas modificaciones orientadas a aclarar la concepción de los estudios propuestos:

a - Puerto Busch

No coincide con el objetivo de "asesorar a la administración boliviana en la creación de un puerto", señalado en la pág 23 del Tomo III.

Sobre el particular, consideró pertinente subrayar que Puerto Busch cuenta con estudio de factibilidad. Por lo tanto, el alcance del trabajo a emprenderse deberá ser de Diseño Final, por lo cual la redacción en la parte de OBJETO DEL ESTUDIO debería señalar: "Completar los estudios tendientes al financiamiento de Puerto Busch".

Asimismo, en la parte TAREAS POR REALIZAR estimó necesario adicionar: "El estudio deberá incluir, la actualización de la factibilidad, el redimensionamiento del proyecto y la evaluación del impacto ambiental".

La información hidrológica de la zona demuestra que el área de Puerto Busch tiene carácter inundable y no precisamente pantanoso como se lo caracteriza, concepto que por las implicaciones del caso es oportuno corregir.

b - Puerto Quijarro

Con relación a Puerto Quijarro observó que el trabajo plantea de manera general el estudio de las condiciones de navegabilidad del Canal Tamengo, a fin de evaluar las posibilidades de nuevos proyectos portuarios en la zona. Manifestó que el Módulo "A" del Programa de Estudios de Preinversión que se encamina con la cooperación BID/PNUD, incorpora de manera específica los parámetros técnicos incluidos en la propuesta.

En consideración a lo expuesto en el inciso anterior, el objeto del estudio debería concentrarse en evaluar la infraestructura física de Central Portuaria Aguirre y recomendar las acciones y trabajos complementarios a implementarse para mejorar las instalaciones, optimizar, economizar los servicios y ofrecer una gestión portuaria moderna adecuada a los requerimientos del transporte

MG *unpt* *unze* *unf*

internacional.

A su vez, la Delegación de Brasil señaló un punto que deberá ser contemplado a los efectos de ajustar la propuesta de la Unión Europea:

- a - Para el Puerto de Cáceres debería incluirse un estudio de impacto ambiental del nuevo puerto, el desarrollo de un plan rector del distrito portuario y la especificación de las facilidades portuarias y del esquema de gestión operacional del puerto.

Para el análisis de los "Términos de Referencia para el Desarrollo de las Areas Productivas en los Hinterlands Portuarios", presentados por FONPLATA, el Grupo decidió proceder a su lectura y consideración detallada.

Las Delegaciones destacaron la importancia del estudio propuesto por FONPLATA y realizaron un amplio intercambio de ideas con el propósito de precisar sus alcances.

En particular, las Delegaciones coincidieron en observar los siguientes puntos:

- 1) Pág. 3 -II OBJETIVO

Insertar en el texto las palabras:

"...objetivo general proponer opciones para el desarrollo..."

- 2) Pág. 8., 9 y 10

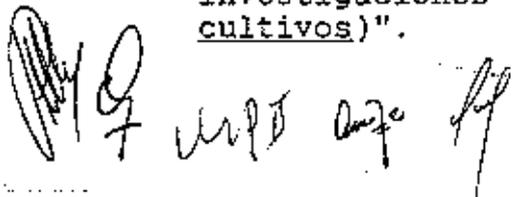
- 1 - Después de la línea B-2, insertar:

ítem c. - diagnóstico de disponibilidad energética.

- 2 - Alterar el ítem "c" para "d".

- 3 - Insertar al final del nuevo ítem "d1" (antes c1), un párrafo con el siguiente texto:

"Serán evaluados nuevos productos, de potencial reciente, y también las posibilidades indicadas por las investigaciones agrícolas de cada país (nuevos cultivos)".



4 - En el ítem numerado como "d2", insertar:
"...y los precios, bien como la perspectiva de nuevas industrias que se instalarán como consecuencia de los nuevos proyectos en la región".

5 - Insertar el ítem "e" para tratar proyectos productivos y de infraestructura regional, en etapa de planeamiento y en ejecución.

6 - Alterar el ítem "d" como "f"

3) Suprimir el último párrafo de la página 9 y los dos primeros de la página 10.

4) Pág. 10

Insertar como "B" lo que sigue:

"B - COMPETITIVIDAD, POTENCIALIZACION DE LAS ACTIVIDADES Y ORDENAMIENTO DE LAS AREAS PRODUCTIVAS.

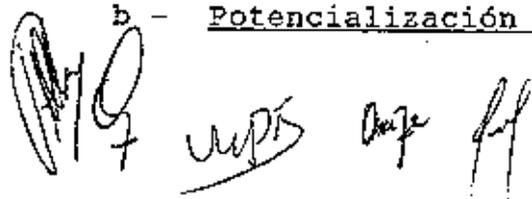
a - Competitividad

La competitividad de los productos a ser transportados por la Hidrovía será determinada en función de los costos de producción actuales y potenciales (considerando los conceptos de control de calidad total y de sustentabilidad ambiental) y los precios proyectados en los mercados regional e internacional. En el análisis de competitividad serán evaluados los medios alternativos al transporte hidroviario, para cada área seleccionada, sea en la actualidad, sea previendo la implementación de sistemas de transportes en etapa de planeamiento o en ejecución.

El puerto será elemento estructurante del espacio económico del hinterland en la medida en que la Hidrovía se muestre como un medio de transporte competitivo.

La competitividad será definida para productos agrícolas e industriales, inclusive insumos agrícolas que vengan a ser producidos regionalmente, además de energéticos.

b - Potencialización de actividades productivas

Handwritten signatures and initials, including a large signature on the left and several smaller ones to the right.

Definidas las ventajas comparativas para cada producto y área seleccionada, a través del transporte fluvial, serán estimados los volúmenes posibles de ser transportados, por tramos de la Hidrovía, considerando las condiciones de los mercados potenciales.

En tal sentido, deberán aprovecharse al máximo las posibilidades del mercado regional y la utilización óptima de las bodegas, tanto en tráfico de subida como de bajada.

Serán potencializadas las principales actividades agrícolas e industriales definidas en el Diagnóstico como viables, a través de proyecciones realizadas para horizontes de tiempo de 5, 10 y 15 años.

c - Ordenamiento de las Areas Productivas

El ordenamiento de las áreas productivas, a partir de los puertos y zonas industriales estructurantes de los espacios económicos, será definido a través del anteproyecto de sistemas sectoriales de infraestructura regional. Serán definidos los impactos en las áreas urbanas y en el ámbito social: migraciones, nivel de empleo, masa salarial e impuestos, necesidades de entrenamiento profesional y de gestión territorial. Las facilidades portuarias serán propuestas para cada situación, considerándose inicialmente un puerto a ser seleccionado por país".

5) Cambiar el ítem "B" por "C".

