

XIX Reunión CIH

27 y 28 julio 1995.Sao Paulo-Brasil

-Actas

-Informe de los Grupos Técnicos N° 1/ N°2/N°3

-Acta de la Primera Reunión de la *Comisión del Acuerdo*

-Anteproyecto del Regimen Unico de Infracciones y Sanciones de la HPP

-Acta del Grupo Técnico Ambiental

-Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP/CPTCP

-Términos de Referencia para el Régimen de Reembolso por los gastos que demanden las operaciones de lucha contra la contaminación producida por las embarcaciones de la HPP

-FONPLATA. Convenio de Cooperación Técnica

**ATA FINAL DA XIX REUNIÃO
DO COMITÊ INTERGOVERNAMENTAL DA HIDROVIA
PARAGUAI-PARANÁ
(Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira)**

São Paulo, 27 e 28 de julho de 1995

- I - As Delegações do Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira) se reuniram na cidade de São Paulo, República Federativa do Brasil, nos dias 27 e 28 de Julho de 1995.
- II - A composição das respectivas Delegações constitui o Anexo I da presente Ata, bem como a lista dos representantes das organizações observadoras, dos membros da Secretaria Executiva do Comitê e da Unidade Coordenadora.
- III - A abertura da XIX Reunião do CIH, realizada na sede do Parlamento Latino Americano, foi marcada por palestras pronunciadas pelo Deputado Federal André Franco Montoro, Presidente da Comissão de Relações Exteriores da Câmara Federal da República Federativa do Brasil, do Engenheiro Wilson Quintella, Presidente da Agência de Desenvolvimento Tietê-Paraná, e do Engenheiro Joaquim Carlos Teixeira Riva, Diretor de Hidrovias e Desenvolvimento Regional da Companhia Energética de São Paulo (CESP). Todos se referiram à importância do processo de integração, em matizes diferentes, de natureza política, econômica e física, havendo unanimemente ressaltado a relevância do papel do transporte hidroviário para a consecução dos objetivos da integração regional. Em especial, foi enfatizado a importância da Hidrovia Paraguai-Paraná da Hidrovia Tietê-Paraná e da futura interligação desses dois sistemas.
- IV - A abertura da Reunião esteve a cargo do Ministro Alfredo Rescio, Presidente de Turno do CIH. Procedeu-se à eleição das autoridades da Reunião, cabendo a Presidência ao Ministro Marcelo Jardim, Chefe da Delegação da República Federativa do Brasil, a Vice-Presidência ao Doutor Jorge Sanguinetti, Chefe da Delegação uruguaia e a relatoria a cargo da Delegação Brasileira.
- V - Em seguida aprovou-se o seguinte Temário da Reunião:
1. Informe sobre as atividades desenvolvidas pela Secretaria Executiva.
 2. Informe das atividades da Unidade Coordenadora.
 3. Informe do Grupo Assessor Naval.
 4. Informe dos Grupos Técnicos.
 5. Comissão do Acordo-Tratamento.
 6. Internação do Acordo-Memorando de Entendimento.
 7. FONPLATA - Convênio sobre Cooperação Técnica Não-Reembolsável.
 8. ALADI - Centro de Informação da Hidrovia Paraguai-Paraná.
 9. Comissão Permanente de Transporte da Bacia do Prata.
 10. Proposta de Assistência Técnica para o Meio Ambiente no Projeto da Hidrovia Paraguai-Paraná.
 11. Vários.

[Handwritten signatures and initials]

- VI - Passando ao tratamento do ponto 1 do Temário, o Secretário Executivo apresentou resumo verbal das atividades desenvolvidas no período compreendido entre a XVIII Reunião do CIH e a presente, havendo destacado, entre outras, comunicação ao FONPLATA da aprovação da Modificação No. 1 ao Convênio de Cooperação Técnica Não-Reembolsável (FONPLATA/CIH). Ressaltou, igualmente, que foi remetida ao PNUD a autorização do CIH para que o Consórcio HIDROSERVICE - LOUIS BERGER - EIH continue a executar os trabalhos de consultoria do Módulo B-1.

O Secretário Executivo solicitou, ainda, que fossem mantidos contatos com a União Européia de modo a avançar as conversações sobre a Cooperação com o CIH. Sobre o assunto, informou que representantes da UE deverão visitar Buenos Aires, na primeira semana de agosto, para tratar de assuntos relativos à Cooperação UE-CIH.

- VII - Para o tratamento do ponto 2 do Temário foi convidado a falar o Assessor Técnico Principal da Unidade Coordenadora, Engenheiro Carlos Eduardo D'Almeida, que apresentou informe verbal sobre os avanços das atividades da Unidade Coordenadora do projeto, no período de 16 de março a 15 de junho de 1995.

Segundo o Assessor Técnico Principal, naquele período deram-se sequência aos trabalhos dos Módulos A e B-1, com resultados satisfatórios.

O CIH recebeu um Informe ampliado sobre o desenvolvimento dos estudos correspondentes aos Módulos A-B1 e B2 com a participação dos Diretores dos Consórcios: HIDROSERVICE - LOUIS BERGER - EIH e TAYLOR - GOLDER - CONSULAR - CONNAL.

- VII - Com relação ao ponto 3 do Temário, o Relator do Grupo Assessor Naval, Almirante Adilson Vieira de Sá, destacou a importância da Constituição do Grupo Assessor Naval e salientou aspectos relacionados à segurança da navegação na Hidrovia e à necessidade de compatibilização e de harmonização cartográfica entre os países membros do CIH. A Ata descritiva dos trabalhos do Grupo Assessor Naval foi aprovada e recomendada pelas Delegações.

- VIII - O Coordenador dos Grupos Técnicos, Comandante Fernando Araújo, da Delegação brasileira, foi solicitado a apresentar o ponto 5 do Temário que diz respeito ao Informe Final da Reunião dos Grupos Técnicos do CIH (Anexo III). O Informe Final da Reunião dos Grupos Técnicos foi aprovado pelos Chefes de Delegação, tendo sido feita apenas uma modificação no ponto 6.1 do mesmo, sugerida pelo Chefe da Delegação argentina, Ministro Alfredo Rescic. Nesse sentido, o primeiro parágrafo do ponto 6.1 desse Informe passou a ter a seguinte redação: "com respeito à entrada em vigor dos regulamentos aprovados, considerou-se necessário dispor de um Regime de Infrações e Sanções. Recomendou-se que os órgãos jurídicos competentes de cada país membro analisem a possibilidade de aplicar sua legislação interna até que se conte com o Regime mencionado no parágrafo anterior. A decisão adotada pelos países sobre essa matéria deverá ser remetida a Secretaria - Executiva no mais breve prazo possível".

Concordou-se, ademais, em priorizar a conclusão da negociação do Protocolo Aduaneiro e do Protocolo de Incentivos Fiscais.

Foram igualmente lidos e aprovados os informes do Grupo Técnico 1 e do Grupo Técnico Ambiental. Tendo em conta a importância do Tema Ambiental, houve consenso sobre a necessidade de hierarquizar o Grupo Técnico Ambiental, elevando-o à categoria de Grupo Assessor Ambiental e solicitar aos países membros que, para a composição do mesmo, designem funcionários de alto nível com representatividade e conhecimento da política ambiental de seus respectivos Governos.

Decidiu-se incorporar como requerimento ao INTAL com prioridade d) a elaboração de um regulamento sob poluição tomando como referência o Convênio MARPOL.

- IX - No que diz respeito ao ponto 5 do Temário, Comissão do Acordo - Tratamento, o Presidente da Reunião informou que no dia 27 de julho foi formalmente constituída a Comissão do Acordo tendo, nesse sentido, procedido à leitura da Ata da 1a. Reunião dessa Comissão (Anexo IV).
- X - No tocante ao ponto 6 do Temário, Internação do Acordo - Memorando de Entendimento, o Presidente da Reunião salientou que a assinatura de documento sobre o assunto poderia fazer parte da agenda da próxima Reunião de Chanceleres da Bacia do Prata.
- XI - Durante a Reunião foi assinado Convênio sobre Cooperação Técnica Não Reembolsável entre o CIH e o FONPLATA Objetivando o Desenvolvimento de Zonas Produtivas em Áreas de Influência Portuária ao longo da Hidrovia Paraguai - Paraná, no valor de US\$ 450.000,00 (Quatrocentos e cinquenta mil dólares). Da mesma forma, o FONPLATA autorizou a cessão de até US\$ 150.000,00 (Cento e cinquenta mil dólares), por meio de transferência de rubricas, para o financiamento das operações da Unidade Coordenadora.
- XII - O representante da ALADI na reunião, Doutor Jorge Rivero fez breve apresentação do ponto 8 do Temário, ALADI - Centro de Informação sobre a Hidrovia Paraguai - Paraná, tendo feito comentários sobre o documento enviado pela ALADI ao CIH sobre esse projeto que prevê o desenvolvimento de um subsistema de informação relativo à Navegação e ao Transporte Fluvial de Mercadorias e outras informações. Decidiu-se então que o tema deverá ser objeto de análise pelos Grupos Técnicos. O Presidente da Reunião, agradeceu ao representante da ALADI pela iniciativa do projeto, tendo manifestado intenção do CIH em estabelecer esta cooperação tão logo seja aprovado o documento apresentado pela ALADI.
- XIII - Com relação ao ponto 9 do Temário, o CIH tomou nota do informe do Presidente do CPTCP, Senhor Jan Van HOGSTRATEN.
Tendo em conta que mencionado o Informe é extensivo a sua nota datada de 7 de julho - tratado nesta reunião -, resolveu-se instruir os Grupos Técnicos para que o mesmo seja tratado na Reunião de Assunção nos dias 18, 19 e 20 de setembro próximo.
- XIV - No tocante ao ponto 10 do Temário, o Comitê manteve reunião com os Representantes do BID, do PNUD sobre a Proposta de Assistência Técnica para Difusão de Informação e Consulta sobre a Hidrovia. Após intercâmbio de opiniões, resolveu-se que o mesmo seja analisado e corrigido pelo Grupo Técnico Ambiental, havendo o CIH agradecido esse Organismo pela proposta efetuada.

XV - De acordo com o que precede, o Comitê adotou as seguintes decisões:

1/XIX - Aprovar o Informe das atividades desenvolvidas pela Secretaria Executiva.

2/XIX - Aprovar o Informe da Unidade Coordenadora.

3/XIX - Elevar o Grupo Técnico Ambiental a Grupo Assessor Ambiental, integrado por funcionários de alto nível dos países membros.

4/XIX - Encomendar ao INTAL a elaboração dos seguintes documentos:

a) "Identificação de ausências ou deficiências de normas que regulem o transporte de diferentes tipos de carga e avaliação da necessidade de elaborar essas normas.

b) "Regime de Reembolso pelos gastos que demandem as operações de luta contra a contaminação produzida pelas embarcações da Hidrovia".

c) "Compatibilização de planos de formação e capacitação do pessoal embarcado (Artigo 5 do Protocolo de Igualdade de Oportunidades)".

5/XIX - Incorporar como requerimento prioritário d) ao INTAL a elaboração de um regulamento sobre poluição, tomando como referência o Convênio MARPOL.

6/XIX - Encaminhar ao Grupo Assessor Ambiental a proposta do BID Assistência Técnica para a Difusão de Informação e Consulta sobre a Hidrovia, solicitando a opinião do Grupo sobre a mesma, devendo esse tema vir a constar da agenda da XX a Reunião do CIH, para exame e decisão pelas Delegações.

7/XIX - Solicitar ao Senhor Presidente de Turno do CIH, bem como ao Secretario Executivo, para manterem contatos com autoridades da União Européia para agilizar os mecanismos relativos à elaboração das bases dos estudos a serem efetuados por esse Organismo. Deverão, ademais, manter contatos de trabalho com o BID e o PNUD a fim de efetuar uma avaliação do estado do Programa da Hidrovia Paraguai - Paraná, do nível mais alto dos referidos Organismos. Para tal finalidade deverão deslocar-se a Bruxelas, Nova York e Washington, no mês de setembro próximo.

8/XIX - Convocar a XX Reunião do Comitê, precedida pela Reunião dos Grupos Técnicos, para realizar-se na República Oriental do Uruguai, em local e data a serem oportunamente definidos.

Amir
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

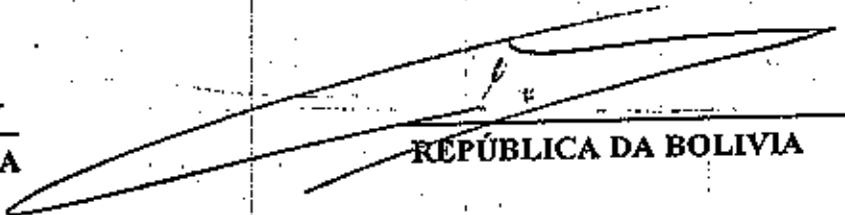
XVI - Os Delegados da República da Argentina, da República da Bolívia, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai expressaram seus agradecimentos às Autoridades da República Federativa do Brasil pela generosa acolhida e hospitalidade que lhes foi dispensada durante a realização da presente reunião.

Do mesmo modo, as Delegações expressaram seu agradecimento à Secretaria-Executiva, ao Assessor Técnico Principal e aos demais representantes dos Organismos Internacionais que cooperão com o Programa da Hidrovia Paraguai-Paraná pelas tarefas desenvolvidas.

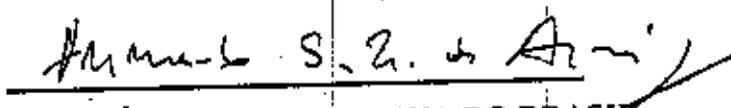
XVII - A Reunião encerrou suas deliberações no dia 28 de julho de 1995, com a aprovação dessa Ata Final.



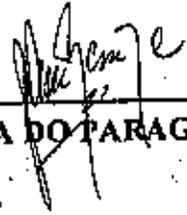
REPÚBLICA ARGENTINA



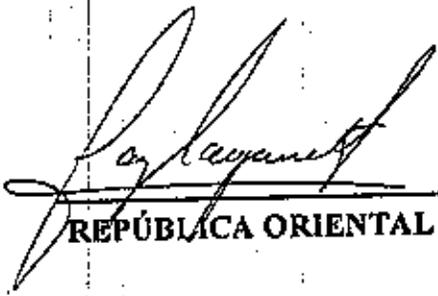
REPÚBLICA DA BOLÍVIA



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL



REPÚBLICA DO PARAGUAI



REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI

**INFORME FINAL DA REUNIÃO DOS GRUPOS TÉCNICOS DO COMITÊ
INTERGOVERNAMENTAL DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ**

(Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira)

I. As Delegações dos Grupos Técnicos do Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira) se reuniram na cidade de São Paulo, República Federativa do Brasil, entre os dias 24, 25 e 26 de julho de 1995.

II. Os componentes das respectivas Delegações constam no Apêndice I do presente Informe, bem como os representantes dos Órgãos assistentes e os membros da Secretaria Executiva.

III. A Presidência da Reunião esteve a cargo do Capitão-de-Mar e Guerra (RRm) Fernando Sergio Nogueira de Araújo, pertencente à Delegação da República Federativa do Brasil; a Vice-Presidência esteve a cargo do Engenheiro Roberto Suarez Nicolini, pertencente à Delegação da República Oriental do Uruguai, sendo que a relatoria ficou a cargo da Secretaria Executiva.

IV. Foi colocada em consideração a agenda dos Grupos Técnicos e se estabeleceu a seguinte ordem de tratamento:

1. Incentivos Fiscais, Subsídios e outros, outorgados aos Armadores.
2. Assuntos Aduaneiros - Recomendações para a Aplicação do Protocolo.
3. Anteprojeto e Apêndice sobre o Regime Único de Segurança das Embarcações Tanque da Hidrovia Paraguai-Paraná.
4. Quadro Geral das Reformas introduzidas ao Convênio para a Segurança da Vida Humana no Mar.
5. Anteprojeto do Regime Único de Infrações e Sanções.
6. Regulamento Único de Inspeções das Embarcações.
7. Análise da nota apresentada na XVIII Reunião do CIH pela CPTCP.
8. Comentários ao Protocolo Adicional sobre Navegação e Segurança do Acordo de Transporte Fluvial.
9. Análise dos prazos de aplicação dos Regulamentos aprovados pelo Comitê.
10. Convênio de Cooperação Técnica Não-Reembolsável (FONPLATA).

Grupo Técnico Ambiental:

11. Constituição do Comitê de Acompanhamento de EIA.
12. Análise do documento Sistema de Gestão Ambiental elaborado pela Secretaria Executiva.
13. Proposta de Assistência Técnica para Meio Ambiente no Projeto Hidrovia apresentada pelo BID.

Os Grupos Técnicos foram formados da seguinte maneira:

Grupo no. 1: Temas 7,8,9 e 10;

Grupo no. 2: Temas 3,4 e 6;

Grupo no. 3: Tema 5 e

Grupo no. 4: Temas 1 e 2.

Grupo Técnico Ambiental: Temas 11, 12 e 13.

V. Os Informes apresentados pelos Grupos Técnicos mencionados constam como Apêndices 2, 3, 4, 5 e 6 respectivamente.

VI. Das análises desses Informes surgiram as seguintes considerações:

1. No que se refere à entrada em vigor dos Regulamentos já aprovados, considerou-se necessário dispor de um Regime de Infrações e Sanções. Diante da falta do mesmo, no âmbito da Hidrovia Paraguai-Paraná, considera-se que enquanto não esteja disponível, se aplique as legislações vigentes em cada um dos Países.

Assim mesmo, recomenda-se que se incremente uma maior celeridade possível para a prontificação do Regime de Infrações e Sanções da Hidrovia.

2. Incorporar como solicitação ao INTAL, com prioridade d), a elaboração de um Regulamento sobre Poluição, tendo como referência o Convênio MARPOL.

3. No que se refere ao tratamento de concessões de Incentivos Fiscais, Subsídios e outras facilidades oficiais aos Armadores da Hidrovia, assim como ao tratamento aduaneiro e não aduaneiro, em matéria de importação de embarcações, componentes, sobressalentes, acessórios, etc., correspondentes ao Protocolo sobre "Condições de Igualdade e de Oportunidade para uma Maior Competitividade", os Grupos Técnicos manifestam sua profunda preocupação, pois, apesar do tempo transcorrido não se produziu avanço algum no assunto mencionado e em nenhum dos assuntos restantes do mesmo tema.

Os técnicos especialistas da matéria, pertencentes aos cinco países, ainda não conseguiram reunir-se em sua totalidade para o tratamento do citado documento.

4. Quanto ao Protocolo Aduaneiro, se observa com similar preocupação, às sérias dificuldades que se apresentam para reunir o pessoal especialista na matéria. Isto tem causado avanços e retrocessos que retardam o andamento de um Protocolo, não se podendo adotar critérios comuns para a matéria. Pelo exposto, se solicita ao CIH que adote as medidas que julgar pertinente a fim de sanar as deficiências mencionadas.

5. Quanto ao Informe do Grupo Técnico Ambiental, se submete o mesmo à consideração do CIH.

VII. Os Grupos Técnicos concluíram suas deliberações no dia 26 de julho de 1995, subscrevendo o presente Informe.

REPÚBLICA ARGENTINA

REPÚBLICA DA BOLÍVIA

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

REPÚBLICA DO PARAGUAI

REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI

ANEXO I

**LISTA DE PARTICIPANTES
DA REUNIÃO DO COMITÊ INTERGOVERNAMENTAL DA
HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ**

São Paulo, 27 e 28 de julho de 1995

I. DELEGAÇÕES DOS PAÍSES MEMBROS

ARGENTINA

Mtro. Alfredo RESCIC
Chefe da Delegação

C.N. Enrique OYHAMBURU
Chefe do Grupo Técnico

P.M. Edgardo OJEDA
Chefe do Departamento de Segurança da Navegação
Prefeitura Naval Argentina

C.N. Ricardo M. CARDOSO
Armada Argentina

C.C. Guillermo BARTOLETTI
Armada Argentina

Dra. Beatriz MELENDEZ
Direção Nacional de Transporte Fluvial e Marítimo

Lic. Alejandra MARTIN
Coordenadora-Geral
Ministério da Defesa

S.P. Juan Carlos A. CUBISINO
Prefeitura Naval Argentina

S.P. Carlos Hector FIGUEROA
Prefeitura Naval Argentina

Lic. Norma POMPEI
Diretora de Regimes Especiais
Secretaria de Ingressos Públicos

Cra. Teresa Valentina PACHECO
Assessora de Regimes Especiais
Secretaria de Ingressos Públicos

P.P. Nestor VEDOVATTI
Prefeitura Naval Argentina

S.P. Claudio Alberto ARCAGNI
Prefeitura Naval Argentina

BOLÍVIA

Lic. Victor RICO FRONTEIRA
Chefe da Delegação

Dr. Guey ANDRADE MORALES
Subsecretaria Naval e de Interesses Marítimos
Ministério da Defesa Nacional

Dr. Hector LUNA BUENO
Assessor do Ministério das Relações Exteriores e Culto

C.N. Willy H. PEREZ SOLIZ
Subsecretaria Naval e de Interesses Marítimos
Ministério da Defesa

C.N. Jorge BADANI LENZ
Adido Naval da Embaixada da Bolívia na República Federativa do Brasil
Armada Boliviana

Ing. Hernán FERNANDEZ VILLA
Subsecretaria de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente
Ministério do Meio Ambiente

Ing. Freddy ALCAZAR GONZALEZ
Secretaria de Transportes, Comunicações e Aeronáutica Civil

BRASIL

Mtro. Marcelo Andrade de MORAES JARDIM
Chefe da Delegação

Calte. Adilson VIEIRA de SÁ
Estado Maior da Armada
Marinha do Brasil

C.N. Fernando NOGUEIRA DE ARAÚJO
Diretoria de Portos e Costas

C.F. Luiz Augusto de MELLO
Diretoria de Portos e Costas

C.F. Roberto COELHO LIMA
Ministério da Marinha

C.F. Francis FIXEL
Capitão dos Portos dos Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul

C.F. Dalton CASTRO SEGUI
Diretoria de Portos e Costas
Chefe do Departamento do Ministério da Marinha

Sr. Paulo Roberto COELHO de GODOY
Chefe da Divisão de Coordenação Geral
de Navegação Interior - DPH

Eng. N. Alexandre José TRINAS de FREITAS
Diretoria de Portos e Costas
Ministério da Marinha

Eng. Adilson DOMINGOS dos REIS
Subsecretário de Estado da Indústria, Comércio e Mineração

Dra. Francisca Nogueira ALVES DE MELO
Auditora-Fiscal do Tesouro Nacional
Secretaria da Receita Federal

Dr. Carmello MANTUANO de PAIVA
Procurador da Fazenda Nacional

Sr. Augusto QUINTANILLA
IBAMA

Sr. Roberto MONTEIRO ALVES
Ministério do Meio Ambiente

Sr. Luiz Eduardo GARCIA
Superintendente - Ministério dos Transportes
Administração da Hidrovia do Paraná

Dr. Pedro CALMON FILHO
Assessor - Associação Brasileira de Direito marítimo

Sec. Leonardo Mourão COELHO DE SOUSA
Ministério das Relações Exteriores

Sec. Rodrigo da COSTA FONSECA
Ministério das Relações Exteriores

PARAGUAY

Eng. Ramón A. Cabrera
Diretor - Direção de Desenvolvimento e Integração Física
Ministério das Relações Exteriores

Eng. Luis G. GARAY
Diretor ANNP

C.N. Rubén Dario LEZCANO
Diretor da Marinha Mercante
Direção Geral da Marinha

C.N. Luis Amado RUIZ DIAZ B.
Diretor de hidrografia e Navegação da Armada do Paraguay

Dra. Maria de Lourdes ZAYAS de FRETES
Prefeitura Geral Naval

C.N. Luis Armando RUIZ DIAZ BENITEZ
Diretor de Hidrografia e Navegação
Armada do Paraguai

Sr. Raúl Ramiro GUTIERREZ YEGROS
Assessor Técnico
Centro de Armadores Fluviais e Marítimos

Sr. José Dejesús CACERES FARIAS
Assessor Técnico
Direção Geral de Aduanas

Eng. Flora Maria SALOME RAMIREZ FIGUEREDO
ANDE - Unidade do Meio Ambiente

Lic. Nelson Demetrio AMARILLA ALLENDE
Chefe de Registro
Direção Geral da Marinha Mercante

Eng. Celso AYALA MARTINEZ
Chefe do Setor de Transporte
Secretaria Técnica de Planificação

Sr. Luis F. PEREIRA TROCHE
Assessor Técnico - Subsecretaria de Estado de Recursos Naturais e
Meio Ambiente

Sr. Diego Enrique SILVA STRANSKY
Assessor Técnico - Direção de Ordenamento Ambiental
Ministério da Agricultura e Grãos

Eng. Oscar R. FERREIRA BAEZ
Gerente de Navegação e Hidrografia - ANNP

URUGUAY

Sr. Jorge SANGUINETTI
Chefe da Delegação

Eng. Roberto Suarez NICOLINI
Coordenador Técnico de Planificação do
Ministério de Transporte e Obras Públicas

Dra. Adela Marina LEGAZCUE SCHIAVONE
Direção Geral do Transporte Fluvial e Marítimo - MTOP

Eng. N. Luis R. PERDOMO
Direção Geral do Transporte Fluvial e Marítimo - MTOP

C.N. Martín THOMASSET
Diretor de Registros e da Marinha Mercante da
Prefeitura Nacional Naval

C.F. Ricardo CUSTODIO
Armada Nacional

C.C. Nelson Alberto VENTURA ROMANO
Prefeitura Nacional Naval

C.N. Carlos Alberto MARTINO ROSSI
Chefe do Serviço de Oceanografia, Hidrografia e Meteorologia
da Armada

SECRETARIA EXECUTIVA

Sr. Jesús G. GONZALEZ

Srta. Beatriz Alicia PEREZ

Lic. Lorena WOLANIUK

Sra. Stella Maris PEREZ

Lic. Ernesto MARTINEZ

Sra. Beatriz Haydé RIVERO

II. ORGANISMOS INTERNACIONAIS

ALADI

Sr. Jorge RIVERO
Diretor - Divisão de Serviços e Integração Física

BID

Sr. Miguel Angel FARÍÑA

Sr. Normando BIROLO
Representante residente em Buenos Aires

INTAL

Sr. Juan Jose TACCONE
Consultor

Sr. Miguel Angel RIVAS
Consultor

CPTCP

Sr. Jan Van HOOGSTRATEN
Presidente

Sr. Horacio LOPEZ

Sr. Fernando ESQUERRO

Sra. Verónica PEREIRA FANTONI

FONPLATA

PNUD

Sr. Jesper ANDERSEN

INFORME FINAL DE LA REUNION DE GRUPOS TECNICOS
DEL COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA
PARAGUAY-PARANA

(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)

- I. Las Delegaciones de los Grupos Técnicos del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) se reunieron en la Ciudad de San Pablo, República Federativa del Brasil, entre los días 24, 25 y 26 de julio de 1995.
- II. La integración de las respectivas Delegaciones consta en el Apéndice I del presente Informe, como así también la nómina de los representantes de los Organismos asistentes y de los miembros de la Secretaría Ejecutiva.
- III. La Presidencia de la Reunión estuvo a cargo del Capitán de Navío Fernando Sergio NOGUEIRA de ARAUJO de la Delegación de la República Federativa del Brasil; la Vicepresidencia en la persona del Ingeniero Roberto SUAREZ NICOLINI de la Delegación de la República Oriental del Uruguay y la Relatoría a cargo de la Secretaría Ejecutiva.
- IV. Puesto en consideración el Temario de Grupos Técnicos, se estableció el siguiente orden de tratamiento:
1. Incentivos Fiscales, Subsidios y Otros, otorgados a los armadores.
 2. Asuntos Aduaneros - Recomendaciones para la aplicación del Protocolo.
 3. Anteproyecto y Apéndice sobre el Régimen Unico de Seguridad de las Embarcaciones Tanque de la Hidrovía

Paraguay-Paraná.

4. Cuadro General de las Reformas introducidas al Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.
5. Anteproyecto del Régimen Unico de Infracciones y Sanciones.
6. Reglamento Unico de Inspecciones de las Embarcaciones.
7. Análisis de la nota presentada en la XVIIIa. Reunión del CIH por la CPTCP.
8. Comentarios al Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad del Acuerdo de Transporte Fluvial.
9. Análisis de los plazos de aplicación de los Reglamentos aprobados por el Comité.
10. Convenio de Cooperación Técnica No Reembolsable (FONPLATA).

Grupo Técnico Ambiental:

11. Constitución Comité de acompañamiento de EIA.
12. Análisis documento Sistema de Gestión Ambiental elaborado por la Secretaría Ejecutiva.
13. Propuesta de Asistencia Técnica para Medio Ambiente en el Proyecto Hidrovía presentada por el BID.

Los Grupos Técnicos fueron conformados de la siguiente manera:

Grupo N° 1: Temas 7, 8, 9 y 10;

Grupo N° 2: Temas 3, 4 y 6;

Grupo N° 3: Tema 5 y

Grupo N° 4: Temas 1 y 2.

Grupo Técnico Ambiental: Temas 11, 12 y 13.

Los Informes presentados por los Grupos Técnicos

mencionados se adjuntan al presente como Apéndices 2, 3, 4, 5 y 6, respectivamente.

VI. Del análisis de dichos informes surgieron las siguientes consideraciones:

1. Con respecto a la entrada en vigor de los reglamentos ya aprobados se considera necesario disponer de un Régimen de Infracciones y Sanciones. Ante la falta del mismo en el ámbito de la Hidrovía Paraguay-Paraná se considere que hasta tanto no se disponga del mismo, se aplique, ante la Comisión de Infracciones, las legislaciones que rigen en cada uno de los Países.

Asimismo se recomienda se impulse la mayor celeridad posible para la pronta finalización del Régimen de Infracciones y Sanciones de la Hidrovía.

2. Incorporar como requerimiento al INTAL con prioridad d) la elaboración de un reglamento sobre Polución tomando como referencia el Convenio MARPOL.

3. Con respecto al tratamiento de concesiones de Incentivos Fiscales, Subsidios u otros favores oficiales a los Armadores de la Hidrovía, así como al tratamiento arancelario y no arancelario en materia de importaciones de embarcaciones, partes, repuestos, accesorios, etc., correspondientes al Protocolo sobre "Condiciones de Igualdad de Oportunidades para una Mayor Competitividad", los Grupos Técnicos ven con profunda preocupación que pese al tiempo transcurrido no se ha producido avance alguno en el Artículo mencionado en ninguno de los restantes Artículos que posee el mismo.

Los técnicos o especialistas en la materia de los cinco Países, no han logrado aún reunirse en su

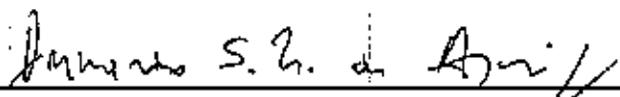
totalidad para el tratamiento del citado documento.

4. En cuanto al Protocolo Aduanero, se observa con similar preocupación, las serias dificultades que se presentan para lograr reunir al personal idóneo en la materia. Ello ha causado avances y retrocesos que pese a tratarse de un Protocolo breve, no pudo a la fecha adoptarse criterios comunes en la materia. Por lo expuesto, se solicita al C.I.H. disponga las medidas que estime pertinente a fin de subsanar las deficiencias mencionadas.
5. En cuanto al informe del Grupo Técnico Ambiental se eleva el mismo para consideración del C.I.H.

VII. Los Grupos Técnicos concluyeron sus deliberaciones el día 26 de julio de 1995, suscribiendo en constancia el presente Informe.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES
DE LA REUNION DE GRUPOS TECNICOS
DEL COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA
HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

SAN PABLO, 24 25 Y 26 DE JULIO DE 1995

I. DELEGACIONES DE LOS PAISES MIEMBROS

ARGENTINA

- C.N. Enrique OYHAMBURU
Jefe de Grupo Técnico
- P.M. Edgardo OJEDA
Jefe del departamento de Seguridad
de la Navegación
Prefectura Naval Argentina
- C.C. Guillermo BARPOLETTI
Armada Argentina
- Dra. Beatriz MELENDEZ
Dirección Nacional de Transporte
Fluvial y Marítimo
- Lic. Alejandra MARTIN
Coordinadora General
Ministerio de Defensa
- S.P. Juan Carlos A. CUBISINO
Prefectura Naval Argentina
- S.P. Carlos Hector FIGUEROA
Prefectura Naval Argentina
- Lic. Norma POMPEI
Directora de Regímenes Especiales
Secretaría de Ingresos Públicos
- Cra. Teresa Valentina PACHECO
Asesora - Regímenes Especiales
Secretaría de Ingresos Públicos
- P.P. Nestor VEDOVATTI
Prefectura Naval Argentina
- [Handwritten signatures and initials are present on the left side of the page, including a large signature and the initials 'P.P.' and 'S.P.']*

S.P. Claudio Alberto ARCAGNI
Prefectura Naval Argentina

BOLIVIA

Dr. Guey ANDRADE MORALES
Subsecretaría Naval y de Intereses Marítimos
Ministerio de Defensa Nacional

Dr. Hector LUNA BUENO
Asesor - Ministerio de Relaciones
Exteriores y Culto

C.N. Willy H. PEREZ SOLIZ
Subsecretaría Naval y de Intereses Marítimos
Ministerio de Defensa

Ing. Freddy ALCAZAR GONZALEZ
Secretaría de Transportes, Comunicaciones y
Aeronáutica Civil

BRASIL

Mtro. Marcelo JARDIM
Jefe de Delegación

C.N. Fernando NOGUEIRA de ARAUJO
Diretoria de Portos e Costas

C.F. Roberto COELHO LIMA
Ministerio de Marinha da Armada

Sr. Paulo Roberto COELHO de GODOY
Chefe de Divisao da Coordenacao geral
de navegacao interior - DPH

Eng.N. Alexandro José TRINAS de FREITAS
Directoria de Portos e Costas
Ministerio da Marinha

Ing. Adilson Domingos DOS REIS
Sbsecretario de Estado de Industria
Comercio e Mineracao

Dra. Francisca NOGUEIRA ALVES de MELO
Auditora - Fiscal do Tesouro Nacional
Secretaria da Receita Federal

Dr. Carmellio MANTUANO de PAIVA
Procurador da Fazenda Nacional

Procuradoria Geral da Fazenda Nacional

C.F. Luiz Augusto de MELLO
Diretoria de Portos e Costas

Sr. Pedro CALMON FILHO
Asesor - Associação brasileira de Direito Marítimo

PARAGUAY

Ing. Ramón A. Cabrera
Director - Dirección de Desarrollo e
Integración Física
Ministerio de Relaciones Exteriores

Ing. Luis G. GARAY
Director ANNP

C.N. Rubén Dario LEZCANO
Director Marina Mercante
Dirección General de la Marina

C.N. Luis Amado RUIZ DIAZ B.
Director de Hidrografía y Navegación
Armada de Paraguay

Dra. María de Lourdes ZAYAS de FRETES
Prefectura General Naval

Sr. Raúl Ramiro GUTIERREZ YEGROS
Asesor Técnico
Centro de Armadores Fluviales y Marítimos

Sr. José Dejesús CACERES FARIAS
Asesor Técnico
Dirección General de Aduanas

Ing. Flora María SALOME RAMIREZ FIGUEREDO
ANDE - Unidad Medio Ambiente

Lic. Nelson Demetrio AMARILLA ALLENDE
Jefe de Registro
Dirección General de la Marina Mercante

Ing. Celso AYALA MARTINEZ
Jefe Sector Transporte
Secretaría Técnica de Planificación

Ing. Oscar R. FERREIRA BAEZ
Gerente Nav. e Hidrografía - ANNP

Handwritten signatures and initials:
A large signature, possibly "Miguel", is written vertically on the left side.
Below it, the initials "Oscar" are written.
At the bottom, there are two large, stylized initials, possibly "S" and "A".

URUGUAY

- Ing. Roberto Suarez Nicolini
Coordinador Técnico de Planificación del
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
- Dra. Adela Marina LEGAZCUE SCHIAVONE
Dirección General de Transporte
Fluvial y Marítimo - MTOP
- Ing.N. Luis R. PERDOMO
Dirección General de Transporte Fluvial
y Marítimo - MTOP
- C.N. Martín THOMASSET
Director Registros y de Marina Mercante de
Prefectura Nacional Naval
- C.F. Ricardo CUSTODIO
Armada Nacional
- C.C. Nelson Alberto VENTURA ROMANO
Prefectura Nacional Naval

GRUPO ASESOR NAVAL

Por Argentina:

- Calte. Cesar E. MARTI GARRO
Jefe del Servicio Hidrografía
Naval Argentina
- C.N. Ricardo M. CARDOSO
Armada Argentina

Por Bolivia:

- C.N. Jorge BADANI LENZ
Agregado Naval - Embajada de Bolivia en
la República Federativa del Brasil
Armada Boliviana

Por Brasil:

- Calte. Adilson VIEIRA de SA
Estado Mayor da Armada
Marinha do Brasil

Sr. Luiz Eduardo GARCIA
Superintendente - Ministerio dos transportes
Administracao da Hidrovia do Parana

C.F. Francis FIXEL
Capitao dos Portos dos Estados de Matto Grosso e
Matto Grosso do Sul

C.F. Dalton CASTRO SEGUI
Diretoria de Portos e Costas - Chefe Departamento
Ministerio de Marinha

Por Paraguay:

C.N. Luis Armando RUIZ DIAZ BENITEZ
Director de Hidrografia y Navegación
Armada del Paraguay

Por Uruguay:

C.N. Carlos Alberto MARTINO ROSSI
Jefe del Servicio de Oceanografía, Hidrografía y
Meteorología de la Armada

GRUPO AMBIENTAL

Por Argentina:

Lic. Angel MENENDEZ
INCYTH
Seretaria de Recursos Naturales y
Ambiente Humano

P.P. Jorge Francisco IRIARTE
Prefectura Naval Argentina

Por Bolivia:

Ing. Hernán FERNANDEZ VILLA
Subsecretaria de Desarrollo sostenible y
Medio Ambiente - Ministerio de Medio Ambiente

Por Brasil:

Sr. Augusto QUINTANILLA
IBAMA

Sr. Roberto MONTEIRO ALVES
Ministerio do Meio Ambiente

ACTA DEL GRUPO Nro. 1

En la Ciudad de San Pablo, República Federativa del Brasil, a los 24 días del mes de julio de 1995 se reunió el mencionado grupo, cuya nómina de participantes se presenta como Agregado I.

La reunión se desarrolló con la presidencia de la Delegación de Brasil, C.N. Fernando Sergio NOGUEIRA de ARAUJO; la Vicepresidencia por parte de la Delegación de Uruguay, Ing. Roberto SUAREZ NICOLINI y la relatoría a cargo de la Secretaría Ejecutiva, Lic. Lorena Vivian WOLANIUK.

El Grupo se abocó al tratamiento de los siguientes puntos del temario:

- 8 - Análisis de la nota presentada en la XVIIIa. Reunión del CIH por la CPTCP.
- 9 - Comentarios al Protocolo Adicional de Navegación y Seguridad.
- 10- Análisis de los plazos de aplicación de los reglamentos aprobados por el Comité.
- 13- Convenio de Cooperación Técnica no Reembolsable (FONPLATA).

Con antelación al inicio del tratamiento de los temas mencionados, las delegaciones coincidieron en solicitar al CIH la aprobación del "Reglamento de Arqueo de las Embarcaciones de la Hidrovía", el cual había sido consensuado por los Grupos Técnicos en oportunidad de la XVIIa. Reunión del Comité.

En relación al punto 8 del temario, se efectuó una reunión con representantes de la CPTCP, en la cual se recepcionó las inquietudes planteadas por ese organismo.

Analizada la nota de fecha 7 de julio de 1995 que se presenta como Agregado II, las delegaciones concordaron en la necesidad de efectuar una reunión de Grupos Técnicos sobre el Protocolo de Navegación y Seguridad, con el objeto de efectuar el análisis de los puntos tratados por la CPTCP. Teniendo en consideración que se llevará a cabo una reunión de otro Grupo Técnico en la Ciudad de Asunción -República del Paraguay- entre los días 18 y 20 de septiembre próximos, se solicita al CIH autorizar para que en esa oportunidad se efectúe el análisis mencionado.

Con relación a los requerimientos presentados en la nota de fecha 7 de julio, el Grupo coincidió en manifestar los siguientes comentarios:

- 1 - "Incorporar a la Hidrovía el tramo del río Paraná entre Confluencia y la desembocadura del río Iguazú".
El análisis de la decisión de este punto corresponde al CIH.
- 2 - "Reglamentar urgentemente las alturas mínimas y anchos de luz de los puentes, cables o cualquier obra física que impida la fluida navegación".
En las nuevas construcciones se tendrá en consideración la solicitud formulada.
- 3 - "Los aspectos destacados en nuestra nota anterior de fecha 9 de junio ppdo. en puntos 5, 9, 11, 12, 13, 14 y 15, que no han sido ampliados o mencionados en este trabajo".

Handwritten signatures and initials:
- A large signature on the left side of the page.
- A signature and the number "9" below it.
- The number "2070" written below the signature.

Al respecto, se acordó que se trataría dichos temas en la próxima reunión en Asunción para el mes de septiembre, con excepción del "Régimen Unico de Dimensiones Máximas de los Convoyes" por haber sido tratado en la presente oportunidad.