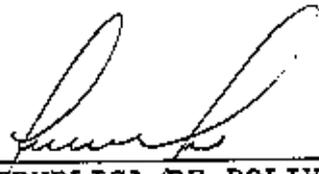
El Grupo Técnico comparte los términos del documento presentado por FONPLATA, con los agregados y observaciones que constan en la presente Acta.

El Grupo Técnico acordó solicitar al CIH que por intermedio de la Secretaría Ejecutiva, se entreguen a FONPLATA las observaciones realizadas para su análisis e inclusión en los Términos de Referencia presentados. Asimismo, solicitar a dicha Secretaría que recabe la opinión de dicho organismo para su posterior distribución entre los países.

[Handwritten signatures and initials]

El Grupo finalizó sus sesiones el día 23 de marzo de 1994, firmando la presente Acta.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

APENDICE 1

LISTA DE PARTICIPANTES DEL GRUPO No. 3

ARGENTINA

- Cap. Enrique OYHAMBURU
Director de Actividades Navieras
Direccion Nacional de Transporte
Fluvial y Maritimo
- Cap.Nav. Ricardo CARDOSO
Departamento de Intereses Maritimos
- Pref.May. Edgardo OJEDA
Prefectura Naval Argentina
- Lic. Alejandra MARTIN
Ministerio de Defensa

BOLIVIA

- Const.Civ Leonidas FERRUFINO
Asesor de Asuntos Maritimos
Subsecretaria Naval y de Intereses
Maritimos
- Dra. Guadalupe PALOMEQUE
Directora de Integracion
Ministerio de Relaciones Exteriores
y Culto

BRASIL

- Cap.Nav. Carlos FARIAS de PILLA
Agregaduria Naval
Embajada de Brasil
- Sra. Maria Aparecida LOPEZ NAHU
Primer Secretaria
Ministerio das Relacoes Exteriores
- Dr. Joao Urbano CAGNIN
Coordinador MIR
Ministerio de Integracion Regional

[Handwritten signatures and initials]

Dr. Oswaldo ALVAREZ de CAMPOS
Secretario de Estado
Estado de Mato Grosso

Sr. Augusto Carlos QUINTANILLA H. CUNHA
Jefe de Departamento de Licenciamento
IBAMA-Instituto de Meio Ambiente

PARAGUAY

Ing. Ramon A. CABRERA
Director de Desarrollo de Integracion Fisica
Ministerio de Relaciones Exteriores

Ing. Luis A. GARAY
Director Titular
Administracion Nacional de Navegacion y Puertos

Ing. Luis Maria DUARTE SOSA
Gerente de Navegacion e Hidrografia
Administracion Nacional de Navegacion y Puertos

URUGUAY

Cap.Nav. Ulises Walter PEREZ FUENTES
Director General
Direccion de Transporte Fluvial y Maritimo

Ing.Civ. Roberto SUAREZ NICOLINI
Jefe de Asesoría Técnica
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Handwritten signatures and initials, including a large stylized signature on the left, the initials 'URPE' in the center, and another signature on the right.

ANEXO IV

ACTA

GRUPO TECNICO Nº 3

En la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay a los 28 días del mes de julio de 1994, se reunió el Grupo Técnico Nº3, integrado por los Delegados de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay cuya conformación figura en el Apéndice I.

El mencionado Grupo se reunió bajo la presidencia del C/N (R) Ulises W. Perez actuando como relator el C/N (R) Ruben Gonzalez, ambos de la Delegación de Uruguay.

Se encargó al Grupo el tratamiento de los siguientes puntos del Temario de los Grupos Técnicos:

- 1 - Glosario uniforme de los Servicios Portuarios de la Hidrovía Paraguay - Paraná.
- 8 - Asignación de prioridades a los nuevos trabajos encargados al INTAL.
- 10 - Régimen uniforme sobre requisitos para ejercer el pilotaje.
- 11 - Documento elaborado por la Unión Europea "Misión Puertos Hidrovía".
- 12 - Varios.

Respecto al Punto 1) el Grupo de Trabajo analizó el documento presentado por el Consultor de INTAL, Sr. Martín Sgut. Luego de un amplio intercambio de ideas el Consultor reformuló las recomendaciones establecidas en la página 40 en base a las observaciones efectuadas, las que fueron recojidas en el Apéndice II de la presente Acta.

Sobre el particular se resolvió recomendar al CIH que dicho trabajo sea sometido a consideración de los organismos pertinentes en cada uno de los países miembros, y en ocasión de la XVI Reunión del CIH, se realice una reunión de expertos portuarios para continuar el tratamiento del tema tendiente a su aprobación.

Respecto al Punto 8) se efectuó una redistribución de los nuevos trabajos encargados al INTAL, en la XIV Reunión del CIH. En tal sentido se consideró que los estudios del "Reglamento Unico para la Seguridad de las Cargas Transportadas, no Normadas en el Título II, Capítulo V, Sección I del Protocolo de Navegación y Seguridad", el "Régimen Unico de Autorizaciones para las Embarcaciones Quimiqueras de la Hidrovía" y el "Régimen Unico de Autorizaciones para las Embarcaciones Gaseras de la Hidrovía" son objeto de tratamiento similar por lo que podrían ser unificados en un solo estudio denominado "Identificación de Ausencias o Deficiencias de Normas que Regulen el Transporte de

[Handwritten signatures]

Diferentes Tipos de Carga y Evaluación de la Necesidad de Elaborar dichas Normas".

Al respecto el INTAL deberá realizar una actividad de identificación, a lo largo del Protocolo de Navegación y Seguridad y la Reglamentación conexas aprobada por el C.I.H. y en estudio por parte de los Grupos Técnicos, de la normativa aplicable a cada tipo de carga, con el objeto de determinar si realmente existe un campo no regulado y la necesidad de establecer normas únicas aplicables.

El Grupo Técnico analizará dicho informe y evaluará la conveniencia de la eventual realización de los correspondientes trabajos en cuyo caso elaborará términos de referencia.

En cuanto al "Régimen de Reembolso por los Gastos que demanden las Operaciones de Lucha contra la Contaminación producida por las Embarcaciones de la Hidrovía", el Grupo Técnico acordó que el INTAL tome como base los antecedentes internacionales sobre la materia y su aplicación al ámbito de la Hidrovía.

En igual sentido el Grupo Técnico entendió que existen diferentes antecedentes a nivel internacional en el ámbito del transporte por agua que puede considerarse como fuentes para el "Reglamento sobre las Condiciones Generales de las Pólizas de Seguro", adoptando criterios comunes de cobertura destinados a la indemnización por daños ocasionados a intereses asegurables de las embarcaciones, tripulación, pasajeros, medio ambiente y de terceros.

El Grupo Técnico consideró que los trabajos, según su presente reformulación, deberán concluirse en un plazo que no exceda el de la celebración de la próxima reunión de los Grupos Técnicos.