- 4 - "La realización de obras físicas puntuales en los pasos críticos de la Cuenca, que nos permitan recuperar la navegación que se desarrolló durante años".
Dicho tema se contempla en los estudios previstos para el Módulo A.

Cabe destacar que en la reunión mantenida, los representantes de la CPTCP ratificaron su voluntad de apoyar al Programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná y presentaron sus disculpas por algunos términos utilizados en su nota de fecha 9 de junio p.pdo..

Pasando al tratamiento del documento "Comentarios al Protocolo Adicional de Navegación y Seguridad" elaborado por el INTAL, las delegaciones analizaron los diferentes puntos expresados en el mencionado documento, a fin de establecer un orden de prioridades sobre los aspectos no normados hasta el momento.

Sobre dicho tema, las delegaciones coincidieron establecer el siguiente orden de prioridades:

- a) Reiterar la elaboración del documento: "Identificación de ausencias o deficiencias de normas que regulen el transporte de diferentes tipos de carga y evaluación de la necesidad de elaborar dichas normas".
- b) Solicitar la elaboración del "Régimen de Reembolso por los gastos que demanden las operaciones de lucha contra la contaminación producida por las embarcaciones de la Hidrovía".

Sobre dicho tema, la delegación argentina sometió a consideración de las demás delegaciones los términos de referencia correspondientes, y siendo aprobados por las mismas se agregará presente informe como Agregado III.

- c) "Compatibilización de planes de formación y capacitación del personal embarcado (Art. 5 del Protocolo de Igualdad de Oportunidades)".

Sobre el particular, las delegaciones remitirán a la Secretaría Ejecutiva los planes de estudio para la formación y capacitación del personal embarcado, con el objeto de ser retransmitida al INTAL para la elaboración de dicho documento.

Pasando al tratamiento del análisis de los plazos de aplicación de los reglamentos aprobados por el Comité formulados en oportunidad de la XVIIa. Reunión del CIH, las delegaciones consensuaron dichos plazos de la siguiente manera:

- a) Reglamento Unico para la Asignación del Francobordo a Buques de Carga: se aplicará un plazo de 6 meses.

Se deberá efectuar la revisión de la asignación de Francobordo de Barcazas, particularmente en Barcazas Tanque y modificaciones del punto 1.2. del Capítulo I del reglamento en cuestión.

- b) Reglamento Unico de Balizamiento: el plazo de aplicación será de 24 meses.

- c) Régimen Unico de Dimensiones Máximas de los Convoyes: el plazo de aplicación será de 3 meses.

Amij

lb
g

Amij

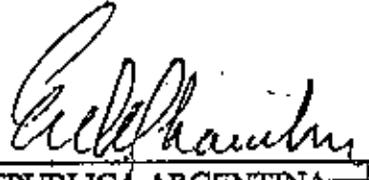
Excepcionalmente la eslora de los convoyes podrán superar en un 10 % la longitud indicada en el inciso 2.2.1. previa autorización de la autoridad competente.

- d) Reglamento de Inspecciones Técnicas de Seguridad para Buques de la Hidrovía: el plazo de aplicación será de 24 meses.
- e) Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas en la Hidrovía Paraguay-Paraná: el plazo de aplicación será de 6 meses.
- f) Reglamento para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná: el plazo de aplicación será de 6 meses.
- g) Plan de Comunicaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná: la aplicación de dicho plan será de forma inmediata a su entrada en vigor.
- h) Reglamento para prevenir Abordajes: el plazo de aplicación será de 6 meses.
- i) Reglamento de Arqueo de las Embarcaciones de la Hidrovía: se cumplirán los plazos que establece el mismo reglamento.

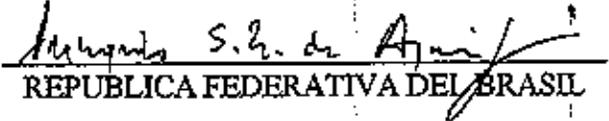
En cuanto a la aplicación de los reglamentos aprobados, el grupo coincidió en que se mantenga, antes de cumplido los plazos previstos, una comunicación fluida entre las autoridades competentes a fin de notificar cualquier deficiencia observada en alguna embarcación.

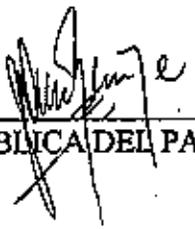
Analizado el "Convenio de Cooperación Técnica No Reembolsable (FONPLATA-CIH)", el Grupo Técnico formuló algunas modificaciones las cuales fueron aprobadas por FONPLATA. Dicho documento se presenta como Agregado IV. El Grupo recomienda al CIH la formalización de dicho Convenio.

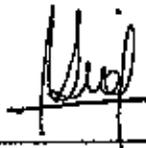
El Grupo Técnico concluyó sus deliberaciones el día 26 de julio de 1995, suscribiendo el presente Informe.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

AGREGADO I

LISTA DE PARTICIPANTES
GRUPO Nro. 1

ARGENTINA

- C.N. Enrique OYHAMBURU
Director de Actividades Navieras
Dirección de Transporte Fluvial y Marítimo
- P.M. Edgardo OJEDA
Jefe del departamento Seguridad de la Navegación
Prefectura Naval Argentina
- P.P. Nestor VEDOVATTI
Jefe División Navegación
Prefectura Naval Argentina

BOLIVIA

- Ing. Freddy ALCAZAR GONZALEZ
Director General de Transporte por Agua y Puertos
Secretaría de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil

BRASIL

- C.N. Fernando Sergio NOGUEIRA de ARAUJO
- Eng. Paulo Roberto COELHO de GODOY
Chefe de Divisao do Departamento de Portos e Hidrovias
Ministerio dos Transportes
- Eng. Luiz Eduardo GARCIA
Superintendencia Administracao da Hidrovia do Paraná
Ministerio dos Transportes

PARAGUAY

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

C.N. Rubén Dario LEZCANO
Director General Marina Mercante

URUGUAY

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

Ing.N. Luis PERDOMO
Asesor de la Dirección General de Transporte Fluvial
y Marítimo

Handwritten signatures and initials:
A large stylized signature on the left side.
A smaller signature below it.
A signature further down, possibly "Mojica".
A small mark resembling "L7e" to the right of the first signature.

Por Paraguay:

- Sr. Luis F. PEREIRA TROCHE
Asesor Técnico - Subsecretario de Estado de
Recursos Naturales y Medio Ambiente
- Sr. Diego Enrique SILVA STRANSKY
Asesor Técnico - Dirección de Ordenamiento Ambiental
Ministerio de Agricultura y Ganadería

Por Uruguay:

- Ing. Luis REOLON
Ministerio de Vivienda, Ordenamiento
Territorial y Medio Ambiente

SECRETARIA EJECUTIVA

- Sr. Jesús G. GONZALEZ
- Srta. Beatriz Alicia PEREZ
- Lic. Lorena WOLANIUK
- Sra. Stella Maris PEREZ
- Lic. Ernesto MARTINEZ
- Sra. Beatriz Haydé RIVERO

II. ORGANISMOS INTERNACIONALES

Amil
Amil
A
INTAL

- Sr. Juan Jose TACCONE
Consultor
- Sr. Miguel Angel RIVAS
Consultor

CPTCP

- Sr. Horacio LOPEZ
- Sr. Fernando ESQUERRO
- Q*

APÊNDICE II

ATA DO GRUPO TÉCNICO No. 2

Na cidade de São Paulo, República Federativa do Brasil, aos 24 dias do mês de julho do ano de 1995, reuniu-se o Grupo Técnico com o objetivo de avaliar os seguintes pontos do Temário:

4 - Anteprojeto e Apêndice sob o Regime Único de Segurança das Embarcações Tanque da Hidrovia Paraguai-Paraná.

5 - Quadro Geral das Reformas introduzidas ao Convênio para Salvaguarda da Vida Humana no Mar.

7 - Regulamento Único de Inspeções.

A relação dos integrantes do Grupo é apresentada no Adendo 1 que acompanha a presente Ata.

A presidência do Grupo Técnico no. 2 esteve a cargo da Delegação do Brasil, exercida pelo Capitão de Fragata Dalton Castro Segui e a relatoria a cargo do Engenheiro Alexandre José Trinas de Freitas.

Pontos 4 e 5

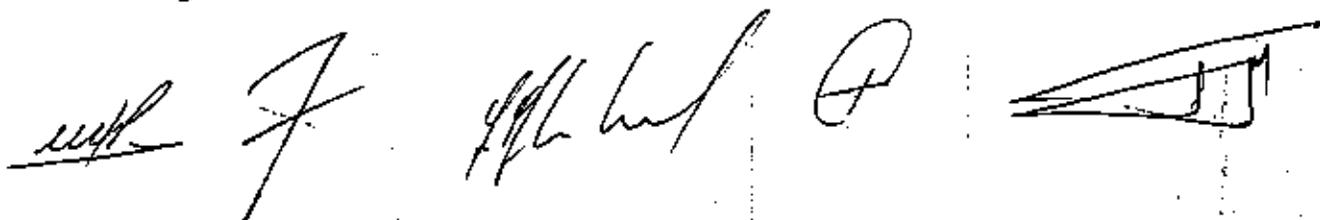
O Grupo Técnico reitera a recomendação constante na Ata da XVII reunião, para que o CIH oriente a Secretaria Executiva por ocasião da elaboração do Temário Tentativo da próxima reunião, para que se substitua os atuais pontos 4 e 5 do presente temário por um único item com o seguinte título:

“Projeto de Regime Único de Segurança para as Embarcações da Hidrovia Paraguai-Paraná”.

Foram distribuídos aos representantes de cada delegação os seguintes documentos:

1) 3a. parte da minuta do Regulamento Único de Segurança das Embarcações da Hidrovia Paraguai-Paraná, elaborado pela Delegação Argentina, que engloba o Capítulo 9 do Título II e os Capítulos 1, 2, 3 e 4 do Título III; e

2) Normas e Procedimentos para a Navegação Interior, que apresenta os regulamentos da Administração Brasileira aplicáveis à Navegação Interior, onde já foram adotadas parte das normas constantes nos regulamentos aprovados pelo C.I.H., principalmente os relativos ao Regulamento Único de Inspeções.



A Delegação Brasileira esclareceu às demais delegações a posição assumida na XVII reunião, informando que considera necessário que os documentos que estão sendo elaborados para adequar o SOLAS à Hidrovia sejam avaliados de modo a se adequarem à realidade das embarcações existentes, para que não se inviabilize a sua operação ou desestimule a construção de novas embarcações.

A Delegação Brasileira solicitou um prazo maior para avaliar os documentos elaborados pela Delegação da Argentina, em virtude de que no Brasil existem poucas Normas ou Regras regulamentando o assunto, notadamente no que diz respeito a requisitos de construção, compartimentagem e instalações de máquinas, motivo pelo qual é necessária uma análise mais aprofundada da sua influência sobre as embarcações existentes. Para tanto, o Brasil pretende submeter os documentos citados à apreciação do Comitê Técnico tripartite vinculado a Capitania dos Portos dos Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, em Corumbá, que congrega os diversos segmentos da comunidade fluvial local com representantes do Governo, de Armadores, Operadores e Empresas ligadas ao transporte fluvial, de modo a verificar sua compatibilidade à região.

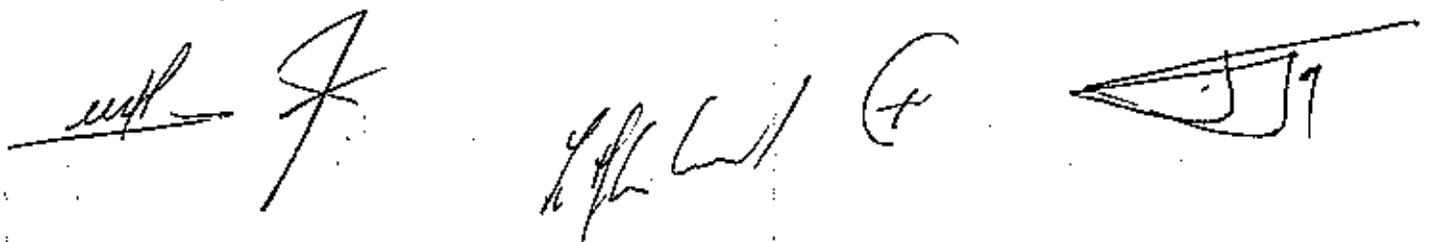
A Delegação Brasileira participou que, face as peculiaridades regionais, a Administração de seu país descentralizou a execução de parte dos controles e verificação da aplicação das suas normas para terceiros, mediante a apresentação de termos de responsabilidade ou certificações relativas aos atos realizados. Portanto, a Delegação Brasileira solicita que os regulamentos que venham a ser elaborados sejam suficientemente flexíveis de modo a permitir que as ações necessárias ao seu cumprimento não restrinjam as delegações de competência autorizadas pelas Administrações.

O Grupo Técnico entende que o Projeto do Regime Único de Segurança deverá ser elaborado baseado na adequação da Conversão SOLAS e suas emendas à Hidrovia, tendo como subsídios o Regulamento Único de Inspeções, já aprovado, os documentos adequados apresentados pela Argentina, as Normas para Navegação Interior apresentadas pelo Brasil e as normas nacionais de cada país, porventura existentes.

A Delegação Argentina continuará atuando como coordenadora na elaboração dos documentos de trabalho, devendo considerar o documento apresentado pelo Brasil na redação dos demais Capítulos e Títulos do Projeto do Regime Único de Segurança.

As Delegações se comprometem a apresentar na próxima reunião os seguintes itens :

- análise da proposta argentina para o Regulamento Único de Segurança das Embarcações, que permita o avanço na formulação do documento final para aprovação.
- análise e comentários sobre o documento apresentado pelo Brasil.
- estudos estatísticos dos acidentes ocorridos com embarcações na hidrovia, com o objetivo de possibilitar uma melhor análise dos itens de segurança necessários às embarcações.

The bottom of the page features four distinct handwritten signatures in black ink, arranged horizontally. From left to right, they appear to be: a stylized signature with a long horizontal stroke; a signature with a large 'F' or similar character; a signature with a circular flourish; and a signature with a sharp, pointed end.

Ponto 7

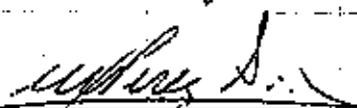
O Grupo Técnico concorda que a compatibilidade do Regulamento de Inspeções com as regras a serem estabelecidas para o Regime Único de Segurança das Embarcações da Hidrovia deverá ser verificada a medida que forem sendo aprovadas essas regras.

A Delegação do Brasil solicita às demais delegações que sejam apresentadas na próxima reunião as normas ou regulamentos existentes em seus países, relativos aos assuntos tratados no Regulamento Único de Inspeções.

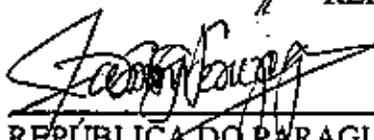
As Delegações acordaram que para se incluir as inspeções correspondentes a especialidade "poluição" no texto do Regulamento de Inspeções, deverá, antecipadamente, ser elaborada um regulamento específico sobre o assunto, possivelmente adaptando-se parte da Convenção MARPOL.

O Grupo Técnico no. 2 encerrou seus trabalhos no dia 26 de julho de 1995, com a aprovação da presente ata.


REPÚBLICA ARGENTINA


REPÚBLICA DA BOLÍVIA


REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL


REPÚBLICA DO PARAGUAI


REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI

ADENDO 1

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA SP Juan Carlos A. Cubisino
Prefectura Naval Argentina

BOLÍVIA CN Willy H. Perez Soliz
Diretoria de Planeamiento y Coord.(SNIM)

BRASIL CF Dalton Castro Segui
Chefe do Departamento do Material da Marinha Mercante - DPC

CF Francis Fixel
Capitão dos Portos dos Estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul

Eng. Alexandre José Trinas de Freitas
Chefe da Divisão de Engenharia Naval - DPC

PARAGUAI Cap. Nav. (S.R.) Ing. Naval Raul Ramiro Gutierrez Yegros
Asesor Técnico del Centro de Armadores Fluviales y Maritimos

Ing. Oscar R. Ferreira B.
Gerente Navegacion e Hidrografia A. N. N. P.

URUGUAI C/N (CIME) Martin Thomasset
Director Registral y de Marina Mercante de la P.N.N.
C/C Nelson Alberto Ventura Romano
Prefectura Nacional Naval

uhr *J. Q. y H. hnd* *[Signature]*

ATA DE REUNIÃO - GRUPO 3

Na cidade de São Paulo, República Federativa do Brasil, aos 24 dias do mês de julho de 1995, reuniu-se o Grupo Técnico no. 3, integrado pelos delegados da Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai, conforme consta do Anexo I.

O Grupo desenvolveu as tarefas sob a presidência da Dra. Francisca NOGUEIRA ALVES DE MELO, da Delegação do Brasil, atuando como relatora a Lic. Norma Pompei da Delegação Argentina.

Encarregou-se o Grupo do disposto nos pontos 1 e 3 do temário dos Grupos Técnicos referentes a "Incentivos Fiscais, Subsídios e Outros, outorgados aos Armadores" e "Assuntos Aduaneiros-Recomendações para a Aplicação do Protocolo" respectivamente.

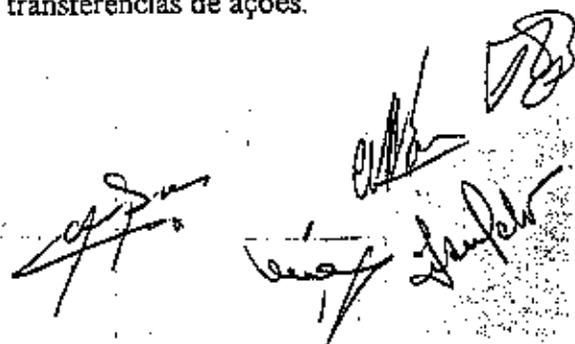
1 - Não se pode avançar no tratamento do ponto 1 "Incentivos Fiscais, Subsídios e Outros, outorgados aos Armadores", devido ao fato de ainda não ter sido concluído, pelas Delegações, a informação comprometida na reunião de Assunção sob os regimes tributários vigentes, aplicáveis ao transporte fluvial pela Hidrovia e aos Armadores da mesma.

A Delegação da Bolívia manifestou que seu país não possui normas específicas que regulem os aspectos tributários, aduaneiros e referentes a cargas sociais para o transporte fluvial e menos ainda sobre isenções, subsídios e outros, indicando que a norma geral que regula estes temas é a Lei nº 843/94, que tem caráter global e estabelece um tratamento igual para toda atividade econômica e operadores de serviços. Nesse sentido se compromete a enviar à Delegação do Brasil sua legislação tributária vigente.

Por sua parte a Delegação Argentina fez a entrega à Delegação do Brasil, de informação relativa à "Matrícula de Embarcações, "Custos das Inspeções Técnicas" e "Combustíveis e Lubrificantes".

Solicita-se ao CIH que reitere às Delegações o envio, via Secretaria Executiva, dentro de um prazo de 30 (trinta) dias a informação complementar relacionada com as cargas tributárias e sociais e isenções de caráter geral e específicos (Incentivos Fiscais) referentes às atividades de transporte fluvial de bens e pessoas, assim como o número de empresas e embarcações que desempenham dita atividade no marco geográfico da Hidrovia. Essa informação deverá compreender os seguintes aspectos:

- Tributação sobre os lucros das empresas de transportes.
- Tributos sobre o valor agregado.
- Impostos sobre ativos.
- Regime suspensivo de tributos aduaneiros.
- Tributos internos, contribuições sociais, insumos da indústria naval e consumo a bordo.
- Matrícula anual das embarcações.
- Seguros obrigatórios.
- Obrigações tributárias para constituição de empresas e transferências de ações.
- Combustíveis.
- Garantias de registro.



Com tais elementos a Delegação do Brasil finalizará o estudo comparativo do tratamento tributário aplicável aos armadores e embarcações da Hidrovia, com fim de elaborar o projeto para compatibilização e harmonização dos mesmos.

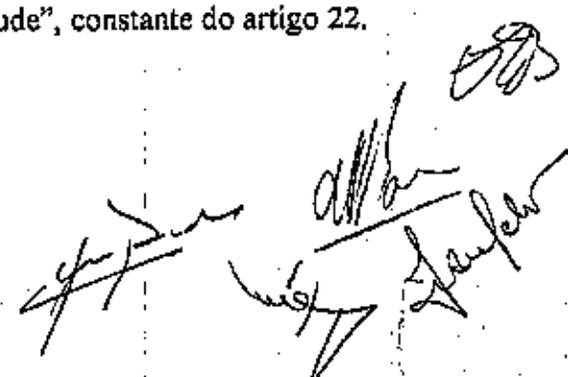
2 - Com relação ao ponto 2 "Assuntos Aduaneiros-Recomendações para Aplicações do Protocolo" o Grupo dedicou-se ao Informe do Grupo Técnico nº 2 Assuntos Aduaneiros correspondentes à XVIII Reunião realizada em Buenos Aires. Logo após a leitura e análise do mesmo, se ratificou o acordado e recomendado por ocasião da referida reunião, salvo com relação ao ponto 3 (a) das Recomendações, que a Delegação do Brasil entende deva ser objeto de uma análise mais completa e posterior regulamentação.

Assim sendo, no que diz respeito aos lacres aduaneiros e ao formulário MIC/DTA, as Delegações recomendam ao CIH que estabeleça o dia 2 de outubro de 1995 como nova data limite para confirmação, pelas autoridades aduaneiras dos Estados-Partes, da adoção dos lacres em uso no MERCOSUL ou de outro de uso exclusivo na Hidrovia, e a data de 01 de novembro do mesmo ano para utilização obrigatória dos mesmos e do formulário MIC/DTA.

Por outro lado, as Delegações consideraram conveniente que o Grupo Técnico que trata do tema Assuntos Aduaneiros seja integrado, na medida do possível, com os Delegados das Aduanas dos países signatários, com o objetivo de agilizar a elaboração das Normas de Aplicação do Protocolo Aduaneiro.

Os trabalhos a cargo do Grupo, quanto ao Protocolo Adicional do Acordo de Transporte Fluvial para a Hidrovia Paraguai-Paraná sobre Assuntos Aduaneiros, deveriam ser, entre outros, os seguintes:

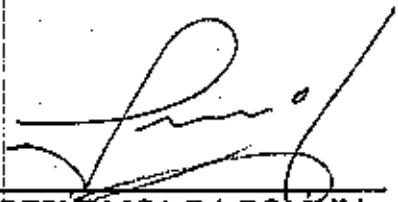
- a - Fixação do horário de atendimento das repartições aduaneiras intervenientes nas operações de trânsito das mercadorias na Hidrovia, nos dias úteis e não úteis;
- b - Tratamento dispensado pelas autoridades aduaneiras com relação a embarcações, passageiros, tripulantes e mercadorias;
- c - Designação das alfândegas autorizadas a exercer as funções previstas artigo 23;
- d - Interpretação do inciso "c" do artigo 15;
- e - Estabelecer o conteúdo e o alcance do inciso "b" do artigo 17 em face do inciso "c" do artigo 15;
- f - Regulamentar o artigo 20, com destaque para a expressão "... e verificará que a unidade de transporte ofereça suficiente segurança .";
- g - Regulamentar o parágrafo segundo do artigo 21; e
- h - Determinar o alcance da expressão "suspeita de fraude", constante do artigo 22.



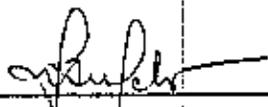
O Grupo Técnico no. 3 concluiu suas deliberações no dia 26 de julho de 1995, subscrivendo para constar, a presente Ata.



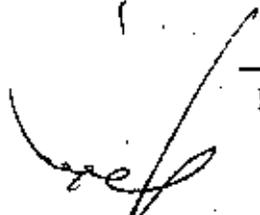
REPÚBLICA ARGENTINA



REPÚBLICA DA BOLÍVIA



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL



REPÚBLICA DO PARAGUAI



REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI

RELAÇÃO DOS PARTICIPANTES DO GRUPO No. 3

ARGENTINA

Lic. Norma Pompei
Diretora de Regimes Especiais
Secretaria de Ingressos Públicos

Cra. Teresa Valentina Pacheco
Secretaria de Ingressos Públicos

S.P. Claudio Alberto Arcagni
Prefeitura Naval Argentina

BOLÍVIA

Dr. Hector Luna Bueno
Assessor do Ministério das Relações Exteriores
e Culto

BRASIL

Dra. Francisca Nogueira Alves de Melo
Auditora-Fiscal do Tesouro Nacional
Secretaria da Receita Federal - Ministério da Fazenda

Dr. Carmellio Mantuano de Paiva
Procurador da Fazenda Nacional
Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional

PARAGUAI

Dr. José Dejesús Caceres Farias
Direção-Geral de Aduana

Ing. Celso Ayala Martinez
Chefe do Setor de Transporte
Secretaria Técnica de Planejamento

URUGUAI

Ing. Nav. Luis R. Perdomo
Direção-Geral de Transporte Fluvial e Marítimo
- MTOP



PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

ARANCELES VIGENTES A PARTIR DEL 01/04/91 PARA TRAMITES

VALOR UNIDAD (ABRIL / 91)

0,45

TRAMITE	ARTICULO DECRETO	INDICE	MONTO PESOS
1.1. REGISTRO NACIONAL DE BUQUES			
CAMBIO DE AGRUPACION (elim. + inscrip. + estado dominial)	12 inc. b-IV y 13	30+30+20	36,00
CAMBIO DE ARBOLADURA (+ estado dominial)	12 inc. b-IV y 13	30+20	22,50
CAMBIO DE MEDIDAS (+ estado dominial)	12 inc. b-IV y 13	30+20	22,50
CAMBIO DE MOTOR (+ estado dominial)	12 inc. b-IV y 13	30+20	22,50
CAMBIO DE NOMBRE (+ estado dominial)	12 inc. b-IV y 13	30+20	22,50
EMBARGO (1 o/oo del monto y costas) MINIMO	2 conc. 9	50	22,50
LEVANTAMIENTO DE EMBARGO	12 inc. b-V	30	13,50
HIPOTECA (0,30 o/oo del monto) MINIMO	2 conc. 9	50	22,50
REINSCRIPCION DE HIPOTECA	12 inc. b-II	30	13,50
CANCELACION DE HIPOTECA	12 inc. b-UI	30	13,50
INHIBICION (1 o/oo del monto) MINIMO	2 conc. 9	50	22,50
LEVANTAMIENTO DE INHIBICION	12 inc. b-V	30	13,50
PRENDA	12 inc. b-III	30	13,50
CANCELACION DE PRENDA	12 inc. b-III	30	13,50
INTERDICCION DE SALIDA	12 inc. b-I	30	13,50
LEVANTAMIENTO INTERDICCION DE SALIDA	12 inc. b-V	30	13,50
CONTRATO DE CONSTRUCCION (1 o/oo monto) MINIMO	2 conc. 9	50	22,50
CONTRATO DE ARRENDAMIENTO (1 o/oo monto) MINIMO	2 conc. 9	50	22,50
VENTA Y DECLARATORIA DE HEREDEROS (1 o/oo valor + estado dominial) MINIMO	2 conc. 9 y 13	50+20	31,50
DESGUACE (0,25 o/oo valor buque + estado dominial) MINIMO	2 conc. 9 y 13	50+20	31,50
CESE DE BANDERA (0,25 o/oo valor buque + est dom) MINIMO	2 conc. 9 y 13	50+20	31,50
ESTADO DOMINIAL	13	20	9,00
CERTIFICACIONES	13	20	9,00
CERTIFICACIONES DE PROPIEDAD	13	20	9,00
INFORMES	13	20	9,00
INSCRIPCION MATRICULA NACIONAL (1 o/oo valor buque) MINIMO	2 conc. 9	50	22,50
INSCRIPCION DOTACION DE CLUB	12 inc. b-IV	30	13,50
ELIMINACION DOTACION DE CLUB	12 inc. b-IV	30	13,50
DUPLICADO MATRICULA	13	20	9,00
1.2. REGISTROS JURISDICCIONALES (I.T.A.T.)			
INSCRIPCION	16	40	18,00
DUPLICADO MATRICULA	19	20	9,00
CAMBIO DE NOMBRE	19	20	9,00
CAMBIO DE CARACTERISTICAS	19	20	9,00
ELIMINACION	19	20	9,00
INSCRIPCION EN OTRO REGISTRO JURISDICCIONAL	19	20	9,00

REGISTRO NACIONAL DE BUQUES
 TASAS FIJAS ANUALES
 MATRICULA MERCANTE NACIONAL (MMN)

 * X T.A.T * 1995 -1RA. CTA.* 1995 -2DA. CTA.*

* 2 a 6 *	27,00	* 18,00 *
* 7 a 20 *	81,00	* 54,00 *
* 21 a 50 *	202,50	* 135,00 *
* 51 a 100 *	270,00	* 180,00 *
* 101 a 500 *	405,00	* 270,00 *
* 501 a 1000 *	810,00	* 540,00 *
* 1001 a 1500 *	1296,00	* 864,00 *
* 1501 a 2000 *	1944,00	* 1296,00 *
* 2001 a 5000 *	2430,00	* 1620,00 *
* 5001 o MAS *	3240,00	* 2160,00 *

x tonelaje de arqueo total.

Esora x manga x puntal - IAT.

5

ANEXO III: Importe de las inspecciones técnicas

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

REFERENTE INSPECCIONES TECNICAS

INSPECCION CASCO A FLOTE

esta Inspección se toma por la eslora del Buque.-

Ejemplo: Buque DON JUAN I	DIA HABIL.	DIA INHABIL.
mínima hasta 30m.	\$ 21,95	\$ 42,86
máxima mas de 210m.	\$ 49,13	\$ 97,22

INSPECCION ELECTRICA

esta Inspección se toma por la potencia generada nominal (kw).-

Ejemplo: Buque DON JUAN II	DIA HABIL.	DIA INHABIL.
mínima hasta 100 kw	\$ 21,95	\$ 42,86
máxima mas 5.000 kw	\$ 64,02	\$ 129,63

INSPECCION MAQUINAS

esta Inspección se toma por la potencia de máquinas.-

Ejemplo: Buque DON JUAN III	DIA HABIL.	DIA INHABIL.
potencia mínima	\$ 27,19	\$ 54,36
potencia máxima	\$ 64,02	\$ 129,63

Se debe aclarar que las Inspecciones Técnicas efectuadas por la Prefectura Naval Argentina a Buques Argentinos o Extranjeros son las siguientes:

- | | |
|------------------------|----------------------|
| -CONTAMINACION | -ARMAMENTO |
| -CASCO A FLOTE | -CASCO EN SECO |
| -ELECTRICIDAD | -MAQUINAS Y CALDERAS |
| -ARQUEO Y FRANCO BORDO | -EN ESTABLECIMIENTOS |
| -ETAPA DE CONSTRUCCION | |

NOTA: tambien existen los siguientes ADICIONALES que van adjuntados al Importe de todas las Inspecciones arriba mencionadas.

E/D (embarcacion deportiva)	\$ 42,86
URG (urgente)	\$ 32,41
B/T (buque tanque)	\$ 42,86
B/E (buque extranjero)	\$ 54,36

ANEXO IV: Combustibles y lubricantes

	Precio por litro	LV.A.	Impuestos Internos
GAS OIL	\$ 0,203400	21 %	---
LUBRICANTE HDX-4	\$ 2,014922	21 %	13,50 % (tasa nominal) 15,61 % (tasa efectiva)

ATA DO GRUPO TÉCNICO Nº 4

Na cidade de São Paulo, República Federativa do Brasil, aos 24 dias do mês de julho do ano de 1995, reuniu-se o Grupo Técnico nº 4 com o objetivo de tratar o "Anteprojeto do Regime Único de Infrações e Sanções da Hidrovia Paraguai-Paraná" (Porto de Cáceres - Porto de Nova Palmira), havendo sido designados como Presidente o Dr. Pedro Calmon Filho e como Relator o Capitão-de-Fragata Luiz Augusto de Mello, pertencentes à Delegação Brasileira, tendo como participantes os listados no adendo nº 1.

O Grupo utilizou como documentos de trabalho o anteprojeto preparado pelo INTAL e o que foi produzido pelos Grupos Técnicos nas Reuniões que se precederam à XVII e XVIII Reuniões do Comitê Intergovernamental da Hidrovia.

Ao se analisar o documento produzido na XVIII Reunião, especificamente quanto aos artigos 21 e 22, que tratam dos aspectos de reincidência, houve divergências de opiniões quanto a necessidade de se definir ou não os tipos ou generos de infrações. Ficou decidido que esse tema será novamente debatido na próxima reunião. As proposições apresentadas pelas delegações constam no Projeto, na forma de entre-colchetes.

No que se refere aos artigos 23 e 24, que foram consolidados, ficou acordado que há necessidade de se definir o significado da expressão "sanciones que se encontraran firmes". O representante do INTAL ficou de apresentar um projeto de texto de um artigo novo, a ser inserido no título III, definindo o que se entende por "resolucion firme".

As Delegações, não obstante terem acordado o texto do artigo 28 com pequenas alterações, concordaram em levar em consideração a proposta de uma das Delegações, de se estabelecer prazos para o início do procedimento administrativo, matéria que se for o caso, será tratada na próxima reunião.

O artigo 31, que trata da interrupção de prescrição, suscitou dúvida quanto à uniformidade desse procedimento, tendo em vista a diferença de critérios dos países signatários. As delegações reexaminarão o texto na próxima reunião.

No que se refere ao artigo 107, que trata da definição de autoridades competentes, as delegações concordaram que será necessário estudar no futuro a inclusão de um texto definindo qual seria a autoridade competente para processar as infrações de ação continuada.

9
Dr. Pedro Calmon Filho
Luiz Augusto de Mello

O texto do artigo 112 por motivo de forma a que o regime de embarques e Sanções possa conter um modelo de Auto de Infração, idêntico para todos os Países Signatários. As Delegações se prontificaram a remeter os modelos em uso em seus países para o INTAL, via Secretaria-Executiva, solicitando que elabore um projeto de modelo. O referido projeto de modelo será submetido à apreciação das Delegações quando da próxima reunião.

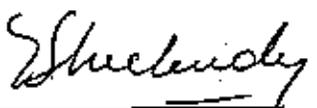
As Delegações se comprometem a avaliar a conveniência de manter como obrigação prévia à liberação dos despachos das embarcações, constante do artigo 110, o cumprimento da designação de representante prevista no artigo 118.

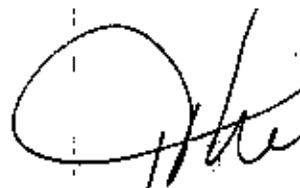
Do debate, concluiu-se ser conveniente a inclusão de um artigo estabelecendo que os Países Signatários não exigirão dos armadores ou dos tripulantes das embarcações dos seus respectivos países, notificados em autos de infrações, ou aos seus representantes, garantia real ou pessoal, como medida prévia à liberação dos despachos das embarcações.

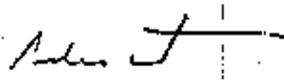
Os textos com as alterações que foram consensuadas pelo Grupo constam do adendo nº 2.

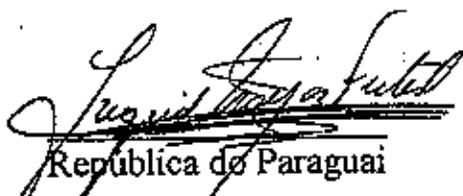
Tendo em conta o método de trabalho que está sendo desenvolvido pelo Grupo, as Delegações reconheceram a conveniência de se modificar o calendário das reuniões aprovadas na XVIII Reunião do CIH e, assim, solicitam ao CIH que a próxima reunião na cidade de Assunção se realize nos dias 18, 19 e 20 de setembro, e a programação para Montevideo seja convocada, ou não, segundo o avanço dos trabalhos da próxima reunião.

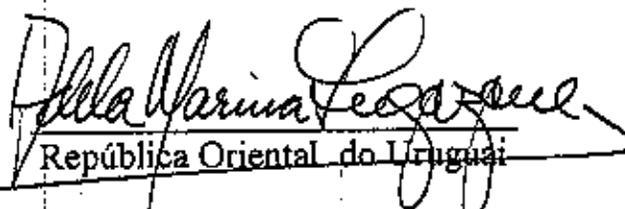
O Grupo Técnico encerrou suas deliberações no dia 26 de julho, firmando a presente Ata.


República Argentina


República da Bolívia


República Federativa do Brasil


República do Paraguai


República Oriental do Uruguai

Adendo I

Lista de Participantes do Grupo Técnico nº 4

São Paulo, 24 a 26 de julho de 1995.

ARGENTINA

Dra. Beatriz Melendez
Secretaria dos Transportes

Lic. Alejandra Martin
Ministério da Defesa

Cap. de Corveta Guillermo Bartoletti
Ministério da Defesa - Armada Argentina

Subprefeito Dr. Carlos Figueroa
Ministério da Defesa - Prefeitura Naval Argentina

Subprefeito Dr. Claudio Arcagui
Ministério da Defesa - Prefeitura Naval Argentina

BOLÍVIA

Dr. Guey Andrade Morales
Subsecretaria Naval de Interesses Marítimos

J
by J
by J

BRASIL

Dr. Pedro Calmon Filho
Associação Brasileira de Direito Marítimo

CF Luiz Augusto de Mello
Diretoria de Portos e Costas

PARAGUAI

Dra. Maria de Lourdes Zaias de Fretes
Assessoria Jurídica da Prefeitura Geral Naval

URUGUAI

Dra. Adela Marina Legazcue
Diretoria Geral de Transportes Fluvial e Marítimo

CF (CP) Ricardo J. Custódio
Direção de Marinha Mercante

ORGANISMOS INTERNACIONAIS

Dr. Miguel A. Rivas
INTAL

Q
dy. J.
llh
+

ADENDO N° 2

ANTEPROYECTO DEL REGIMEN UNICO DE INFRACCIONES
Y SANCIONES DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA
(PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA)

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo 1
Aplicación del Régimen

Artículo 1
Alcance

Las disposiciones de este régimen excluyen la aplicación de las normas contravencionales vigentes de los Países Signatarios.

Artículo 2
Objeto

El presente régimen tiene por objeto reprimir:

- a) Las infracciones a las disposiciones del Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad y sus Reglamentos Complementarios;
- b) La falta de idoneidad del personal embarcado.

Artículo 3
Normas Posteriores

Las normas que acordaren los Países Signatarios con posterioridad a la entrada en vigencia de este régimen, sólo resultarán de aplicación al infractor cuando fueran más favorables.

Artículo 4
Tentativa

La tentativa no es punible.

Se entiende por tentativa toda acción u omisión que pudiendo

configurar una infracción dolosa o culposa, no llegara a consumarse.

Artículo 5
Culpa

El obrar culposo será suficiente para configurar una infracción y para la aplicación de sanciones.

Artículo 6
Responsabilidad y Eximición

La responsabilidad en los hechos, el alcance y la eximición de la misma serán previstas en la legislación del País Signatario que juzgue la infracción cometida.

Capítulo 2
De las Sanciones

Artículo 7
Clases de Sanciones

Este régimen establece las siguientes sanciones:

- a) Cancelación de la habilitación para navegar;
- b) Suspensión de la habilitación para navegar;
- c) Cancelación de la habilitación para navegar por tramo;
- d) Suspensión de la habilitación para navegar por tramo;
- e) Prohibición definitiva para navegar;
- f) Prohibición temporaria para navegar;
- g) Multa; y,
- h) Apercibimiento.

Artículo 8
Cancelación de la Habilidad para Navegar

La cancelación de la habilitación para navegar importa la privación absoluta y definitiva de la habilitación otorgada al infractor para el ejercicio de las funciones para las cuales fuera habilitado.

Esta clase de sanción sólo podrá ser aplicada por el País Signatario que hubiera otorgado el título y la habilitación al infractor y siempre que la falta se hubiera cometido en sus aguas jurisdiccionales, salvo lo dispuesto por el Artículo 18.

Artículo 9
Suspensión de la Habilidad para Navegar

La suspensión de la habilitación para navegar importa la privación temporaria de la habilitación otorgada al infractor para el ejercicio de las funciones para las cuales fuera habilitado.

Esta clase de sanción sólo podrá ser aplicada por el País Signatario que hubiera otorgado el título y la habilitación al infractor y siempre que la falta se hubiera cometido en sus aguas jurisdiccionales, salvo lo dispuesto por el Artículo 18.

Artículo 10
Cancelación de la Habilidad para Navegar por Tramo

La cancelación de la habilitación para navegar por tramo, importa la privación absoluta y definitiva del permiso otorgado al infractor para el ejercicio de su profesión en las aguas jurisdiccionales del País Signatario que hubiera impuesto la sanción.

Artículo 11
Suspensión de la Habilidad para Navegar por Tramo

La suspensión de la habilitación para navegar por tramo, importa la privación temporaria del permiso otorgado al infractor para el ejercicio de su profesión en las aguas jurisdiccionales del País Signatario que hubiera impuesto la sanción.

Artículo 12
Prohibición Definitiva para Navegar

La prohibición definitiva para navegar, importa para el infractor la privación absoluta y perpétua del ejercicio de su profesión en las aguas jurisdiccionales del País Signatario que hubiera impuesto la sanción.

Artículo 13
Prohibición Temporaria para Navegar

La prohibición temporaria para navegar, importa para el

infractor la privación absoluta por un período determinado del ejercicio de su profesión en las aguas jurisdiccionales del País Signatario que hubiera impuesto la sanción.