Finalmente, se evaluó la necesidad e importancia de la realización de los trabajos mencionados, concluyendo que los mismos tratan distintos aspectos esenciales del Protocolo de Navegación y Seguridad, y que sin ellos quedaría inconclusa la regulación de la actividad. Por ello, no existe un parámetro de referencia que permitiera asegurar prioridades.

El Grupo Técnico entiende que con la presente reformulación y fijación de alcance y plazos para los estudios, se producirá una considerable disminución en la carga de trabajo del INTAL.

Respecto al Punto 10) la Delegación Argentina realizó una exposición del contenido del Proyecto del Reglamento. Se efectuó un detallado análisis del mismo haciéndose observaciones por parte de todas las Delegaciones. En razón de ello se acordó que la Delegación Argentina redacte un nuevo texto del mencionado documento que recoja las observaciones referidas. La Delegación Argentina se comprometió a remitir el mismo a las demás Delegaciones a través de la Secretaría Ejecutiva en un plazo no mayor de treinta días, para ser analizado en la próxima

[Handwritten signatures and initials]

Reunión de Grupos Técnicos

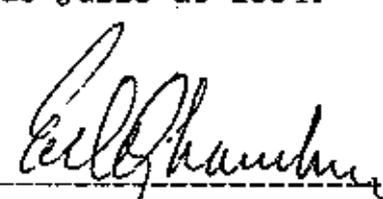
Respecto al Punto 11), el Jefe de la Delegación Argentina que integró la Comisión de la Secretaría Ejecutiva a la Unión Europea en Bruselas, informó del resultado de la misma, expresando que la Unión Europea estaría en condiciones de aceptar modificaciones de forma como las formuladas por las Delegaciones de Brasil y Bolivia en la XIV Reunión del CIH que constan en los Informes Técnicos correspondientes.

En el Apéndice III de la presente Acta, se agregan las observaciones mencionadas solicitándose al CIH que instruya a la Secretaría Ejecutiva para que efectúe una nueva redacción del Tomo III del documento "Misión Puertos Hidrovía" que incluya dichas observaciones para su posterior remisión a la Unión Europea.

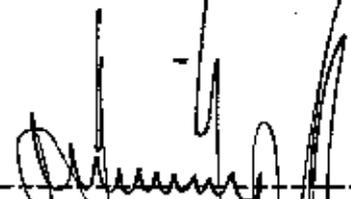
Respecto al Tema 12), se trataron los siguientes asuntos:

- a) **Reglamento Unico de Balizamiento**
El Grupo Técnico considera que el reglamento, elaborado por Brasil, en Idioma Portugués, y que fue traducido al Español por ALADI presenta errores de traducción. En base a lo expuesto recomienda al CIH que solicite a ALADI la revisión de la citada traducción.
- b) **Documento INTAL sobre Régimen Unificado de Infracciones.**
Dada la demora en recibir el trabajo encargado, el Grupo Técnico manifiesta su preocupación por no disponerse del mismo en el tiempo programado. Se recomienda al CIH que realice las gestiones correspondientes para que el trabajo sea entregado a la brevedad.

Este Grupo Técnico clausuró sus deliberaciones el día 23 de julio de 1994.-



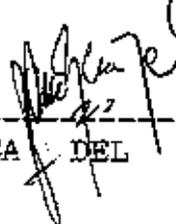
REPUBLICA ARGENTINA



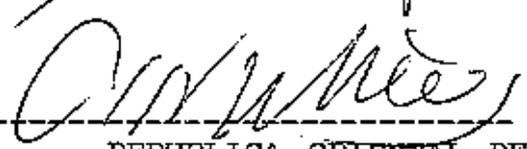
REPUBLICA DE BOLIVIA



REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL



REPUBLICA DEL PARAGUAY



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

APENDICE I

LISTA DE PARTICIPANTES
GRUPO TECNICO No 3

ARGENTINA

Cap. Enrique OYHAMBURU
Director de Actividades Navieras
Dirección Nacional de Transporte
Fluvial y Marítimo

Cap. Nav. Ricardo CARDOSO
Departamento de Intereses Marítimos

Pref. May. Edgardo OJEDA
Prefectura Naval Argentina

C/C Guillermo BARTOLETTI
Auditor, Asesor Jurídico de Asuntos Marítimos
Armada Argentina

C/A (RE) Carlos Alfredo VAHINGER
Asesor

BOLIVIA

C/N Mariano Gomez BARTHELEMY
Director de Puerto y Vías Navegables
Subsecretaría Naval

Const. Civ. Leonidas FERRUFINO
Asesor
Subsecretaría Naval de Intereses Marítimos

BRASIL

Cap. Nav. Carlos FARIAS de PILLA
Agregaduría Naval
Embajada de Brasil en Argentina

Sr. Augusto Carlos QUINTANILHA
Jefe del Dpto. de Licenciamiento
Instituto Brasileiro de Medio Ambiente y Recursos
Renovables

Sr. Joao Urbano CAGNIN
Coordinador General
Ministerio de Integración General

Handwritten signatures and initials:
CAGNIN
OJEDA
BARTOLETTI

PARAGUAY

Ing. Ramón A. CABRERA
M.RR.EE.

C/N (S.R.) Rúben D. LEZCANO
Director marina Mercante

Ing. Luis G. GARAY
Director de A.N.P.

C/N (S.R.) Oscar Rojas CUEVAS
Secretario Gral. FLOMEPAR S.A.

Ing. Luis M. DUARTE
Gerente de la Hidrovia

Dr. José J. CACERES
Jefe Asesoría Técnica de Aduana

Ing. Celso AYALA
Secretaría Técnica de Planificación.

URUGUAY

Cap. Nav. (R) Ulises Walter PEREZ FUENTES
Director General
Dirección de Transporte Fluvial y Marítimo

Cra. Leticia GALLARRETA
Directora División Control Operativo
Dirección General de Transporte
Fluvial y Marítimo

Dra. Rosa CASAS SILVERA
Asesora
Dirección General de Transporte
Fluvial y Marítimo

Cap. Nav. (R) Rubén GONZALEZ
Asesor
Dirección General de Transporte
Fluvial y Marítimo

Handwritten signatures and initials:
- A signature that appears to be "Celso Ayala" with a large flourish.
- A signature that appears to be "Luis G. Garay".
- A signature that appears to be "Rosa Casas Silvera".
- A signature that appears to be "Rubén González".

APENDICE II

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSION

Se llega a la conclusión que la implantación de un glosario uniforme de los servicios portuarios en la Hidrovía, aparte de ser un factor de integración, posibilitaría una defensa de los intereses de los usuarios, en función de que la gradual unificación de estas nomenclaturas facilitaría la interpretación de parte de los comerciantes y de los navieros de las condiciones de servicios portuarios en la región, facilitando la competencia.

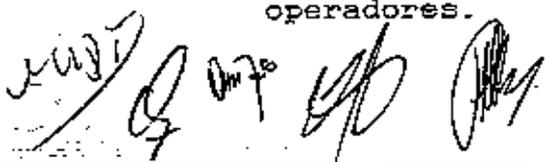
RECOMENDACIONES

19- El ámbito de aplicación de este glosario deberá ser indiscutiblemente el marco de la Hidrovía, no obstante es recomendable considerar que en un futuro, una vez que la redacción del glosario tenga aprobación en grado de detalle, que el mismo podría tener vigencia a nivel también del MERCOSUR. A ese efecto una vez que este glosario sea aprobado el CIH podría considerar la elevación de este glosario a la Secretaría Coordinadora del MERCOSUR para que esta considere avanzar en su aprobación y por ende posible aplicación a nivel de todos los litorales de cada país.

20- El presente documento, en particular en su Capítulo 5 "DENOMINACIONES PROPUESTA PARA LOS SERVICIOS PORTUARIOS", contiene el glosario uniforme recomendado. Es necesario desarrollar una reunión técnica que incluya a los responsable de las Autoridades Portuarias de cada país, al efecto que en esta reunión y en forma conjunta se efectúen los ajustes técnicos de detalle, al efecto de que se llegue en esa reunión a un consenso definitivo de su redacción. A partir de ese ajuste definitivo sería posible que el CIH apruebe mediante resolución el glosario uniforme.

30- La aprobación de la resolución de estas denominaciones, no implica que instantáneamente los países y sus puertos modifiquen las denominaciones vigentes. Esta decisión implica que gradualmente cada país mediante las medidas acordadas a su legislación procedan a:

- a.- Iniciar los procesos de adecuación de las tarifas que manejan los gobiernos.
- b.- Iniciar las gestiones para lograr la adhesión de aquellas entidades autónomas o privadas que poseen puertos.
- c.- Tener en cuenta el glosario uniforme y exigir su aplicación en toda aquella concesión, permiso o autorización de habilitación de puertos a futuros operadores.



40- Más allá de la redacción de este glosario uniforme, el cual es indicativo; y el cual solo incluye, las denominaciones, la estructura y las bases tarifarias, cada país estará en completa libertad para aplicar, omitir o ajustar los rubros.

Handwritten signatures and initials:
WAB
S
D
E

APENDICE III

MISION DE PUERTOS HIDROVIA

Pag.5

2 .TERMINOS DE REFERENCIA TECNICOS

GENERALIDADES

"Adicionalmente" en vez de "finalmente" en el último párrafo.

Inclusión de un nuevo párrafo.

"Finalmente serán también presentados las inversiones para las obras, equipos, sistema de información y medidas recomendadas para cada puerto, de modo de posibilitar pedidos de financiación a los órganos internacionales."

Pag.19 PUERTO DE CACERES

Objeto del Estudio

Desarrollar un plan rector del distrito portuario y un estudio de impacto ambiental.

Tareas por realizar

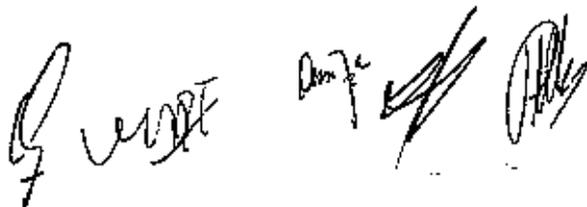
El estudio deberá tener en consideración el proyecto existente de implantación de un nuevo puerto y deberá incluir:

- Elaboración de un plan rector del distrito portuario.
- Estudios de impacto ambiental y de las medidas necesarias para minimizar los aspectos negativos.
- Especificaciones de las facilidades portuarias y del esquema de gestión operacional del Distrito Portuario.
- Evaluación técnica del puerto y de sus accesos.

Pag.22 CENTRAL AGUIRRE

Objeto del Estudio

- Examinar las posibilidades de nuevos proyectos portuarios en Canal Tamengo así como evaluar las condiciones físicas orientadas a mejorar la gestión operativa y administrativa de Central Portuaria Aguirre.



Tareas por realizar

- El estudio deberá incluir:
 - Recomendar sobre las posibilidades de nuevos puertos en canal Tamengo, considerando las informaciones técnicas.
 - Evaluar en profundidad las acciones de los trabajos necesarios para mejorar las instalaciones y servicios de gestión portuaria en la Central Aguirre.
 - Evaluar las inversiones en Central Aguirre con miras a los pedidos de financiamiento internacional.

Pag.23 PUERTO BUSCH

Objeto del Estudio

Completar los estudios tendientes al diseño final y financiamiento de Puerto Busch.

Tareas para realizar

El estudio deberá incluir:

- La actualización de los estudios de factibilidad y redimensionamiento del proyecto.
- Evaluación de las inversiones necesarias en el puerto y sus accesos.
- Evaluación de Impacto Ambiental y de las necesidades para minimizar los aspectos negativos.

Pag.28 Sistemas de información

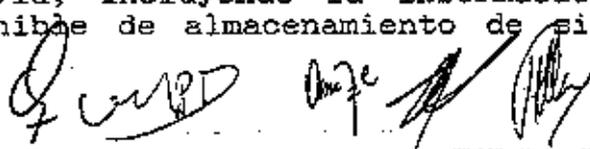
En texto (tercer punto), agregar:

- Tales sistemas podrán resultar en un sistema de gestión operacional unificado de la Hidrovía, de acuerdo a criterios ajustados con el CIH.

Pag.33 - 4.3. ESQUEMA DE GESTIÓN OPERACIONAL UNIFICADO.

Item 4.3.1. Interés del Sistema

La operacionalidad de los sistemas de información de niveles de agua y de flujos de mercaderías, será facilitada por un esquema de gestión operacional unificada de la Hidrovía, incluyendo la información sobre la capacidad disponible de almacenamiento de silos y almacenes a lo



largo del sistema hidroviario.

Item 4.3.2. Objetivo del Estudio

Sugerencia de un modelo gerencial unificado de la Hidrovía a ser elaborado en conjunto con el C.I.H., previendo la implementación gradual de acciones con vista a:

- Centralización de las actividades de obtención y disposición de informaciones sobre niveles de agua, flujo de mercancías, y otros.
- Simplificación y modernización de procedimientos operacionales.
- Ampliación del sistema de información en cooperación con los usuarios de la hidrovía, en el sentido detector con los de otros medios alternativos de transporte y en el sentido difusor de las ventajas comparativas de la hidrovía, con el objeto de captación de nuevas cargas.
- Articulación del transporte fluvial con el transporte marítimo, racionalizando costos, plazos y rutas.