Artículo 14
Multa

La sanción de multa importa el pago de la suma resultante de la conversión de la unidad de cuenta prevista por este régimen a la moneda nacional de los Países Signatarios.

Artículo 15
Apercibimiento

El apercibimiento importa un llamado de atención al infractor.

Artículo 16
No sustitución de Sanciones

En ningún caso las sanciones contempladas por este régimen podrán sustituirse por penas privativas de la libertad.

Artículo 17
Sanciones Aplicables Exclusivamente
al Personal Embarcado y al Piloto

Las sanciones previstas en los incisos a) a f) del Artículo 7 sólo podrán ser aplicadas al personal embarcado y al piloto según corresponda.

Artículo 18
Facultades de los Países Signatarios

El País Signatario que hubiera otorgado el título y la habilitación al infractor podrá cancelarla cuando se hallara firme la sanción de cancelación de la habilitación para navegar por tramo o prohibición definitiva para navegar, impuesta por otro País Signatario.

El País Signatario que hubiera otorgado el título y la habilitación al infractor podrá suspenderla por igual plazo al previsto por la sanción de suspensión de la habilitación para navegar por tramo o prohibición temporaria para navegar impuesta por otro País Signatario, siempre que ésta se encontrara firme.

Capítulo 3
Atenuantes y Agravantes

Artículo 19
Criterios de Apreciación

Las autoridades competentes considerarán al momento de la aplicación de las sanciones previstas por este régimen, las circunstancias atenuantes y agravantes que concurren en la infracción.

A los fines del párrafo anterior se tendrá en cuenta el peligro que ha importado la infracción para la seguridad de las personas, la embarcación, las vías navegables o el medio ambiente.

Capítulo 4
Reincidencia

Artículo 20
Plazos

Se considerará reincidente, a los efectos de la graduación de la sanción, al que incurriera en otra infracción del mismo género dentro de los siguientes plazos:

- a) Tres (3) años cuando se tratara de suspensión de la habilitación para navegar, de suspensión de la habilitación para navegar por tramo y de la prohibición temporaria para navegar;
- b) Dos (2) años cuando se tratara de multa cuyo máximo superara (...);
Un (1) año cuando se tratara de multa cuyo máximo ascendiera hasta (...);
- c) Noventa (90) días cuando se tratara de apercibimiento.

Los términos previstos por este artículo se computarán a partir de la fecha en que las sanciones se encontraran firmes.

Artículo 21
Escala Sancionatoria

En caso de reincidencia la sanción que correspondiera aplicar se elevará en un tercio del tipo que se tratara.

Capítulo 5 Aplicación Condicional

Artículo 22 Facultad de exención

Cuando se aplicare por primera vez una sanción de multa cuyo monto no sea superior a (...) su cumplimiento podrá dejarse en suspenso.

Quedará sin efecto el cumplimiento de la sanción impuesta cuando el infractor no cometiera otra falta dentro del término de un año.

La primera falta cometida será considerada a los fines previstos por el Capítulo 4 del presente Título.

Los plazos previstos por este Artículo se computarán a partir de la fecha en que las sanciones se encontraren firmes.

Artículo 23 Pérdida del Beneficio

Cuando el infractor cometiera otra falta dentro del plazo señalado en el artículo anterior, se le aplicará la sanción en suspenso, así como la que correspondiera a la nueva infracción incrementada según lo previsto para el caso de reincidencia.

Capítulo 6 Concurso de Infracciones

Artículo 24 Cómputo de Sanciones

Cuando concurrieran varios hechos independientes reprimidos con la misma clase de sanción, la sanción aplicable al infractor tendrá como mínimo, el mínimo de la sanción mayor y como máximo, la suma resultante de la acumulación de las sanciones correspondientes a los diversos hechos. Sin embargo, dicha suma no podrá superar el máximo establecido para la clase de sanción de que se trate.

Capítulo 7 Extinción de Acciones y Sanciones

Artículo 25 Extinción de la Acción

La acción se extinguirá por:

- a) Muerte del imputado;
- b) Prescripción;
- c) Pago voluntario, tratándose de sanción de multa.

Artículo 26
Prescripción de la Acción

La acción prescribirá cuando se operasen los siguientes plazos:

- a) Tres (3) años cuando se tratara de infracciones sancionadas con cancelación de la habilitación para navegar, cancelación de la habilitación para navegar por tramo o prohibición definitiva para navegar;
- b) Dos (2) año cuando se tratara de infracciones sancionadas con suspensión de la habilitación para navegar, suspensión de la habilitación para navegar por tramo o prohibición temporaria para navegar;
- c) Dos (2) años cuando se tratara de infracciones sancionadas con multa cuyo máximo superare (...);
Un (1) año cuando se tratara de infracciones sancionadas con multa cuyo máximo ascendiera hasta (...);
- d) Un (1) año cuando se tratara de infracciones sancionadas con apercibimiento.

Los plazos previstos por este artículo se computarán a partir de la comisión de la infracción.

Artículo 27
Extinción de la Sanción

La sanción se extinguirá por:

- a) Muerte del sancionado;
- b) Prescripción;
- c) Cumplimiento de la misma.

Artículo 28
Prescripción de la Sanción

La sanción prescribirá cuando se operasen los siguientes plazos:

- a) Tres (3) años cuando se tratara de infracciones sancionadas con multa cuyo máximo superare (...);
Dos (2) años cuando se tratara de infracciones sancionadas con multa cuyo máximo ascendiera hasta (...);
- b) Un (1) año cuando se tratara de infracciones sancionadas con apercibimiento.

Los plazos previstos por este artículo se computarán a partir de la fecha en que se hallara firme la resolución condenatoria.

Artículo 29
Interrupción de la Prescripción

La comisión de otra infracción dentro de los plazos previstos por los artículos 26 y 28 interrumpirá la prescripción de la acción y de la sanción, respectivamente.

La prescripción de la acción se interrumpirá también, ante la producción de actos procesales administrativos a los que se asigne tal efecto { acorde con los procedimientos vigentes en los Países Signatarios }.

La prescripción correrá o se interrumpirá separadamente para cada uno de los sujetos imputados o sancionados.

Capítulo 8
Medidas de Policía

Artículo 30
Interdicción de Salida e Interrupción de la Navegación

Sin perjuicio de la aplicación de las sanciones que correspondieren, las autoridades competentes no formalizarán el despacho de salida de puerto de las embarcaciones cuando la naturaleza de la infracción constatada pusiera en peligro la seguridad de la navegación o el medio ambiente.

Las autoridades competentes podrán interrumpir la navegación de una embarcación y eventualmente dirigirla a su puerto más cercano cuando constataran que la misma pudiera en serio riesgo la seguridad de la navegación o constituyera una amenaza al medio

ambiente.

La interdicción de salida o interrupción de la navegación deberá cesar cuando dejaren de existir los motivos que la determinaron.

Artículo 31

Gastos

Los gastos originados en la detención de las embarcaciones serán soportados por el propietario o armador.

TITULO III
DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO

Capítulo 1
Aplicación del Régimen

Artículo 106
Ley Aplicable

A excepción de lo dispuesto en este Título, la aplicación del presente régimen se ajustará a las normas de procedimiento administrativo del País Signatario que juzgara la infracción.

Artículo 107
Autoridad Competente

Serán competentes para la aplicación de este régimen las autoridades del País Signatario en cuyas aguas jurisdiccionales se hubiera constatado la infracción, sin perjuicio de la facultad establecida en el Artículo 18.

Artículo 108
Principio de Celeridad

Se observará el principio de celeridad en relación a la iniciación, sustanciación y resolución de las actuaciones administrativas.

Artículo 109
Principio de Informalidad

Se observará el principio de informalidad a favor del administrado.

Artículo 110
Garantías

El incumplimiento de los actos procedimentales no autorizará la detención de la embarcación ni de los sujetos eventualmente sancionables, previo cumplimiento de las obligaciones impuestas en los Artículos 114 y 118.

Artículo 111
Cómputo de plazos

Los plazos a que se refieren los Títulos III y IV exclusivamente, serán computados como días hábiles administrativos.

Artículo 112
Acta de Infracción

La comisión de las infracciones previstas por este régimen importará el labrado del Acta de Infracción correspondiente de conformidad con el modelo agregado en Anexo

Artículo 113
Contenido del Acta de Infracción

El Acta de Infracción contendrá:

- a) El lugar, fecha y hora de comisión de la falta;
- b) Los datos del propietario o armador, según corresponda;
- c) Los datos personales del capitán, patrón u oficial a cargo de la embarcación y del Piloto o de cualquier otro tripulante, según corresponda;
- d) Los datos personales del representante de los sujetos mencionados en los incisos b) y c) de este artículo;
- e) El nombre, número de matrícula, tonelaje de arqueo bruto, nacionalidad y tipo de embarcación;
- f) La norma infringida;
- g) El plazo para la presentación en el procedimiento; y,
- h) Las demás circunstancias del caso que las autoridades competentes juzgarán conveniente asentar.

Las autoridades competentes entregarán al capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, copia del Acta de Infracción labrada.

Artículo 114
Notificación de Infracciones

El propietario o armador, según corresponda, y el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, el piloto o cualquier integrante de la tripulación, quedarán notificados de la falta cometida con la copia del Acta de Infracción labrada por las autoridades competentes con la firma de recepción como constancia.

En el Acta citada precedentemente deberá constar la fecha y hora de notificación.

En caso de que alguno de los nombrados en el primer párrafo se negare a firmar el Acta correspondiente, la misma se dará por notificada con la firma de dos (2) testigos hábiles convocados al efecto.

Artículo 115
Presentación en el Procedimiento

El propietario, armador, capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, el piloto y cualquier otro tripulante, según corresponda, deberán presentarse en el procedimiento en el plazo de quince (15) días a partir del labrado del Acta de Infracción.

Artículo 116
Falta de Presentación

La falta de presentación personal o por medio de representante en el procedimiento administrativo no importará presunción alguna en contra del imcomparsiente. Tampoco impedirá la prosecución de las actuaciones administrativas.

Capítulo 2
Representación

Artículo 117
Legitimación

El representante designado para realizar las gestiones relacionadas con la operación de la embarcación, tiene la legitimación activa y pasiva del propietario o armador, y del capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, del piloto y de cualquier otro tripulante, en el procedimiento administrativo. No se hallará legitimado para "representar al propietario, al armador, ni al capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, ni al piloto ni a cualquier otro tripulante, cuando éstos tuvieran domicilio en el País Signatario en el que se llevara a cabo el procedimiento administrativo, salvo autorización expresa al efecto.

Artículo 118
Obligación de Representación

El propietario, armador, capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, el piloto o cualquier otro tripulante, que no tuviera domicilio ni representación en el País Signatario en el que se hubiera cometido la infracción, estará obligado a designar representante a los fines del procedimiento administrativo. La designación deberá acreditarse en el expediente en el plazo de cinco (5) días a partir de la notificación del Acta de Infracción.

Artículo 119
Representante Especial

El propietario, armador, capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, el piloto o cualquier otro tripulante,

podrán designar, separadamente, representante especial a los fines del procedimiento administrativo.

Artículo 120
Cesación de la Representación

La cesación de la representación no surtirá efectos mientras no se acreditara en el expediente administrativo la designación de otro representante.

Capítulo 3
Pago de Multas

Artículo 121
Pago Voluntario

Los infractores podrán pagar voluntariamente el mínimo de la multa que correspondiere dentro del plazo establecido para la presentación en el procedimiento administrativo, cuando el máximo no superara

El pago voluntario podrá efectuarse en cualquier momento durante la sustanciación del procedimiento, aunque en este caso comprenderá el máximo de la multa que correspondiere.

No podrá efectuarse el pago voluntario de las multas que correspondiere cuando concurrieran dos o más infracciones reprimidas con tal clase de sanción.

Artículo 122
Facilidades de Pago

Los Países Signatarios podrán conceder facilidades para el pago de las multas que hubieran aplicado.

Dichas facilidades no importarán, en ningún caso, la reducción de las multas aplicables.

Artículo 123
Incumplimiento de Pago

El incumplimiento en el pago de las multas previstas por este régimen importará la ejecución de las mismas a través de proceso judicial.

Capítulo 4
Contralor de la Administración

Artículo 124
Revisión Judicial

Los actos administrativos dictados en virtud de la aplicación del presente régimen se hallarán sujetos a revisión judicial a petición de los sujetos alcanzados por los mismos.

Artículo 125
Ley Aplicable

La revisión judicial de los actos administrativos aludidos en el artículo anterior se regirá por las normas del País Signatario en el que se hubieren dictado.

TITULO IV

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Capítulo 1 Registro de Actuaciones y Resoluciones

Artículo 126 Habilitación del Registro

Las Autoridades Competentes de los Países Signatarios dispondrán la habilitación de un Registro de Actuaciones y Resoluciones.

Artículo 127 Asentamiento de Actuaciones

Los asentamientos a efectuar en el Registro aludido en el artículo anterior consignarán:

- a) El lugar, fecha y hora de comisión de la falta;
- b) Los datos del propietario o armador, según corresponda;
- c) Los datos personales del capitán, patrón u oficial a cargo de la embarcación, según corresponda;
- d) Los datos personales del imputado;
- e) Los datos personales del representante de los sujetos mencionados en los incisos b) y c) de este artículo;
- f) Nombre, tonelaje de arqueado bruto, número de matrícula, nacionalidad y tipo de embarcación; y,
- g) La norma presuntamente infringida.

Tales asentamientos serán inscriptos en el registro dentro de los cinco (5) días siguientes al labrado del Acta de Infracción aludida por el Artículo 111 del presente régimen.

Artículo 128 Asentamiento de Resoluciones

Toda resolución adoptada por las autoridades administrativas o judiciales en virtud de la aplicación del presente régimen, será asentada en el Registro. La inscripción de las resoluciones aludidas se formalizará dentro de los cinco (5) días siguientes a que se encontraren firmes.

Artículo 129
Intercambio de Información

Los asentamientos referidos en el Artículo 126 serán objeto de intercambio entre las autoridades competentes de los Países Signatarios dentro de los cinco (5) días siguientes a su inscripción. Sin perjuicio de ello, serán comunicados a la Comisión del Acuerdo dentro de los cinco (5) días siguientes al vencimiento del plazo establecido precedentemente.

Los asentamientos mencionados en el Artículo 127 serán objeto de intercambio entre las autoridades competentes de los Países Signatarios dentro de los cinco (5) días siguientes a su inscripción. Sin perjuicio de ello, serán comunicados a la Comisión del Acuerdo dentro de los cinco (5) días siguientes al vencimiento del plazo establecido precedentemente.

El intercambio de informaciones previsto en el presente Artículo se ajustará al modelo agregado como Anexo

Capítulo 2
Colaboración

Artículo 130
Investigación de Infracciones

Los Países Signatarios se comprometen a brindarse mutua colaboración en relación a toda investigación que efectuaran para determinar la comisión de las infracciones previstas en este régimen.

Cada País Signatario facilitará a los demás, en tanto le fuera solicitado, la totalidad de la información que hubiera obtenido en relación a la comisión de la infracción investigada.

Capítulo 3
Unidades de Cuenta

Artículo 131
Criterio General

El valor de las unidades de cuenta contempladas por éste régimen se establecerá de conformidad con las disposiciones de éste Capítulo.

Artículo 132
Derechos Especiales de Giro

Los Países Signatarios adoptan los Derechos Especiales de Giro como unidad de cuenta para el cálculo de las multas aplicables a propietarios y armadores.

Artículo 133
Plaza de Cotización

El valor de los Derechos Especiales de Giro estará dado por la cotización de la unidad en el mercado de New York.

Artículo 134
Salario

Los Países Signatarios adoptan el salario del capitán como unidad de cuenta para el cálculo de las multas aplicables al capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación.

Artículo 135
Actualización

El salario del capitán será actualizado, al menos, semestralmente. Dichas actualizaciones serán incorporadas al presente régimen a través de un apéndice confeccionado al efecto.

Toda actualización requerirá la aprobación unánime de los Países Signatarios.

Artículo 136
Valor de las Unidades de Cuenta

La cotización de los Derechos Especiales de Giro se tomará a la fecha del labrado del Acta de Infracción o del día hábil inmediatamente anterior.

El valor del salario del capitán se tomará a la fecha del labrado del Acta de Infracción o del día hábil inmediatamente anterior.

Artículo 137
Conversión

La conversión de las unidades de cuenta se efectuará en base al valor oficial de la moneda nacional de los Países Signatarios.

Artículo 138
Monedas Nacionales

A los fines de éste régimen, las monedas nacionales de los Países Signatarios son:

- a) República Argentina: pesos;
- b) República de Bolivia: bolivianos;
- c) República Federativa del Brasil: reales;
- d) República del Paraguay: guaraníes;
- e) República Oriental del Uruguay: pesos.

AGREGADO I

LISTA DE PARTICIPANTES
GRUPO Nro. 1

ARGENTINA

- C.N. Enrique OYHAMBURU
Director de Actividades Navieras
Dirección de Transporte Fluvial y Marítimo
- P.M. Edgardo OJEDA
Jefe del departamento Seguridad de la Navegación
Prefectura Naval Argentina
- P.P. Nestor VEDOVATTI
Jefe División Navegación
Prefectura Naval Argentina

BOLIVIA

- Ing. Freddy ALCAZAR GONZALEZ
Director General de Transporte por Agua y Puertos
Secretaría de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil

BRASIL

- C.N. Fernando Sergio NOGUEIRA de ARAUJO
- Eng. Paulo Roberto COELHO de GODOY
Chefe de Divisao do Departamento de Portos e Hidrovias
Ministerio dos Transportes
- Eng. Luiz Eduardo GARCIA
Superintendencia Administracao da Hidrovia do Paraná
Ministerio dos Transportes

PARAGUAY

- Ing. Ramón A. CABRERA
Director de Desarrollo e Integración Física
Ministerio de Relaciones Exteriores
- C.N. Rubén Dario LEZCANO
Director General Marina Mercante

Ampe

URUGUAY

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

Amij
Ing.N. Luis PERDOMO
Asesor de la Dirección General de Transporte Fluvial
y Marítimo

g *g* *g*

ATA DO GRUPO TÉCNICO AMBIENTAL

As 11:30 horas do dia 24 de julho de 1995, no Parlamento Latino-Americano, na cidade de São Paulo - República Federativa do Brasil, iniciou-se os trabalhos do Grupo Técnico Ambiental. Iniciou-se discutindo o temário tentativo que consiste em três pontos: Constituição do Comitê de Acompanhamento do EIA, análise do documento "Sistema de Gestão Ambiental" elaborado pela Secretaria Executiva e o documento "Proposta de Assistência Técnica para Difusão e Consulta sobre a Hidrovia Paraguai-Paraná". Por sugestão da Secretaria Executiva foi incluído o documento sobre a "Declaração do TARANCO". Foi sugerido pela Delegação Brasileira a solicitação, através da Secretaria Executiva, sobre um informe acerca do estado dos estudos de impacto ambiental, por parte das consultoras. O temário proposto foi aceito por parte das Delegações presentes.

Com relação ao primeiro item da pauta o Grupo Técnico Ambiental considerando o que foi estabelecido na XV Reunião do CIH em Montevideu, e considerando o disposto no Anexo V-4.1. pautas metodológicas (Convênio BID - CIH), assume a responsabilidade das funções do Comitê de Acompanhamento do EIA.

Por sugestão da presidência da mesa, passou-se a tomar conhecimento do documento "Declaração de TARANCO" (item 3 da pauta) antes da discussão da proposta da Secretaria Executiva "Sistema de Gestão Ambiental", especificamente sobre o seguinte parágrafo "Reiteraram a importância dos estudos de impacto ambiental relativos ao Projeto Hidrovia Paraguai-Paraná e ressaltaram a relevância dos trabalhos a serem desenvolvidos pelo Grupo Técnico Ambiental, segundo o aprovado na XVII Reunião do Comitê Intergovernamental da Hidrovia. Uma vez concluídos, os estudos de impacto ambiental serão analisados pela autoridade ambiental nacional de cada país, com vistas ao licenciamento e habilitação do projeto. Os países envidarão os esforços necessários para a concertação de posições nessa matéria".

Em seguimento, passou-se a avaliar a proposta de "Assistência Técnica" do BID. Depois da leitura do documento e de uma discussão preliminar, as Delegações decidiram suspender suas considerações, até quarta-feira (dia 26/07/95), afim de obter esclarecimentos acerca de vários pontos, pelo representante do Banco.

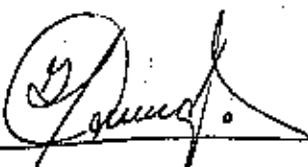
Ouvidos os mesmos o GTA considerou positiva e oportuna a assistência técnica. Em comum acordo com o BID o conteúdo do documento merecerá uma reformulação quanto à metodologia de execução e os alcances da proposta. Em tal sentido cada um dos países membros, ao término de vinte dias, levará os critérios e propostas de reformulação à Secretaria Executiva, para que esta realize uma compatibilização, que será considerada pelo GTA em uma próxima reunião, a ser determinada pelo CIH.

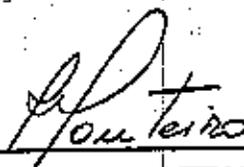
A handwritten signature in black ink is located at the bottom left of the page. To its right is a rectangular stamp with illegible text inside.A handwritten signature in black ink is located at the bottom right of the page.

Em prosseguimento aos trabalhos passou-se a analisar a proposta do Sistema de Gestão Ambiental encaminhada pela Secretaria Executiva. Foi consenso das Delegações que os objetivos e funções do Grupo Técnico Ambiental já foram estabelecidos na XVII Reunião havida em Arroyo Concepción-Bolívia, e que o Sistema de Gestão Ambiental, ora em análise, será o instrumento que permitirá operacionalizar as ações do GTA. Decidiu-se constituir uma comissão de redação para desenvolver o Sistema de Gestão Ambiental, como instrumento de ações do GTA, conforme aprovado na XVII Reunião havida na Bolívia, e descrito em 2.6. (Agregado 2-Informe Final de La XVII Reunión del CIH). Finalmente foi aprovado pelo GTA o documento "Gestão Ambiental para a Hidrovia Paraguai-Paraná" que figura no Anexo I.

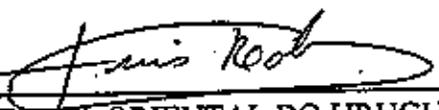
O Grupo Técnico encerrou suas deliberações no dia 26 de julho, firmando a presente Ata.


REPÚBLICA ARGENTINA


REPÚBLICA DA BOLÍVIA


REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL


REPÚBLICA DO PARAGUAI


REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI

AGREGADO N° 2

GESTION AMBIENTAL PARA LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

INTRODUCCION

En el marco del Acuerdo de la Cuenca del Plata, producto de las necesidades de integración que permitan al desarrollo de los Países Miembros, el Comité Intergubernamental de la Hidrovia emprendió acciones orientadas a mejorar las condiciones de navegabilidad de los ríos Paraguay y Paraná.

Conforme a las políticas ambientales adoptadas en el contexto de la Cuenca del Plata y a principios ambientales internacionales, el C.I.H. incorpora la dimensión ambiental a través de la elaboración de los Términos de Referencia para la realización del estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, a efectos de garantizar la conservación de los recursos naturales y la protección del medio ambiente.

En C.I.H. a través del Grupo Técnico Ambiental (GTA), conformado en la XVIIa. Reunión del C.I.H. efectuada en Bolivia en abril de 1995, decidió promover la armonización y acuerdo de los procesos de gestión ambiental que se desarrollan en cada uno de los Países Miembros en el marco de la Hidrovia y su área de influencia.

Considerando que el desarrollo sostenido es el resultado de un conjunto de acciones armonizadas e interrelacionadas interna y externamente, el C.I.H. adoptó como estrategia de gestión, el PLAN DE GESTION AMBIENTAL, el cual se aplicará considerando los mecanismos de gestión ambiental de cada uno de los Países Miembros.

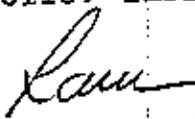
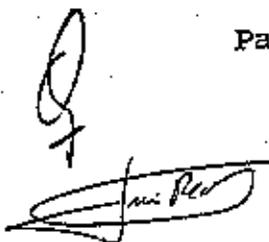
Las características básicas del Plan se describen en lo que sigue:

OBJETIVOS

El objetivo general del Plan de Gestión Ambiental es proveer un conjunto sistemático, ordenado, armónico, consensuado y priorizado de acciones para lograr y demostrar una performance clara, sana y efectiva desde el punto de vista de la protección del medio ambiente en el ámbito de la Hidrovia y asegurar el cumplimiento de políticas y objetivos ambientales preestablecidas por el C.I.H.

AREAS DE ACCION

Para el desarrollo, implementación y mantenimiento del



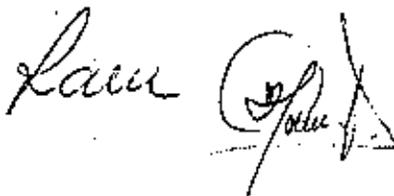
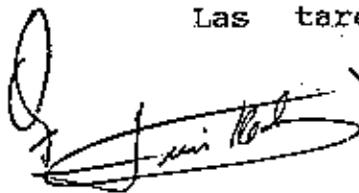
Plan de Gestión Ambiental, se trabajará sobre las siguientes áreas de acción:

- AREA 1.- Seguimiento y control ambiental.
- AREA 2.- Legislación y Normas Ambientales de los Países Miembros.
- AREA 3.- Difusión y educación ambiental para divulgar los aspectos ambientales de la Hidrovía y promover la participación de la comunidad.
- AREA 4.- Sistema de información, para estructurar el manejo de la información referente al proyecto.
- AREA 5.- Recursos Humanos: promover la capacitación de técnicos especialistas, necesarios para implementar la gestión ambiental de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
- AREA 6.- Desarrollo Institucional: coordinación interinstitucional entre los Países Miembros y con las Organizaciones Internacionales.

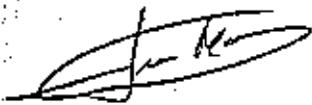
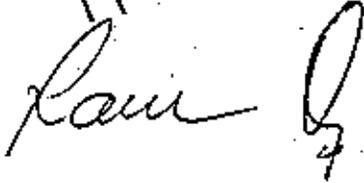
TAREAS INICIALES EN LAS AREAS DE ACCION

- AREA 1: - Seguimiento de los Estudios de Impacto Ambiental.
- Esbozo de ideas para el Programa de Seguimiento y Control Ambiental.
- AREA 2: - Recopilación y consieración de toda la legislación de protección ambiental a nivel internacional, regional y subregional, organizando una base de datos informatizada, a fin de detectar las diferencias jurídicas que existen entre los Países Miembros en relación al tema.
- Armonizar la legislación vigente en los Países Miembros sobre temas relacionados con la conservación, a fin de definir un marco normativo sobre derecho ambiental que permita alcanzar un Acuerdo de Preservación del Medio Ambiente en toda la Hidrovía Paraguay-Paraná.
- AREA 3: - Identificación de experiencias de difusión.
- Identificación de temas a difundir.
- Análisis de la propuesta de sobre difusión de Organismos Internacionales.
- AREA 4: - Esbozar ideas sobre como estructurar el Sistema de Información de la Hidrovía.
- AREA 5: - Identificación de experiencias y ofertas de capacitación.
- AREA 6: - Identificación de Organizaciones Ambientales de los Países Miembros y los Países Externos.

Las tareas siguientes a las iniciales serán las



concernientes al seguimiento y control ambiental durante y después de la ejecución del proyecto y otras tareas permanentes en las áreas del Sistema de Información y la formación de Recursos Humanos.



LISTA DE PARTICIPANTES DO GTA

ARGENTINA

Jorge Francisco Iriarte - Prefectura Naval Argentina.
Angel Nicolas Menendez - Medio Ambiente.

BOLÍVIA

Hernan Fernandez Villa - Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental.

BRASIL

Roberto Alves Monteiro - Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal.

Augusto Carlos Quintanilha Hollanda Cunha - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.

Eng. Adilson Domingos dos Reis - Secretaria de Indústria, Comércio e Mineração do Estado de Mato Grosso; Conselho Estadual do Meio Ambiente.

PARAGUAI

Ing. Luis G. Garay - ANNP Director

Ing. Flora M. S. Ramirez F. - Unidad Medio Ambiente - ANDE

Lic. Nelson D. Amarilla A. - Dirección General De La Marina Mercante - Jefe Del Departamento De Registro

Ing. Diego Silva Stransky - Dirección de Ordenamento Minist. Agricultura Y Ganadería

Ing. Luis Pereira Troche - Dirección da Ordenación Ambiental, Subsecretaria de Estado de Recursos Nat. Y Medio Ambiente/MAG.

URUGUAY

Ing. Luis Reolon - Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial Y Medio Ambiente.

SECRETARIA EXECUTIVA

Lic. Ernesto Raul Martinez.





Comisión Permanente
de Transporte
de la Cuenca
del Plata

BUENOS AIRES, 7 DE JULIO DE 1995.

SEÑOR

JESUS GONZALEZ

SECRETARIO EJECUTIVO DEL C.I.H.

PRESENTE

DE NUESTRA MAYOR CONSIDERACION:

TENEMOS EL AGRADO DE DIRIGIRNOS A VD. Y POR SU INTERMEDIO A LOS MIEMBROS DE ESE COMITE, CON RELACION A NUESTRA NOTA DE FECHA 9 DE JUNIO PPDO., PRESENTADA OFICIALMENTE A LOS JEFES DE DELEGACION DE LOS PAISES SIGNATARIOS, POR LA CUAL SOLICITABAMOS, QUE EN LA PROXIMA REUNION DEL C.I.H. EN SAN PABLO, ENTRE LOS DIAS 24 Y 28 DE JULIO VENIDERO, SE PREVEA EN LA AGENDA DE LA REUNION TECNICA, UN PUNTO ESPECIFICO PARA TRATAR LA PROPUESTA DE LOS ARMADORES Y/U OPERADORES DE LA HIDROVIA.

LA PREMISA FILOSOFICA DEL ACUERDO, SE ESPECIFICA EN EL CAPITULO I - OBJETIVO Y ALCANCES - ARTICULO 1 - DONDE DICE "FACILITAR LA NAVEGACION Y EL TRANSPORTE COMERCIAL FLUVIAL" MEDIANTE EL ESTABLECIMIENTO DE UN MARCO NORMATIVO COMUN QUE FAVOREZCA EL DESARROLLO, MODERNIZACION Y EFICIENCIA DE DICHAS OPERACIONES, Y QUE FACILITE Y PERMITA EL ACCESO EN CONDICIONES COMPETITIVAS A LOS MERCADOS DE ULTRAMAR"

ANALIZANDO CON DETENIMIENTO LAS REGULACIONES ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS DE QUE SE HA RODEADO AL BUQUE Y EL MARCO NORMATIVO, BAJO EL QUE SE HA DISPUESTO EL TRANSPORTE DE CARGAS, ALGUNAS DE LAS CUALES SE REMITEN AL CUMPLIMIENTO DE ORDENAMIENTOS EN EL ORDEN INTERNACIONAL, COMPRENDEMOS EL DISTANCIAMIENTO QUE EXISTE ENTRE EL OBJETIVO DEL ACUERDO Y ALGUNAS NORMAS QUE LO COMPLEMENTAN.

POR ELLO, CONSIDERAMOS QUE DICHO MARCO NORMATIVO, NO DEBERIA RAZONABLEMENTE EXCEDER AL ACTUAL, QUE POR BANDERA O SOBERANIA DE LAS AGUAS, SE APLICA EN CADA SISTEMA DE NAVEGACION, BUQUE O EMBARCACION, SEGUN EL TRAMO DE LOS RIOS, CONFORME A LA LEGISLACION NACIONAL DE CADA PAIS QUE EJERCE SOBERANIA SOBRE EL CURSO Y/O CUYOS BUQUES NAVEGAN HOY LA CUENCA.



Comisión Permanente
de Transporte
de la Cuenca
del Plata

NUESTRO ANALISIS ACTUAL, QUE EXPONEMOS EN ANEXOS A LA PRESENTE, NOS SEÑALA QUE EN ALGUNOS CASOS SE EXCEDE LA LEGISLACION ACTUAL, SURGIENDO NUEVAS NORMAS, MODIFICADAS O NO EXISTENTES, QUE CREAN MAYORES OBLIGACIONES QUE LAS VIGENTES, CONTRARIANDO EL ESPIRITU FILOSOFICO DEL ACUERDO, "FACILITAR LA NAVEGACION Y EL TRANSPORTE".

LA APLICACION DE NORMAS COMO LAS MENCIONADAS EN EL PARRAFO ANTERIOR Y LA FALTA DE LAS OBRAS FISICAS DE LA HIDROVIA NOS LLEVAN A LA CONCLUSION QUE ELLO SUPONDRA MAYORES OBLIGACIONES Y EVENTUALMENTE COSTOS SUPERIORES A LOS ACTUALES.

ELLO NOS LLEVA A PROPONER, COMO CONSIDERACION GENERAL, APLICAR COMO NORMA COMUN, LA MAS BENIGNA EXISTENTE EN LOS PAISES DE LA HIDROVIA, QUE MANTENGA EL CRITERIO DE SIMPLIFICACION Y FACILITACION O BIEN SE DEJE EN SUSPENSO LA APLICACION DE LAS PROYECTADAS Y APROBADAS A LA FECHA, HASTA TANTO LA EXISTENCIA DE UNA HIDROVIA FISICAMENTE CONCRETADA, POSIBILITE UN NUEVO ESTUDIO.

AGRADECEMOS DESDE YA EL TIEMPO Y ATENCION QUE PRESTA ESE COMITE A NUESTRAS PREOCUPACIONES, PERO NO DUDAMOS QUE SABRAN COMPRENDER QUE EL OBJETIVO COMUN DE LOS ORGANISMOS GUBERNAMENTALES COINCIDE Y COINCIDIRA CON EL SECTOR PRIVADO, QUE DEBERA EMPRENDER, EN FUNCION DE LAS FACILIDADES QUE SE OFREZCAN, EL GRAN DESAFIO DE DESARROLLAR LA HIDROVIA EN SU OPERACION, CON LA APLICACION DEL TRABAJO Y CAPITAL NECESARIO PARA ESTE FIN.

POR ULTIMO DESEAMOS SE PUEDA CONSIDERAR A LA BREVEDAD:

1. INCORPORAR A LA HIDROVIA EL TRAMO DEL RIO PARANA ENTRE CONFLUENCIA E ITAIPU.
2. REGLAMENTAR URGENTEMENTE LAS ALTURAS MINIMAS Y ANCHOS DE LUZ DE LOS PUENTES, CABLES O CUALQUIER OBRA FISICA QUE IMPIDA LA FLUIDA NAVEGACION.
3. LOS ASPECTOS DESTACADOS EN NUESTRA NOTA ANTERIOR DE FECHA 9 DE JUNIO PPDO. EN PUNTOS 5, 9, 11, 12, 13, 14 Y 15, QUE NO HAN SIDO AMPLIADOS O MENCIONADOS EN ESTE TRABAJO.



Comisión Permanente
de Transporte
de la Cuenca
del Plata

4. LA REALIZACIÓN DE OBRAS FÍSICAS PUNTUALES EN LOS PASOS CRÍTICOS DE LA CUENCA, QUE NOS PERMITAN RECUPERAR LA NAVEGACION QUE SE DESARROLLO DURANTE AÑOS.

EN LA SEGURIDAD DE QUE EL CIH TENDRA LA AMABILIDAD DE CONSIDERAR ESTA NOTA, APROVECHAMOS LA OCASION PARA EXPRESARLE NUESTRA MAS ALTA CONSIDERACION.

JAN VAN HOOGSTRATEN
PRESIDENTE CPTCP



Comisión Permanente
de Transportes
de la Cuenca
del Plata

**PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL
POR LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA**

(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)

SOBRE ASUNTOS ADUANEROS

CONSIDERACIONES:

Si bien aún no se ha dictado la reglamentación de este protocolo, en las reuniones realizadas en el Seminario de Montevideo y en la reunión del C.I.H. en Buenos Aires, se han adoptado medidas puntuales favorables al desarrollo de la navegación y el comercio que solucionaron problemas puntuales ocurridos después de la puesta en vigencia del Acuerdo.

No existe publicación de esas medidas puntuales pero podemos expresar que las mismas se están cumpliendo por parte de las Aduanas intervinientes, lo que confirma lo expresado en el punto anterior.

Independientemente a lo expuesto, queremos mencionar dos aspectos muy importantes que aún no se han reglamentado por lo que deseamos hacer llegar nuestra opinión.

a) En el Art. 13 del Protocolo se prescribe que las unidades de transporte se constituyen en garantía sobre las obligaciones fiscales eventualmente exigibles durante el cumplimiento de una operación de tránsito. En tal sentido, considerando el carácter de mero transportador que entrega y recibe la carga en igualdad de cantidad, calidad y condiciones, entendemos que ello solamente será procedente en los casos, que por acto judicial o administrativo, con fallo condenatorio firme, se pruebe la responsabilidad específica del armador en el hecho.

b) Las diferencias en cantidad de mercaderías, es otro de los actos que han constituido y constituyen una verdadera preocupación del sector, que siempre - aún en casos opuestos a la estricta realidad - son objeto de sanciones, cuando la autoridad aduanera comprueba faltantes o sobrantes, que tienen su origen en diferencias o deficiencias en la metodología de cálculo o pesaje entre el puerto de origen y el de destino, en las cargas a granel.

Entendemos que si los precintos de origen no observan violaciones, signos de adulteración o cualquier otra anomalía, la autoridad aduanera deberá eximir de toda responsabilidad al transportista por diferencias de peso, ya que dichos precintos garantizan que la carga se entrega como fue embarcada en el puerto de origen.



Comisión Permanente
de Transporte
de la Cuenca
del Plata

SOBRE NAVEGACION Y SEGURIDAD

TITULO II

CAPITULO I Luces y Marcas

CONSIDERACIONES:

En el Art. 4 se adopta en lo que a Luces y Marcas se refiere, el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG; Londres, 1972).

En el REGLAMENTO PARA PREVENIR ABORDAJES EN LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA, además del citado reglamento se impone adicionalmente la obligación de utilizar:

a) Una luz centelleante especial para los convoyes de empuje cuya longitud total, incluido el buque empujador, exceda de los 200 m. (Regla 24.f.), la que será emplazada en el eje longitudinal del convoy y, según lo ilustrado en la figura 16, en la primer barcaza ubicada a proa del convoy. Esta luz no era exigida hasta el momento, lo cual motivará incorporar los componentes a las barcasas con ese fin (palo en proa y sistema de alimentación eléctrica).

b) Los empujadores, deberán incorporar dos luces de remolque (Regla 24.inc.c.3 del Reglamento para la Hidrovia), cuando el empuje, por el COLREG 72, en ningún caso exhibe luces de remolque.

Dichas exigencias obligarán a la instalación de luces adicionales suplementarias en los remolcadores de empuje, instalación de palos y luces centelleantes en las barcasas que irán a proa, con el evidente inconveniente de transportar la energía del remolcador a las barcasas, aún en los casos que se remolquen barcasas petroleras cuya carga obliga a instalaciones antiexplosivas.

CAPITULO II Certificados de Seguridad

CONSIDERACIONES:

En el Art. 6 del Protocolo se establece que los países signatarios adoptarán un reglamento único simplificado para la inspección de las embarcaciones de la Hidrovia, que garantice el cumplimiento de condiciones mínimas de seguridad.



Comisión Permanente
de Transporte
de la Cuenca
del Plata

En el REGLAMENTO DE INSPECCIONES TECNICAS DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE LA HIDROVIA se han elaborado normas con mayores exigencias que las que aplican los países de la hidrovía a este fin, como a continuación se detalla:

a) Se han incorporado las disposiciones del Título 2, Capítulo 4 del REGIMEN DE LA NAVEGACION MARITIMA FLUVIAL Y LACUSTRE de la República Argentina en lo concerniente a:

1. la clasificación de las inspecciones;
2. los buques obligados a llevar el certificado de seguridad y el periodo de validez de dicho documento;
3. las causales de la pérdida de validez del indicado certificado;
4. las medidas administrativas relativas a ciertas flexibilidades que puede otorgar la autoridad marítima en torno a la exención de la obligación de llevar el certificado de seguridad y disminución del número de inspecciones, cuando ello resulte razonable.

b) Se ha tomado literalmente el REGIMEN DE INSPECCIONES establecido en la Ordenanza Marítima 2/86 emitida por la Prefectura Naval Argentina para obtener, renovar o convalidar el certificado de seguridad de la hidrovía, inspecciones anuales, intermedias, de convalidación o renovación, y las especialidades que abarcaran esas inspecciones, casco, máquinas, electricidad, armamento y radio.

c) En cuanto al alcance de las inspecciones, se han incorporado las disposiciones contenidas en la publicación "NORMA DE INSPECCION DE BUQUES", que la misma autoridad marítima dictó para complementar el precitado Título 2, Capítulo 4, del REGINAVE.

d) El régimen de inspecciones planificado para los buques de la hidrovía, resulta más riguroso que el precedentemente indicado por las siguientes razones:

1. En la legislación argentina, el certificado de seguridad para las barcasas de empuje se expedía - originalmente - por un periodo de validez de 10 años, siempre que esas barcasas no transportaren hidrocarburos. Posteriormente, la Prefectura Naval Argentina - a partir de 1993 - eximió definitivamente a las mismas unidades de llevar dicho documento. En comparación con el régimen impuesto para los mismos buques en la hidrovía, nos encontramos que el certificado de las barcasas de empuje - cualesquiera fuere el tipo de transporte, se ha limitado a ocho (8) años con extensión de inspección para el casco, máquinas, electricidad y armamento, inspecciones que por la legislación argentina solo se hacían al casco, siempre que no transportaren líquidos combustible.