Item 4.3.3. Metodología a utilizar

- El consultor deberá abordar el conjunto de los elementos indicados, coordinadamente con el C.I.H., procurando adoptar la experiencia de gestión integrado de los sistemas hidroviarios internacionales para la situación específica de la hidrovía Paraguay - Paraná.
- Deberán ser identificadas las dificultades, como superarlas y las ventajas de un esquema gerencial unificado de la hidrovía inclusive como un factor de inducción del desarrollo y ampliación de su área de influencia.
- Serán definidos los elementos de infraestructura, los equipos y la organización funcional necesaria a una gestión unificada, como también las acciones jurídicas de cooperación entre los miembros del C.I.H., necesarios para hacer viable el sistema.

[Handwritten signatures and initials]

ANEXO V

ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO N° 4

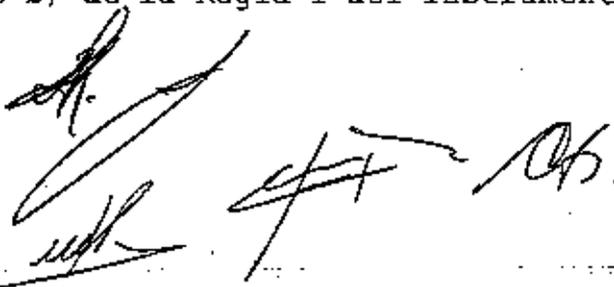
En la ciudad de Formosa, a los 21 días del mes de marzo de 1994, en oportunidad de celebrarse la XIVa. Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná, se procedió a conformar el presente Grupo de trabajo para, en cumplimiento del punto 3 del Temario, analizar el Proyecto de Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Hidrovía Paraguay-Paraná, que fuera presentado por Argentina en oportunidad de la XIIIa. Reunión llevada a cabo en la ciudad de Campo Grande (Brasil), y cuya elaboración fuera dispuesta en la VIIa. Reunión del C.I.H.

La conformación del Grupo Técnico se detalla en el Apéndice I al Anexo V.

Las Delegaciones acordaron que la Presidencia del Grupo y la Relatoría fuesen asumidas por la Delegación de Argentina.

Desarrollo

- 1 - Las Delegaciones plantearon la situación de que no podían coexistir dos reglamentos (el Convenio Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar (COLREG)-Londres 1972, y el Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Hidrovía Paraguay-Paraná), vale decir que pudiese aplicarse uno u otro. Se recordó que en oportunidad de la presentación del documento se aclaró que éste en nada contradecía al COLREG, tan sólo incluía algunas modificaciones que se entendían aplicables al ámbito hidro-geográfico que nos ocupa, tal como faculta el inciso b) de la Regla 1 del instrumento internacional citado,

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials in dark ink. On the left, there is a large, stylized signature. To its right, there are several sets of initials, including what appears to be 'JF' and 'AB', written in a cursive or shorthand style.

y que no implicaban modificaciones en las estructuras de los buques existentes.

Las cinco Delegaciones estuvieron de acuerdo en que había que precisar con justeza el ámbito de aplicación del Reglamento presentado. Se comenzó entonces su análisis teniendo como premisa básica, lo establecido en los artículos 3, 4 y 46 del Protocolo de Navegación y Seguridad, ya que los artículos 4 y 46 del Protocolo adoptan el COLREG como régimen normativo general, y el artículo 3 faculta la adecuación de instrumentos internacionales al ámbito fluvial.

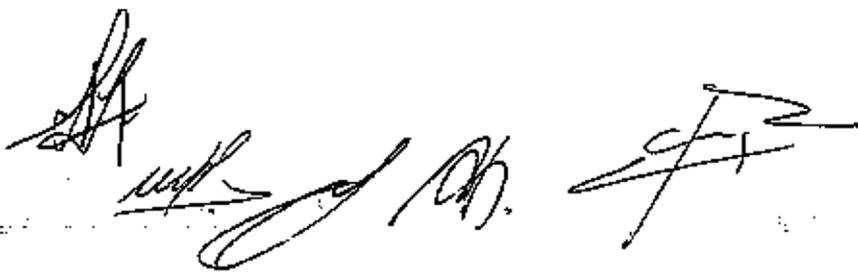
2 - Las conclusiones acordadas de mayor significación son las que se detallan a continuación:

2.1. Las Delegaciones hicieron notar que en la XIIIa Reunión se había acordado que el Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Hidrovía Paraguay-Paraná debía mantener la misma numeración de Reglas que el COLREG.

2.2. Las Delegaciones acordaron, respecto de la Regla 10-Dispositivos de Separación de Tráfico-del COLREG, que esta Regla debía figurar aunque no se utilizasen dichos esquemas, con una leyenda que estipulase que por el momento no se normaba nada al respecto en el ámbito de la Hidrovía. La leyenda en cuestión acordada por las Delegaciones fue:

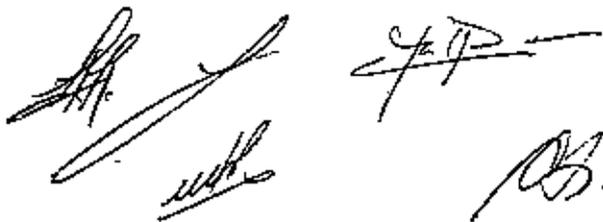
**"Reservado para el caso que sean
establecidos Dispositivos de
Separación de Tráfico".**

2.3. Las Delegaciones acordaron la introducción en el presente Reglamento en la Regla 9 del Proyecto, del criterio de



"Buque navegando Aguas Abajo y Aguas Arriba".

- 2.4. Las Delegaciones acordaron dentro del contexto de la Regla 23 del Proyecto -Buques Remolcando y Empujando-, la inclusión de dos luces de remolque en posición vertical en remolcadores que efectúen tareas de empuje, en reemplazo de una luz de remolque y la luz de alcance establecidas en el COLREG.
- 2.5. Las Delegaciones acordaron dentro del contexto de la Regla 23 del Proyecto, la inclusión de una Luz Centellante Especial a ser instalada en el sector proel de las barcazas empujadas, para el caso de que la eslora total del buque que empuja y el empujado sea superior a 200 metros.
- 2.6. Las Delegaciones acordaron en la Regla 25 del Proyecto - Buques de Pesca- adoptar para la Hidrovía Paraguay-Paraná la señalización que el COLREG establece para los buques que no realizan pesca de arrastre.
- 2.7. Las Delegaciones acordaron flexibilizar, sin apartarse del espíritu del instrumento internacional, algunas medidas de luces y marcas en los buques.
- 2.8. Las Delegaciones acordaron el régimen de exenciones al presente Reglamento que modifica la Regla 37 del Proyecto, otorgando un año de plazo, a partir de la puesta en vigor del mismo, para proceder con las correspondientes modificaciones.
- 2.9. Las Delegaciones recomiendan al CIH que los buques que se destinen para la fiscalización del cumplimiento del



Three handwritten signatures are present at the bottom of the page. The first signature on the left is a large, stylized cursive signature. The second signature in the middle is smaller and less legible. The third signature on the right is a large, bold signature with the letters 'RS' clearly visible.

Acuerdo de Transporte y sus Protocolos, utilicen una luz azul a destellos cuando se encuentren realizando estas tareas específicas (Dicha luz no deberá interferir con la visibilidad de las luces de navegación).

- 3 - Ambito de aplicación: Las Delegaciones hicieron notar las dificultades que la letra del artículo 1 del Protocolo de Navegación y Seguridad presenta en la definición del ámbito de aplicación para el presente Reglamento, dado que al hablar de embarcaciones de la Hidrovía por un lado, y seguidamente hacer una excepción para el Título VII diciendo que éste será de aplicación, además de las embarcaciones de la Hidrovía, para todos los buques y embarcaciones que utilicen la misma, facultaría al uso de dos Reglamentos (COLREG y el presente Proyecto) en forma paralela, con el consiguiente riesgo para la seguridad de la navegación. Las Delegaciones consideran que, para que no exista simultaneidad de aplicación de ambos reglamentos, el Ambito de Aplicación del Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Hidrovía Paraguay-Paraná, debe ser el siguiente:

PARTE A - GENERALIDADES

Regla 1

Ambito de Aplicación

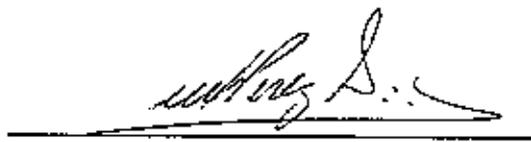
- a) El presente Reglamento se formula de acuerdo con el inciso b) de la Regla 1 del Convenio para Prevenir los Abordajes en el Mar - Londres 1972.
- b) El presente Reglamento se aplicará a todos los buques en todas las aguas de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).



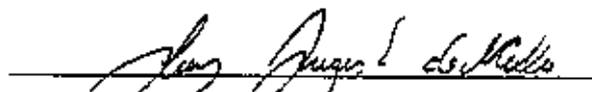
- 4 - Las modificaciones de detalle, acordadas por las delegaciones, al presente Proyecto de Reglamento se especifican en el Apéndice II al Anexo V.
- 5 - Las Delegaciones solicitan al CIH que las modificaciones introducidas al presente Proyecto de Reglamento que constan en el Apéndice II al Anexo V, y las Reglas 1 y 10 a las que se hace mención en los puntos 3 y 2.2 del cuerpo de la presente acta, sean incorporadas en una nueva edición del citado Proyecto, tarea de la que se hará cargo la Delegación Argentina. Los nuevos ejemplares serán distribuidos por la Secretaría Ejecutiva al resto de las Delegaciones para proceder a un análisis final con vistas a su aprobación en la próxima Reunión.



REPUBLICA ARGENTINA



REPUBLICA DE BOLIVIA



REPUBLICA FEDERATIVA DE BRASIL



REPUBLICA DE PARAGUAY



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

APENDICE I AL ANEXO V

LISTA DE PARTICIPANTES DEL GRUPO N° 4

ARGENTINA

Cap. Frag. Miguel CLEMENTS
Servicio de Hidrografía Naval

Cap. Frag. Pablo Carlos ROSSI
Jefe de Seguridad Náutica
Servicio de Hidrografía Naval

Alte. (RE) Carlos Alfredo VAHINGER
Asesor oficial de la Delegación Argentina

BOLIVIA

Cap. Nav. Willy PEREZ SOLIZ
Delegado
Subsecretaría de la Armada e Intereses
Marítimos

BRAS

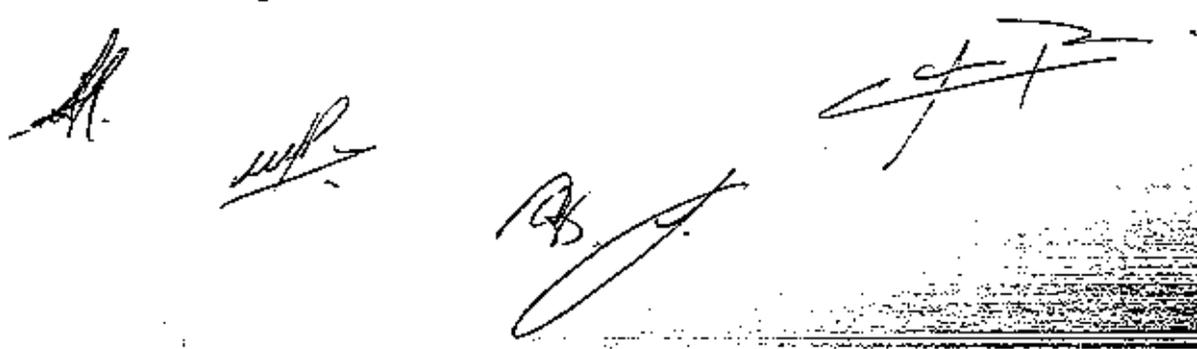
Cap. Frag. Luiz Augusto DE MELLO
Dirección de Puertos y Costas

PARAGUAY

Cap. Nav. Rubén Darío LEZCANO
Director Marina Mercante
Ministerio de Obras Públicas

URUGUAY

Cap. Nav. Luis R. PERDOMO ILTIS
Asesor de la Dirección General de Transporte
Fluvial y Marítimo



APENDICE II AL ANEXO V

- 1 - Las delegaciones acordaron la modificación introducida en la Regla 9 a) del COLREG, que en el Proyecto de Reglamento se desdoblan en 9 a) 1) y 9 a) 2). Acordaron modificar el inciso a) 2) de modo que donde dice: "El buque aguas arriba (corriente en contra)..." debe decir: "El buque navegando aguas arriba (corriente en contra)..."
En función de lo acordado por las Delegaciones para la Regla 23 inciso f) del Proyecto de Reglamento se decidió eliminar de éste la mención de "Luz centellante especial" en los incisos b) y c).

- 2 - Las Delegaciones acordaron eliminar la leyenda de pie de página de la Regla 12 del Proyecto, y el correspondiente asterisco (*) del texto del inciso b), por considerarlo innecesario.

- 3 - Las Delegaciones acordaron modificar el texto de la Regla 13 inciso a) del Proyecto de Reglamento. Donde dice: "A menos que se convenga lo contrario,..." debe decir: "A menos que se acuerde lo contrario,..."

Las Delegaciones acordaron ampliar la Regla 14 del COLREG agregando en la Regla 13 del Proyecto el inciso d).

- 4 - Las Delegaciones acordaron la modificación introducida en la Regla 15 del COLREG al incorporarse en la correspondiente Regla 14 del Proyecto el inciso b).