2. El certificado de seguridad para los buques de pasaje, según la legislación argentina, se expide para navegación fluvial, por un periodo de 6 años, siempre que el buque no exceda de 50 toneladas de arqueo total. En el Reglamento de la Hidrovía se lo ha limitado a 4 años, cualquiera fuere la expresión de tonelaje del buque.



Comisión Permanente
de Transporte
de la Cuenca
del Plata

3. En lo relacionado con la periodicidad de las inspecciones (régimen) se ha tomado exactamente el prescripto por la legislación argentina para todos los buques incluidos en el Capítulo 3. del Reglamento. Los armadores argentinos siempre han insistido, sin resultado, en lograr la unificación de inspecciones por especialidad, con el objeto de reducir el número y simplificar los procedimientos. Con ese criterio se ha propuesto que la inspección de casco y armamento sean llevadas a cabo por un inspector e igual criterio aplicar con respecto a máquinas y electricidad.

4. En cuanto concierne al alcance y profundidad de las inspecciones, retomamos la idea de que se han incorporado las exigencias de las normas de inspección de buques existentes en la argentina. Estas disposiciones, por exigencias impuestas a cada una de las especialidades (casco, máquinas, electricidad, armamento y radio) se han tomado siguiendo los criterios internacionales impuestos por la aplicación de Convenios de esa naturaleza (SOLAS, LINEAS DE CARGA, etc.) y, consideramos que deben ser disminuidas en algunos casos y atenuadas, en otros, para los buques de la hidrovía que hacen únicamente navegación fluvial.

CAPITULO III

Seguridad de Embarcaciones Tanques

CONSIDERACIONES:

Por el Art. 10 del Protocolo, se dispone que las embarcaciones tanques se regirán de acuerdo con las disposiciones del Convenio SOLAS, sus Enmiendas y Protocolos. Entendemos que dicho instrumento internacional no es aplicable a los buques de la hidrovía por las razones siguientes:

a) Según la Regla 2 del Capítulo 1 del SOLAS, es aplicable a los buques que enarbolean bandera de un país contratante y efectúen viajes internacionales, viajes que deben efectuarse por mar, respondiendo a la denominación que, como su nombre lo dice, es aplicable al mar.

b) Si bien se atenuaran o se acordaran simplificaciones para los buques menores de 500 toneladas de arqueado total, supuestamente buques de carga -aspecto que no se aclara en el Protocolo- y los carentes de propulsión mecánica, debemos señalar que ambos están expresamente exceptuados de cumplir con las disposiciones del Convenio Internacional señalado, de conformidad con lo prescripto en la Regla 3, Capítulo 1 del mismo.

c) Por otra parte, regularmente, el transporte de hidrocarburos en el ámbito de la hidrovía se efectúa utilizando convoyes de empuje, cuyo elemento de tracción - el empujador - no ha sido construido observando las disposiciones del Convenio SOLAS, por ser considerados buques de carga con un tonelaje de arqueado total menor de 500 TAT y, tal como se señala precedentemente, están exceptuados de cumplir con sus normas de construcción y equipamiento.

Avda. 18 de Julio 1978 Of. 803 - Cód. Postal 11.200 - Montevideo, Uruguay
Tels.: (598 2) 42 31 92 - 42 32 68 - Telex: 26678 MONTMAR UY - Fax: (598 2) 42 31 92



Comisión Permanente
de Transporte
de la Cuenca
del Plata

CAPITULO IV

Arqueo de Embarcaciones y Asignación de Francobordo

CONSIDERACIONES:

De acuerdo al Art. 11 del citado Capitulo, para el Arqueo de embarcaciones de la hidrovía se ha escogido, como metodología para la asignación del arqueo, las prescripciones del CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES, Londres 1969.

Este arqueo de buques que solo se aplica a los que efectúan viajes internacionales por mar, Art. 3 apartado 1, en correlato con el Art. 2 apartado 3 del Convenio, no es aplicable a los buques de la hidrovía, atendiendo a la zona de navegación, exclusivamente fluvial, en la cual estos navegan.

El arqueo de los buques es un parámetro anacrónico en esta época, y el convenio internacional en vigor, solo prospero en su momento a causa de las necesidades de países con una gran flota mercante y estructura naval, para mantener valores existentes sobre la base de los cuales se encontraba montado el sistema (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte).

En el actual Acuerdo, al adoptar el referido Convenio como método de arqueo, el aplicar el Convenio lisa y llanamente, motivará incluir el cubillaje de los espacios sobre cubierta, lo cual en relación con la aplicación de la legislación argentina, motivará un aumento de los valores y, consiguientemente, cumplir con obligaciones de las cuales hasta hoy los mismos buques estaban eximidos.

No existiendo compromisos preexistentes sobre las reglas a aplicar, podríamos adoptar un instrumento mas perfectible basado en el numeral cúbico, en función de potencia, porte, desplazamiento, etc.

De acuerdo al Art. 12 del mismo Capitulo los países signatarios han elaborado un REGLAMENTO UNICO PARA LA ASIGNACION DE FRANCOBORDO EN LA HIDROVIA que transcribe en gran parte la Ordenanza Marítima 8/79 de la Prefectura Naval Argentina. Dicho reglamento estimamos no podría ser apto para la hidrovía conforme las embarcaciones que son mayoría en la misma.

Dicho reglamento que determina la OM8/79 de la PNA, podría ser apto con escasos ajustes al caso del calculo de FB para buques autopulsados normales.

Que el mencionado reglamento no determina valores adecuados para el caso de barcazas, donde se detecta:



a) que determina francobordos elevados para las características de la vía, y de acuerdo a lo que es usual, no habiendo antecedentes de siniestros por falta de flotabilidad o estabilidad transversal,

b) que no se consideran las diferencias para los casos de buques tanque y de carga seca, cuestión que incluso prevee el CONVENIO INTERNACIONAL PARA LINEAS DE CARGA en vigor. Las barcazas tanque tienen mayor integridad de cierre en cubierta que las galpón o tolva, además de un mayor compartimentado estanco, requieren por ello menos FB,

c) el calculo es innecesariamente complejo para estos casos (sobreestructuras, arrufo).

Que habría en principio dos soluciones:

a) ajustar los valores "r" (coeficiente de flotabilidad) que determina el reglamento de la hidrovía, pero en forma precisa,

b) asignar a las barcazas normales un francobordo reglamentario constante, por ejemplo 300 mm; o regularlos simplemente por la eslora, se haría una tabla L, FB; sin que se efectuarán correcciones, una para carga seca y otra para tanque.

El calculo por aplicación de la norma reglamentada

L = 67,056 m
B = 15,849
D = 3,657
Siq arrufo

Para barcazas tanques y tolva arroja un francobordo de 663,45 mm, valor que se considera muy elevado en particular para la barcaza tanque con gran integridad de cierre de cubierta.

TITULO III

CAPITULO I

Pilotaje de la Hidrovía

CONSIDERACIONES:

En el Art. 25 del Protocolo se dispone la obligatoriedad de tomar piloto de la hidrovía a todo buque cuyo tonelaje de arqueado bruto sea igual o mayor de 200 toneladas.

Esta exigencia resulta mas rigurosa que la aplicada por algunos paises (Argentina entre ellos) la que hasta la fecha exige a todos los buques de su bandera que tengan un registro de hasta 220 toneladas.

Avda. 18 de Julio 1978 Of. 803 - Cód. Postal 11.200 - Montevideo, Uruguay
 Tels.: (598 2) 42 31 92 - 42 32 68 - Telex: 26676 MONTMAR UY - Fax: (598 2) 42 31 92



Comisión Permanente
de Transporte
de la Cuenca
del Plata

Esta obligación, por acuerdos celebrados con el Paraguay (Tratado de Navegación de 1967) y con el Brasil (Convención Fluvial de 1857), a manera de reciprocidad, se ha extendido a los buques de sus banderas cuando navegan aguas jurisdiccionales argentinas, y a los buques argentinos cuando navegan las aguas de aquellos países.

CAPITULO II

Dotación de Seguridad

CONSIDERACIONES:

En el Art. 30 del Protocolo se menciona "la dotación de explotación será establecida de acuerdo a la legislación de cada país signatario".

Consideramos que esta dotación debe corresponder a la relación profesional del armador, capitán y sus tripulantes, tipo de buque y navegación. Por lo tanto, su aplicación en función a la legislación de cada país signatario podrá acarrear diferencias de su número y títulos, de acuerdo a las asimetrías normativas existentes en los países contratantes, no contribuyendo a un tratamiento equitativo y competitivo.

En el cuadro resultante del Art. 33 del Protocolo por el que se establecen criterios para determinar dotaciones de seguridad no se han incluido los empujadores, considerando sus armadores que para este caso existe una asimilación con los remolcadores.

TITULO V

CAPITULO III

Normas para la Navegación

CONSIDERACIONES:

En el Art. 52 del Protocolo se prescriben las obligaciones de establecer y habilitar zonas aptas para el armado y desarmado de convoyes.

Se considera que para la determinación de esas zonas debe decidirse de común acuerdo con el sector armatorial o empresario, pues son importantes sus opiniones habida cuenta que la decisión gubernamental puede ser causal de restricciones operativas que desembocarán en mayores costos.

Avda. 18 de Julio 1978 Of. 803 - Cód. Postal 11.200 - Montevideo, Uruguay
Tels.: (598 2) 42 31 92 - 42 32 68 - Telex: 26676 MONTMAR UY - Fax: (598 2) 42 31 92



Comisión Permanente
de Transporte
de la Cuenca
del Plata

En el Art. 54 del Protocolo se dispone que los países signatarios acordaran un régimen único de dimensiones máximas de los convoyes.

El reglamento elaborado se ha ceñido a las disposiciones prescriptas en la Ordenanza Marítima 1/82 dictada por la Prefectura Naval Argentina, respecto de la clasificación de los convoyes y sus dimensiones máximas.

No obstante las normas recogidas en el Reglamento de la Hidrovia han limitado a 290m. las dimensiones máximas de los convoyes de empuje en el Río Paraguay, cuando la autoridad marítima argentina ha desregulado, desde 1992, la longitud y ancho máximo admisibles, desde el puerto de San Lorenzo, al norte, en ambos sentidos.

Estimamos que esta nueva limitación se ha fijado sin tener en cuenta la experiencia recogida desde que se impusiera tal desregulación, en especial en el tramo del Río Paraguay, hasta el puerto de Asunción, donde los convoyes de empuje han navegado sin inconvenientes excediendo las medidas máxima ahora limitadas.

Por otra parte, nos gustaría conocer las tablas determinadas en el punto 2,3 a título ilustrativo, a los efectos de considerar los factores que han sido tenidos en cuenta y la experiencia, que indudablemente para ello habrán recogido los redactores de este reglamento.

TITULO VI

CAPITULO I

Disposiciones Generales

CONSIDERACIONES:

En el Art. 64 del Protocolo se obliga a mantener una persona en forma permanente a bordo de los buques surtos en los puertos o lugares de atraque, lo cual - con un criterio global - significa trasladar esa obligación a todo el ámbito de la hidrovia. Respecto de esa exigencia debemos reflexionar que:

a) Los buques en general, por imposición de la legislación argentina, cuando amarran fuera de los puertos, no tienen esa obligación. Por otro lado, no hay antecedentes que, por su importancia obliguen ahora a esta requisitoria.

b) No en todos los puertos debe imponerse esta obligación. Es probable que ella resulte aceptable cuando, identificados sus potenciales riesgos y del mismo buque, así resulte aconsejable.

Avda. 18 de Julio 1978 Of. 803 - Cód. Postal 11.200 - Montevideo, Uruguay
Tels.: (598 2) 42 31 92 - 42 32 68 - Telex: 26676 MONTMAR UY - Fax: (598 2) 42 31 92



Comisión Permanente
de Transporte
de la Cuenca
del Plata

c) Para las barcazas de empuje, construidas y diseñadas para navegar sin tripulación deben dictarse normas más flexibles teniendo en cuenta el significativo aumento en los costos de explotación que traerá aparejado esa exigencia al disponerse su vigilancia por un hombre en forma permanente.

En este aspecto, consideramos atinado disponer de la obligación de utilizar solamente un hombre de guardia para atender la guardia de un grupo de barcazas cuando éstas están amarradas en el interior de los puertos, evitando así la obligación de que sean custodiadas individualmente.

Por último, sería conveniente coordinar con los armadores y operadores las obligaciones emergentes de serenaje, cuando el remolcador de empuje o de puerto ha dejado las barcazas amarradas, ya que ambos tienen un interés común de mantener la seguridad dentro de los parámetros económicos que lo permitan.

CAPITULO II

Despacho de Llegada, Permanencia y Despacho de Salida de Embarcaciones

CONSIDERACIONES:

Entre los Art. 65 y 69 del Protocolo se disponen los criterios generales relacionados con el despacho de los buques, los documentos a presentar en cada oportunidad en que ellos se formalicen, y el contenido de cada uno de ellos en forma general.

Este régimen, respecto del comparativo existente a la fecha en la legislación de los países signatarios, tiene notorias desventajas que, a la luz de la experiencia recogida, importan un verdadero retroceso en cuanto a la agilidad del sistema. En tal orden de ideas señalamos:

a) la primer contrariedad que se observa es que impone la obligación de despachar viaje por viaje, cuando la legislación existente en algunos países de la hidrovía para los buques afectados a la navegación fluvial "área de la hidrovía" les acuerdan el beneficio del despacho anual.

Este procedimiento implica autorizar al buque por un periodo de hasta 12 meses, sin otra obligación que presentar al zarpar o arribar a puerto, la declaración general y rol de tripulación, efectuando su capitán sus anotaciones en los libros correspondientes sin intervención de la autoridad marítima.

b) los convoyes de empuje, a su vez y en consideración a su modalidad operativa tienen aún un régimen más flexible, cual es el del despacho por viaje redondo. Este régimen, en forma

Avda. 18 de Julio 1978 Of. 803 - Cód. Postal 11.200 - Montevideo, Uruguay
Tels.: (598 2) 42 31 92 - 42 32 68 - Telex: 26676 MONTMAR UY - Fax: (598 2) 42 31 92



Comisión Permanente
de Transporte
de la Cuenca
del Plata

concreta significa que el empujador despacha de su puerto de asiento, no formalizando ninguna diligencia ni entrega de documentación alguna en los puertos de escala o destino. Ese mismo régimen se ha flexibilizado para los embarcos o desembarcos de tripulantes al permitir al Jefe del Convoy registrarlos directamente en el libro de rol, sin intervención de la autoridad marítima, convalidando luego esos movimientos de personal y formalizando la entrada del buque, en el puerto de asiento.

c) además de las consideraciones expuestas en a) y b), algunas legislaciones de países signatarios no obligan al despacho de las barcasas de empuje que componen el convoy, las que simplemente se consignan en la declaración general del empujador.

Esta facilidad, no se ha indicado en el régimen de despacho de la hidrovía y, creemos que el criterio que es aplicable a un buque convencional, no debería ser aplicado para la navegación por empuje.

TITULO VII

CAPITULO II

Transporte de Hidrocarburos, sustancias nocivas liquidas, sustancias perjudiciales y mercancías peligrosas

CONSIDERACIONES:

En los Art. 87 y 88 del Protocolo se condiciona la construcción y el equipo de los buques tanques quimiqueros y gaseros a las exigencias que se establecen en los Códigos Internacionales, obligatorios por aplicación del Convenio SOLAS 74 (Códigos CGRQ, CIQ, MARPOL 73/78, aprobados oportunamente por la OMI), sus Protocolos y Enmiendas.

Las disposiciones relacionadas con las materias reguladas por esos códigos (construcción y equipo) para el transporte a granel de las sustancias liquidas peligrosas y gases licuados inflamables, merecen la misma apreciación y comentarios que se hicieron para el Art. 10 del Protocolo, por el que se dispone la aplicación del SOLAS en su forma enmendada, para la construcción de los buques tanques petroleros.

Reiteramos que aquellos códigos internacionales solo podrían ser aplicables en algunos aspectos restringidos, cuestión que parecería haberse captado en el texto de los Art. 22 y 25 del REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE DE MERCADERIAS PELIGROSAS EN LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA, pero que creemos que deberían explicitarse convenientemente en función de las adquisiciones o construcciones que se preveen.

Avda. 18 de Julio 1978 Of. 803 - Cód. Postal 11.200 - Montevideo, Uruguay
Tels.: (598 2) 42 31 92 - 42 32 68 - Telex: 26676 MONTMAR UY - Fax: (598 2) 42 31 92



Comisión Permanente
de Transporte
de la Cuenca
del Plata

Fundamentalmente, creemos que deben regir como criterio general, normas de seguridad reguladas para una navegación fluvial, en ríos de escaso ancho navegable, con las costas a la vista en ambas riberas, sin efectos de fuertes vientos, oleajes, con profundidades reducidas, y no extraer normas de convenios y reglamentos del orden internacional, que fundamentalmente regulan la construcción, mantenimiento, operación y equipamiento de buques de porte apto para navegar en el mar y enfrentar situaciones hidrometeorológicas que no se registran en el río.

SOBRE SEGUROS

CONSIDERACIONES:

En el Art. 2. inc. a) se dispone la obligatoriedad del armador de tomar seguros que cubran riesgos de remoción de restos náufragos, entre otros:

Los seguros indicados en el punto a) de responsabilidad civil por daños contra terceros están cubiertos, según quien fuere el damnificado por las pólizas de Casco o de Protection & Indemnity. Los indicados en el punto b) están cubiertos por las pólizas de Protection & Indemnity y en algunos casos por la legislación de bandera, en pólizas específicas de accidentes de trabajo.

El seguro determinado en el Art. 3, y en lo que respecta a hidrocarburos se encuentra cubierto normalmente en las pólizas de Protection & Indemnity.

El seguro dispuesto en el punto a) que se menciona "incluyendo remoción de restos" no se encuentra técnicamente cubierto en ninguna póliza de los mercados locales o de Londres en forma independiente o adicional a otras coberturas, según nos fuera informado, por lo que de ponerse en vigencia esta obligación debería primero determinarse la posibilidad de su contratación.

Como corolario, podemos mencionar el abandono de la cosa náufraga, norma que se refleja en toda la legislación naviera, el que estimamos no podrá ser soslayado. Teniendo en cuenta además, que sobre esta situación, en el caso de Argentina, existe ya prevista la acción del Estado ante un caso de abandono por naufragio.

Indudablemente la obligación de tomar dichos seguros, como condición de navegación llevara implícito que algunas embarcaciones por su edad o características no podrán obtener las coberturas indicadas, lo que imposibilitara su navegación, salvo que se consideren excepciones.

No obstante lo expuesto, debería dejarse en manos de los armadores, la posibilidad de contratar seguros contra terceros y de Protection & Indemnity, pues es una elección de los mismos afrontar estos riesgos con seguros o con sus patrimonios empresariales.



Ministerio de Defensa.

**TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA EL RÉGIMEN DE REEMBOLSO POR
LOS GASTOS QUE DEMANDEN LAS OPERACIONES DE LUCHA
CONTRA LA CONTAMINACIÓN PRODUCIDA POR LAS
EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA**

Los presupuestos básicos a ser considerados para el régimen de reembolso que elabore el INTAL son:

1. El establecimiento del principio de responsabilidad objetiva en el tema, considerado como el más adecuado para dar satisfacción a la exigencia del principio "el que contamina paga", contenido en los más recientes convenios internacionales.
2. La clara definición de quiénes serán los responsables del pago de los gastos de limpieza (armadores, propietarios, arrendatarios a casco desnudo, etc.).
3. El establecimiento de un sistema adecuado de fianzas de prestación obligatoria, asegurativas del cobro de los gastos de limpieza.
4. El otorgamiento del carácter de título suficiente a la factura emanada de la autoridad consignada por cada país como encargada de la limpieza de las aguas contaminadas (restauración del medio ambiente), para habilitación del cobro por la vía judicial.
5. El establecimiento de un procedimiento privilegiado de cobro por la vía judicial con defensas limitadas, similar al de la vía de apremio.
6. El establecimiento de facilidades procesales para que un país pueda perseguir en justicia a un responsable en los tribunales de otro país miembro de la Hidrovía, en caso de haber salido el buque contaminador de su jurisdicción sin haber afianzado.