Las Delegaciones estuvieron de acuerdo en efectuar las siguientes correcciones al inciso b):

- Donde dice: "cruzará un río..." debe decir: "cruzará el río..."
- Donde dice: "ninguna embarcación de eslora inferior a los 20 metros o velero..." debe decir: "ningún buque de eslora inferior a 20 metros o velero..."
- Agregar luego de "estando a la vista" ",con riesgo de abordaje,".

- 5 - Las delegaciones acordaron que el inciso c) de la Regla 16 del Proyecto (Maniobra del buque que "sigue a rumbo") debe ser reemplazado por el inciso c) de la Regla correspondiente del COLREG (en este caso, la Regla 17).

- 6 - Las Delegaciones acordaron que en la futura redacción del

Proyecto, en la Regla 17 "Obligaciones entre categorías de Buques", el primer párrafo deberá leerse: " sin perjuicio de lo dispuesto en las Reglas 9, 10 y 13."

Las Delegaciones acordaron la inclusión de "Buque restringido por su calado" en los incisos a), b) y c), y la anulación del inciso d) que figura en la Regla correspondiente (Regla 18 del COLREG) en vista de que la inclusión del "Buque restringido por su calado" en los incisos a), b) y c) no lo hacen necesario.

- 7 - Las Delegaciones acordaron las modificaciones introducidas en la Regla 19 del COLREG (Regla 18 de Proyecto) en su inciso a) que se desdobra en a) 1) y a) 2).

Las Delegaciones acordaron efectuar las siguientes correcciones en el inciso a) 2):

- Donde dice: "...características físicas de los ríos..." debe decir: "...características físicas del río...".
- Luego de: "procederán a fondear," agregar: "o amarrarse,"

- 8 - Las Delegaciones estuvieron de acuerdo con las modificaciones introducidas en la Regla 20 del Proyecto (21 del COLREG), pero decidieron en forma unánime introducir las siguientes correcciones:

- En el inciso a) donde dice: "buques de menos de 12 metros de eslora" debe decir: "buque de eslora inferior a 12 metros" y donde dice: "eje longitudinal de la embarcación" debe decir: "eje longitudinal del buque".
- En el inciso b), luego de: "en el eje longitudinal del buque", debe decir: ".En buques de eslora inferior a 12 metros, este farol será colocado lo más cerca posible, según sea factible, del eje longitudinal del buque".
- En el inciso g) donde dice: "desde la proa hasta 22,5 grados" debe decir: "desde la proa hasta no más de 22,5 grados".
- Las Delegaciones acordaron la inclusión en la Regla 21 del Proyecto de la luz centellante especial y su alcance de 2 millas. Se decidió que el inciso d) mantiene la versión original del COLREG (Regla 22 inciso d)).

- 9 - Las Delegaciones acordaron modificar el inciso a) 1) de la Regla 22 del Proyecto de la siguiente manera: luego de: "Los

buques de eslora inferior a 20 metros" deberá leerse: "Deberán exhibir esa luz lo más a proa que sea posible".

Las Delegaciones acordaron incluir como inciso c) de esta Regla la versión completa que consta en el COLREG (ci), cii) y ciii)).

- 10 - Las Delegaciones acordaron que en la Figura 8 del Proyecto de Reglamento se modificara la leyenda del pie: donde dice: "...menos de 200 metros" debe decir: "...200 metros o menos".
- 11 - Las Delegaciones acordaron que el inciso b) de la Regla 23 del Proyecto debe mantener el texto del inciso b) de la Regla 24 del COLREG.

Las Delegaciones acordaron la inclusión de las dos luces de remolque que figuran en el inciso c) 3) de la Regla 23 del Proyecto.

Las Delegaciones acordaron corregir en la leyenda del pie de la Fig. 12 del Proyecto lo siguiente: donde dice: "La luz del palo a popa..." debe decir: "La luz de tope de popa...".

Las Delegaciones acordaron para la Regla 23 inciso f) del Proyecto que los incisos 1) y 2) respetarán el texto del COLREG (Regla 24 inc. f) 1) y f) 2)). Se acordó incluir la luz centellante especial bajo el inciso f) 3) cuyo texto es:

"f) 3): En el caso del inciso f) 1), cuando la eslora total del buque que empuja y el empujado sea superior a 200 metros, en el sector proel, y donde mejor se vea, además de las luces de costado, se exhibirá una luz centellante especial."

Las Delegaciones acordaron redactar el inciso g) de la Regla 23 del Proyecto, tal como figura en el COLREG en la Regla 24 inciso g). Se acordó mantener el inciso g) 5) del Proyecto.

- 12 - Las Delegaciones acordaron que el inciso e) de la Regla 24 del Proyecto quedase redactado como figura en el COLREG.
- 13 - Las Delegaciones acordaron que en el inciso a) 1) de la Regla 25 del Proyecto, donde dice: "...de eslora inferior a 6 metros...", debe decir: "...de eslora inferior a 12 metros...".
- 14 - Las Delegaciones acordaron mantener la redacción del inciso c) de la Regla 27 del COLREG en la Regla 26 del Proyecto.
- 

- 15 - Las Delegaciones acordaron eliminar el inciso a) 2) de la Regla 33 del Proyecto.

Las Delegaciones acordaron eliminar del inciso b) 3) de la citada regla la frase: "sincronizada con el pito". Asimismo, acordaron aceptar la disminución que se hace del alcance de luces (de cinco a dos millas) respecto del COLREG.

Las Delegaciones acordaron que el inciso c) de esta regla mantenga la redacción que figura en el COLREG.

- 16 - Las Delegaciones establecieron que la figura 46 del Proyecto debía ser eliminada en razón de que había sido incorporada por error.

- 17 - Las Delegaciones acordaron que la Regla 37 -EXENCIONES-, debía contener las exenciones al Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Hidrovía Paraguay-Paraná, y no las correspondientes al COLREG. Por tal motivo, se decidió redactar una nueva Regla 37 que establece:

"Los buques dispondrán de un plazo de un año, desde la entrada en vigor del presente Reglamento, para dar cumplimiento a las modificaciones sobre luces y marcas establecidas por el Reglamento para Prevenir los Abordajes en el Mar - Londres 1972 - Edición 1990.

- 18 - Las Delegaciones acordaron las modificaciones que sobre los valores de las alturas de las luces se establecen en el Anexo I incisos 2) a) 1), 2) a) 2) y 2) e), del Proyecto.

Las Delegaciones acordaron la modificación efectuada en el inciso 2) g), del citado Anexo, del Proyecto referente al valor de un metro de altura.

Las Delegaciones acordaron la reducción de dos metros a un metro que se establece en el inciso 2) i) 1) del Anexo I del Proyecto, respecto del COLREG.

Las Delegaciones acordaron la modificación introducida en el inciso 3) a) del Anexo I del Proyecto, que establece modificaciones a las distancias horizontales entre luces.

Las Delegaciones concordaron en que las modificaciones estipuladas más arriba flexibilizaban situaciones sin comprometer la seguridad de la navegación.

- 19 - Las Delegaciones acordaron la incorporación del inciso 1) h)

en el Anexo III, por entender que la consideración que se hace de las esloras contribuye a aumentar la seguridad de la navegación.

20 - Las Delegaciones acordaron que en el Anexo IV del Proyecto, se reemplazase el inciso ñ) por el o).

21 - Las Delegaciones acordaron efectuar las siguientes modificaciones al Anexo V del Proyecto:

- En el inciso 2) cambiar la palabra "bajadas" por "rebatidas".
- Eliminar el inciso 3) e incorporarlo al cuerpo del Acta como recomendación.
- Reemplazar el texto del inciso 4) a) por el siguiente:
"las barcazas que se encuentren en esta situación, exhibirán durante la noche y en períodos de visibilidad reducida, las luces descritas en el inciso b) de esta sección".
- Eliminar el inciso 4) a) 1).
- En el inciso 4) a) 2), donde dice: "...en menos de 80 metros.", debe decir: "...a menos de 80 metros.".
- En el inciso 4) a) 3) reemplazar el término "en grupo" por "en andana".
- Redactar el inciso "Luces en tuberías de dragado" como sigue:

4. Luces en tuberías de dragado

Las tuberías de dragado que estén flotando o apoyadas en caballetes deberán exhibir, durante la noche y en períodos de visibilidad reducida, una hilera de luces amarillas visibles todo horizonte.

- a) Su alcance será de por lo menos dos millas en noche oscura y clara.
- b) Su altura sobre el agua no será inferior a un metro, ni superior a 3,5 metros.
- c) La separación de las luces no será mayor de 10

metros cuando la tubería cruce un canal navegable. Cuando no cruce una vía de navegación, las luces deberán ser suficientes en número para mostrar claramente la longitud y dirección de la tubería.

Las tuberías de dragado exhibirán además, dos luces rojas, visibles todo horizonte, en los extremos de la tubería, incluyendo aquellas que se forman cuando la tubería se separa para permitir el pasaje de buques, tanto esté en su posición cerrada o abierta.

- a) El alcance de estas luces debe ser de por lo menos dos millas en noche oscura y clara.
- b) Estas luces se posicionarán a una altura no menor de un metro por encima de la hilera de luces amarillas.



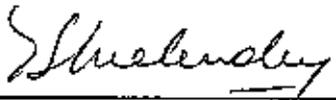
ANEXO V

ACTA DEL GRUPO TECNICO N°5

En la Ciudad de Formosa (República Argentina), el 21 de marzo de 1994 quedó constituido el Grupo Técnico N°5, cuya relatoría estuvo a cargo de la Delegación Argentina, ejercida por la Dra. Beatriz Cristina MELENDEZ.

La nómina de integrantes del Grupo se agrega como Apéndice I.

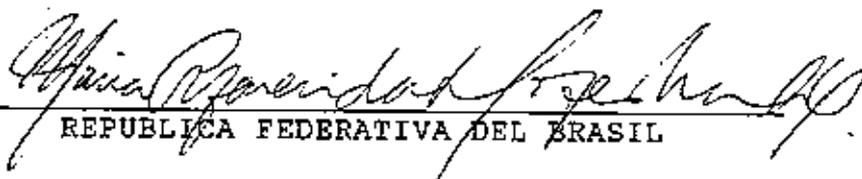
La tarea del referido Grupo, de acuerdo a lo encomendado, consistió en preparar el Programa de trabajo 1994/1995 que se sugiere solicitar al INTAL. A tal fin, se analizó el Acuerdo de Transporte Fluvial y sus Protocolos Adicionales y sobre esa base surgió la nómina de nuevos trabajos que, conjuntamente con los ya confirmados por el CIH en la XIIa. y XIIIa. Reunión, se agrega como Apéndice II.



REPUBLICA ARGENTINA



REPUBLICA DE BOLIVIA



REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL



REPUBLICA DEL PARAGUAY



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

APENDICE I

LISTA DE PARTICIPANTES DEL GRUPO TECNICO N°5

ARGENTINA

Dra. Beatriz Cristina MELENDEZ
Jefe de Departamento
Dirección Nacional de Transporte
Fluvial y Marítimo

BOLIVIA

Dra. Guadalupe PALOMEQUE
Directora de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores
y Culto

BRASIL

Sra. María Aparecida LOPEZ NAHU
Primer Secretaria
Ministerio das Relacoes Exteriores

PARAGUAY

Ing. Luis María DUARTE SOSA
Gerente de Navegación e Hidrografía
Administración Nacional de Navegación y Puertos

URUGUAY

Ing. Roberto SUAREZ NICCLINI
Jefe de Asesoría Técnica
Ministerio de Transporte y Obras Publicas

P. JB
17
amp

APENDICE II

GRUPO TECNICO Nº 5

A - Listado de Trabajos Confirmados.

- 1 - Régimen de Infracciones en Materia de Seguridad de la Navegación.
- 2 - Análisis de los Servicios Portuarios y Elaboración de Propuestas para la Simplificación y Homogeneización de las denominaciones de los Servicios Portuarios.
- 3 - Adaptación del Reglamento para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74) para la Hidrovía Paraguay-Paraná.

B - Listado de Nuevos Trabajos.

- 1 - Reglamento Unico para la Seguridad de las Cargas Transportadas no Normadas en el Título II Capítulo V. Sección I -artículo 14- del Protocolo sobre Navegación y Seguridad.
- 2 - Régimen Unico de autorizaciones para las Embarcaciones Quimiqueras de la Hidrovía (Título VII Capítulo II Artículo 87 del Protocolo sobre Navegación y Seguridad).
- 3 - Régimen Unico de autorizaciones para las Embarcaciones Gaseras de la hidrovía (Título VII Capítulo II Artículo 88 del Protocolo sobre Navegación y Seguridad).
- 4 - Régimen de Reembolso por los gastos que demanden las operaciones de lucha contra la contaminación producida por las embarcaciones de la Hidrovía (Título VII Capítulo V Artículo 99 del Protocolo sobre Navegación y Seguridad).
- 5 - Reglamento sobre las condiciones generales de las pólizas de seguro, adoptando criterios comunes de cobertura destinados a la indemnización por daños ocasionados e intereses asegurables de las embarcaciones, tripulación, pasajeros, medio ambiente y de terceros (Capítulo I Artículo 1 del Protocolo sobre Seguros).

Con respecto a los trabajos indicados en los puntos 3, 4 y 5 del inciso B, se sugiere al C.I.H. solicitar al INTAL que incluya la presentación del relevamiento de la situación actual en el tratamiento de dichas materias en los cinco (5) países, así como la elaboración de una propuesta para alcanzar un régimen normativo uniforme en los mencionados aspectos.