FONPLATA

FONDO FINANCIERO PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DEL PLATA
 FUNDO FINANCEIRO PARA O DESENVOLVIMENTO DA BACIA DO PRATA
 ARGENTINA - BOLIVIA - BRASIL - PARAGUAY - URUGUAY

NOTA DE ENVIO POR FACSIMIL

Santa Cruz, 26 de julio de 1995
 Páginas incluida ésta: 26

A: JESUS GONZALEZ
 SECRETARIO EJECUTIVO C.I.H.
 SAN PABLO, BRASIL

DE: DR. EFRAIN DARIO CENTURION
 DIRECTOR EJECUTIVO TITULAR POR PARAGUAY
 PRESIDENTE DEL DIRECTORIO EJECUTIVO DE FONPLATA
 SANTA CRUZ, BOLIVIA

DE ACUERDO A SU SOLICITUD, TENGO EL AGRADO DE ACOMPAÑAR EL CONVENIO SOBRE COOPERACION TECNICA NO REEMBOLSABLE ENTRE EL FONDO FINANCIERO PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DEL PLATA Y EL COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA (PUERTO CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA).

ATENTAMENTE

Emb. Efraín Darío Centurión
 DIRECTOR EJECUTIVO TITULAR PARAGUAY
 PRESIDENTE DIRECTORIO EJECUTIVO FONPLATA

SI TIENE ALGÚN PROBLEMA CON ESTA TRANSMISIÓN, POR FAVOR LLAME AL 591-3-369588 O 366611

SUCRE - BOLIVIA

España Nº 74
 Teléfonos (064) 30922 - 30207 - 25293
 23885 - 30311
 FAX (591-64) 32997 - 32511
 Casilla Correo Nº 47
 Telex 2250 - 2300 FOPLATA BV

ASUNCION - PARAGUAY

Presidente Franco oca. Ayolas
 Edificio Ayra 10º Piso
 Telfs. (595-21) 498906 - 448053
 FAX (595-21) 444653
 Casilla Correo Nº 2761
 Telex 44200 FOPLATA PY

SANTA CRUZ - BOLIVIA

Libertad Nº 999
 Teléfonos (03) 344767 - 360269 - 360257
 FAX (591-3) 345729 - 386278
 Casilla Correo Nº 2090
 Telex 4810 FONPLA BV

CONVENIO SOBRE COOPERACION TECNICANO REEMBOLSABLE

Convenio entre el FONDO FINANCIERO PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DEL PLATA (en adelante "FONPLATA"), y los REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS EN EL COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA (PUERTO CACERES- PUERTO DE NUEVA PALMIRA) (en adelante "CIH") como Beneficiario, sobre el otorgamiento de una cooperación técnica con recursos no reembolsables por parte de FONPLATA (en adelante llamada la "Contribución").

Para los efectos contractuales pertinentes, los Anexos I, II, III y IV, forman parte integrante de este Convenio.

CAPITULO IFINALIDAD DE LA CONTRIBUCION Y OBJETO DEL ESTUDIOCLAUSULA 1 FINALIDAD

La Contribución, cuyos términos y condiciones se establecen en el presente Convenio, tiene por objeto financiar con recursos no reembolsables de FONPLATA, conjuntamente con el Beneficiario, los gastos que demande la realización del estudio "Desarrollo de las Zonas Productivas en las Areas de Influencia Portuarias", en adelante denominado el "Estudio".

CLAUSULA 2 OBJETO DEL ESTUDIO

1. Realizar estudios sobre el desarrollo de zonas productivas en las áreas de influencia portuarias de la Hidrovia, considerando a los puertos como elementos estructurales del espacio, y adecuando la ecuación PUERTOS/TRANSPORTE/PRODUCCION a escenarios económicos de oportunidades.
2. Abarcar cada uno de los cinco puertos propuestos por los países, a través del Beneficiario. (Anexo V).
3. Obtener resultados que permitan orientar la toma de decisión de los Gobiernos y de la actividad privada en los temas considerados.

CAPITULO IICOSTO, CONTRIBUCION Y RECURSOS ADICIONALESCLAUSULA 3 DEFINICIONES

Para los efectos del presente Convenio se adoptan las siguientes definiciones:

- a) Moneda Regional: las monedas nacionales de los Países Miembros de FONPLATA; y
- b) Dólares: la moneda nacional de los Estados Unidos de América.

CLAUSULA 4 COSTO DEL ESTUDIO Y MONTO DE LA CONTRIBUCION DE FONPLATA. PRESUPUESTO

El costo total del Estudio ha sido estimado en el equivalente a cuatrocientos cincuenta mil Dólares (US\$ 450.000).

La contribución de FONPLATA queda establecida en el equivalente de hasta cuatrocientos cinco mil Dólares (US\$ 405.000), suma que será utilizada en el financiamiento de los rubros, y

6.3 Informes de los Consultores

- 6.3.1. Los consultores especialistas presentarán al Consultor Coordinador informes parciales y un informe final, en original y cinco copias.
- 6.3.2. Los informes parciales contendrán el análisis de la información recopilada y los resultados y conclusiones preliminares, por especialidad.
- 6.3.3. El Informe Final contendrá el diagnóstico de la situación actual y la identificación de oportunidades de inversión, con sus respectivas conclusiones y recomendaciones.

Las opiniones y recomendaciones que formulen los consultores especialistas no comprometerán necesariamente al Beneficiario, ni a FONPLATA, los que se reservan el derecho de formular las observaciones o salvedades que en su momento consideren pertinentes.

6.4. Cláusulas especiales que deberán incorporarse a los contratos de consultoría

Los contratos con los consultores especialistas establecerán expresamente:

- 6.4.1. la obligación de los consultores en el sentido de presentar mensualmente los informes a que se refiere el numeral 6.3 de esta Cláusula;
- 6.4.2. que los informes antes indicados deberán contar con la aprobación del Beneficiario y de FONPLATA, requisito que será un elemento condicionante para la continuidad de los servicios de los consultores y para efectuar los pagos respectivos;
- 6.4.3. la obligación de los consultores para suministrar, tanto al Beneficiario, como a FONPLATA, cualquier informe adicional que éstos pudieran solicitarles.

CLAUSULA 7 **CONSULTOR COORDINADOR****7.1. Selección y Contratación**

El CIH en el marco de las Políticas y Normas de FONPLATA y de las Estipulaciones Especiales que obran en el Anexo II, seleccionará y contratará al "consultor coordinador".

7.2. Términos de Referencia

El consultor coordinador realizará el control y seguimiento de las actividades que realicen los consultores especialistas, coordinará sus tareas y supervisará el estudio. En particular desempeñará sus funciones y elaborará informes de acuerdo a los términos de referencia que elabore el CIH y apruebe FONPLATA.

7.3. INFORMES

El Consultor Coordinador presentará mensualmente al CIH y a FONPLATA informes parciales y un informe final.

CLAUSULA 8 **INICIACION DEL ESTUDIO Y PLAZO DE EJECUCION**

La iniciación del Estudio deberá materializarse dentro del plazo de seis (6) meses, a contar de la vigencia del presente Convenio; su incumplimiento facultará a FONPLATA para ponerle término al mismo.

La ejecución total del Estudio deberá cumplirse en un período de cinco (5) meses, a partir de la fecha de suscripción de los contratos con los consultores seleccionados, hecho que será debidamente comunicado a FONPLATA.

CLAUSULA 9 DESEMBOLSOS DE LA CONTRIBUCION

FONPLATA efectuará los desembolsos de los recursos de la Contribución en un todo de acuerdo con las condiciones y procedimientos que a continuación se describen:

9.1. Condiciones previas al Primer Desembolso

El primer desembolso a cuenta de los recursos de la Contribución estará condicionado a que el Beneficiario presente a FONPLATA, a satisfacción de éste:

- 9.1.1. El nombre de la persona o personas que habrá(n) de representarlo en todos los actos relacionados con la ejecución de este Convenio, junto con ejemplares autenticados de su(s) firma(s).
- 9.1.2. Un cronograma detallado de actividades y la respectiva proyección de desembolsos para la utilización de la Contribución.
- 9.1.3. Los términos de referencia para el desempeño de los consultores en función a la especialidad de los mismos.

9.2. Plazo para el primer y último Desembolsos y Procedimientos para los Desembolsos

El plazo para solicitar el primer desembolso de la Contribución para la ejecución del Estudio, una vez cumplidas las condiciones previas enunciadas en el numeral anterior, será de un (1) año contado a partir de la fecha de vigencia de este Convenio.

FONPLATA realizará los desembolsos con cargo a la Contribución en base a solicitudes escritas y documentadas del Beneficiario, que estén justificadas a criterio de FONPLATA, y mediante pagos directos a los consultores o proveedores de bienes y servicios.

Los pagos en equivalentes a Dólares serán desembolsados en Moneda Regional al tipo de cambio comprador, vigente al día de pago, aplicado por el Banco Central de País Miembro de FONPLATA en donde se realice dicho pago.

.....

9.3. Suspensión de Desembolsos

En el caso que se suscitare o surgiera cualquier circunstancia de hecho o de derecho que a juicio de FONPLATA pudiera hacer improbable o impracticable la obtención de los objetivos del Estudio, éste podrá suspender los desembolsos de la Contribución.

De producirse tal situación, FONPLATA notificará por escrito al Beneficiario con el propósito que éste exprese su punto de vista y presente las aclaraciones que considere necesarias. Después de transcurridos treinta (30) días, a contar del día siguiente al de la mencionada notificación, FONPLATA procederá a suspender los desembolsos. Igual procedimiento se seguirá en caso que el Beneficiario no diera cabal cumplimiento a cualquiera de las obligaciones asumidas en el presente Convenio.

CLAUSULA 10 CONTRALOR Y SUPERVISION

FONPLATA controlará el cumplimiento de las condiciones establecidas en este Convenio y supervisará, mediante el procedimiento que crea adecuado, el Estudio a los efectos de asegurar el desarrollo satisfactorio del mismo.

FONPLATA podrá participar como observador en las reuniones que realice el Beneficiario, con el objeto de mantenerse informado en todo aquello concerniente con la realización del Estudio.

CLAUSULA 11 REGISTROS, INFORMES Y JUSTIFICACION DE GASTOS

El Beneficiario se compromete a llevar los registros financieros y contables necesarios y a suministrar toda información que le fuera solicitada de conformidad con las Políticas y Normas vigentes en FONPLATA.

Asimismo, el Beneficiario presentará a FONPLATA, dentro de los noventa (90) días a contar del día siguiente al del último desembolso, una justificación detallada de los gastos definitivamente realizados para la ejecución del Estudio.

CAPITULO IVDISPOSICIONES VARIASCLAUSULA 12 VIGENCIA DEL CONVENIO Y VALIDEZ

Las partes dejan constancia que el presente Convenio entrará en vigencia en la fecha que el Beneficiario notifique por escrito a FONPLATA que el mismo ha sido suscrito de acuerdo a las normas legales pertinentes.

Los derechos y obligaciones establecidos en este Convenio son válidos y exigibles de conformidad con los términos en él expresados y sin relación a legislación de país determinado.

Si alguna disposición del presente Convenio no guardara consonancia, o estuviera en contradicción con lo establecido en sus Anexos, prevalecerá lo previsto en el primero sobre las estipulaciones de dichos anexos.

CLAUSULA 13 PLAZOS

Para el cómputo de los plazos establecidos en el presente Convenio se considerará un mes de treinta (30) días y un año de trescientos sesenta (360) días.

Los plazos se contarán por días corridos, tomándose en cuenta, tanto los días hábiles, como los inhábiles. Si cualquiera de los plazos establecidos venciera en un día inhábil, que fuera considerado como tal por FONPLATA, por el país sede de FONPLATA, o por el país sede del Beneficiario, dicho vencimiento se prorrogará hasta el día hábil inmediato siguiente.

CLAUSULA 14 COMUNICACIONES

Todo aviso, solicitud, comunicación o notificación que las partes deban dirigirse en virtud del presente Convenio se efectuará por escrito y se considerará realizado desde el momento en que el documento original correspondiente se entregue al destinatario en la respectiva dirección postal que seguidamente se anota, a menos que las partes acuerden por escrito se efectúe de otra manera:

- COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
Secretaria Ejecutiva

Dirección Postal: Avda. España Nº 2221 - 2º Piso
1107 Buenos Aires, Rep. Argentina.

Otras Direcciones: Telex: 21091 MARAR AR
Telefax: (0054-1) 362-9046

- FONPLATA

Dirección Postal: FONDO FINANCIERO PARA EL DESARROLLO
DE LA CUENCA DEL PLATA
España 74
Sucre, Bolivia

Otras Direcciones: Teléfono: (00591-64)30311/30322
Telex: 2260 FOPLATA BV
2588 FOPLATA BV
Telefax: (00591)(64)32997/32511

EN FE DE LO CUAL, FONPLATA Y EL CIH, actuando cada uno por intermedio de sus respectivos representantes, suscriben el presente Convenio en dos (2) ejemplares de un mismo tenor y a un sólo efecto, en la ciudad de _____, República _____, el día _____ de _____ de 1995.

POR LA REPUBLICA ARGENTINA

POR LA REPUBLICA DE BOLIVIA

POR LA REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

POR LA REPUBLICA DEL PARAGUAY

POR LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

POR EL FONDO FINANCIERO PARA EL
DESARROLLO DE LA CUENCA DEL PLATA

PRESIDENTE DIRECTORIO EJECUTIVO

CONVENIO COOPERACION TECNICA NO REEMBOLSABLE

ANEXO I
1

PRESUPUESTO
(En dolares americanos)

RUBROS	TOTALES			CONTRIBUCION DE FONPLATA			APORTE DEL CIH		
	Total	Mon Reg	Mon Loc	Total	Mon Reg	Mon Loc	Total	Mon Reg	Mon Loc
CONSULTORIA	345,000	345,000	0	345,000	345,000	0	0	0	0
- Coordinador	25,000	25,000	0	25,000	25,000	0	0	0	0
- Especialistas	320,000	320,000	0	320,000	320,000	0	0	0	0
SERV. DE APOYO	105,000	105,000	0	60,000	60,000	0	45,000	45,000	0
- Pasajes y Viaticos	60,000	60,000	0	60,000	60,000	0	0	0	0
- Gastos de apoyo local	45,000	45,000	0	0	0	0	45,000	45,000	0
TOTALES	450,000	450,000	0	405,000	405,000	0	45,000	45,000	0
Porcentajes por fuentes	100.00%			90.00%			10.00%		
Porcentajes por unidades	100.00%	100.00%	0.00%	100.00%	100.00%	0.00%	100.00%	100.00%	0.00%

ESTIPULACIONES ESPECIALES
PARA LA SELECCION Y CONTRATACION DE CONSULTORES

1. INVITACION

El beneficiario invitará a participar de la selección a consultores de los Países Miembros, tratando en lo posible de guardar un equilibrio deseable entre los países antes indicados.

2. SELECCION

El CIH seleccionará los consultores que se postulan en las distintas especialidades previstas en el Anexo III para cada uno de los cinco (5) puertos del presente módulo, en base a sus antecedentes personales, título, capacitación, experiencia, trabajos realizados, etc.

Para las actividades de este numeral, FONPLATA designará un observador para que asista y participe en el proceso de selección.

3. CONTRATACION

El CIH, de común acuerdo con el consultor, procederá a la preparación del contrato con todos los detalles de la negociación y términos de referencia respectivos, el que deberá presentarse para aprobación de FONPLATA.

FONPLATA revisará el proyecto de contrato y comunicará por escrito al CIH su decisión de aprobación, modificación o rechazo de dicho contrato.

ESTIPULACIONES GENERALES DEL ESTUDIO1. MODALIDAD

El estudio se realizará en módulos. La realización de los estudios sobre el desarrollo de zonas productivas en las áreas de influencia de cada uno de los puertos propuestos por los países, constituirá un primer módulo.

En caso que los resultados de este módulo sean satisfactorios para el CIH, el estudio podrá continuar con otros módulos, en función de los requerimientos de los países y las posibilidades de FONPLATA.

2. DURACION (POR PUERTO)

· Recopilación de información	1 mes/hombre
· Análisis de información y conclusiones	2 meses/hombre
· Propuestas e Informe Final	1 mes/hombre
	4 meses/hombre

3. RECURSOS HUMANOS Y COSTO

· COORDINADOR (1)	(Perfil: especialista en Desarrollo Regional)
· ESPECIALISTAS (4):	Especialista en Economía Agropecuaria
	Especialista en Economía Industrial
	Especialista en Transporte
	Especialista en Desarrollo Urbano

.....

COORDINADOR (1): 5 meses/hombre x US\$. 5.000 mes
 ESPECIALISTAS (4): 4 meses/hombre x 4 especialistas
 x US\$ 4.000 mes x 5 estudios.
 TOTAL: US\$ 405.000

4. PRESUPUESTO ESTIMADO

Los rubros financiables a cargo de FONPLATA, de conformidad al Punto 14 de la política de Cooperación Técnica, son:

- a. Honorarios de Consultores.
- b. Viajes Internacionales e Internos.

4.1. <u>FONPLATA</u>	US\$	%
<u>COORDINADOR</u>	25.000	
<u>ESPECIALISTAS</u>	320.000	
<u>VIAJES</u>	<u>60.000</u>	
SUB-TOTAL	405.000	90
 4.2. <u>APORTE LOCAL</u>		
Viajes, Gastos de Oficina, y Secretarias	<u>45.000</u>	<u>10</u>
TOTAL	450.000	100
	=====	=====

TERMINOS DE REFERENCIAINTRODUCCION

El ordenamiento productivo para el desarrollo de las regiones de las áreas de influencia portuarias a lo largo de la Hidrovia Paraguay-Paraná dependerá, en gran medida, de la conformación de ejes de transporte eficientes y competitivos; ello determinará una menor manipulación de productos y mercaderías lo que, en definitiva, incidirá en la disminución de costos y de riesgos.

En el sentido apuntado, el mejoramiento de la vía fluvial impactará, en forma directa, sobre el interés de crear y potenciar zonas agrícolas e industriales, a cuyo fin y como nexo deberán utilizarse terminales portuarias que cuenten con posibilidades inter-modales.

Tales puertos deberán reunir condiciones físicas y de emplazamiento apropiadas, tanto en cuanto a las características climáticas y geomorfológicas de la zona de emplazamiento, como en cuanto a las posibilidades de navegación. Asimismo, sus instalaciones y condiciones estructurales deberán ajustarse a los requerimientos que impondrán los modos de transporte que las utilizarán, de forma que se generen condiciones operativa y comercialmente atractivas como para garantizar una afluencia de tráfico capaz de producir un retorno apropiado de la inversión.

En el sentido señalado, el ordenamiento territorial debe convertirse en un aspecto importante en el "Proyecto Hidrovia Paraguay-Paraná", partiendo de la premisa que los puertos deben ser el elemento estructural del espacio y deben convertirse en generadores del desarrollo productivo y social en sus áreas de influencia.

Asimismo, es importante a rescatar para su estudio la relación "puertos-centros urbanos" en lo que se refiere a los posibles impactos sobre:

- (a) la infraestructura física y social;
- (b) las actividades económicas actuales; y
- (c) los niveles de ocupación poblacional y posibles movimientos migratorios.

I. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE INTER-MODAL

La importancia de los ejes transversales Este/Oeste, uniendo el Océano Pacífico con el Atlántico, constituye un excelente complemento para el transporte en el eje Norte/Sur.

La planificación del crecimiento y expansión del transporte moderno se basa en un relacionamiento inter-modal, aprovechando las ventajas comparativas de cada modo de transporte. Ello justifica la necesidad de procurar terminales portuarias multi-modales, con buenos accesos carreteros y ferroviarios, y mediante la readaptación de las actuales redes de carreteras y ferroviarias para optimizar el volumen de tráfico de la región.

a. ASIMETRIAS REGIONALES

La iniciativa para el desarrollo productivo de la región, tanto a nivel agrícola, como industrial, genera algunas cuestiones que deberán ser cuidadosamente evaluadas y resueltas. Entre tales cuestiones cabe señalar, fundamentalmente, la que se refiere a las enormes diferencias de costo que resultan del uso de los distintos modos de transporte, y aquella relacionada con los costos que se generan por el uso de disponibilidades estructurales deficientes y por las dificultades de acceso para integrar zonas más o menos marginales a las terminales portuarias.

Por lo manifestado, uno de los factores que genera mayor incertidumbre en el proceso de ordenamiento productivo puede identificárselo en las derivaciones económicas que se plantean a partir de las modalidades con que se desenvuelve el transporte terrestre y que, para el caso del eje Norte/Sur,

origina procesos de crisis y requiere de ajustes económicos en las distintas unidades de producción.

La utilización programada del sistema inter-modal de transporte puede resolver, en gran medida, el problema que se genera por la sumatoria de fletes consecutivos para el transporte de los productos. Como consecuencia de ello, podrá accederse a precios finales en condiciones de competitividad en los mercados internacionales.

Asimismo, la estructura inter-modal de transporte permite coordinar aspectos políticos y económicos del crecimiento, en la medida que se puede integrar el tratamiento del grado de apertura económica de una región, el enfoque exportador y la consideración de inversiones extranjeras.

b. OPTICA DE MERCADO

La política empresarial se sustenta en la capacidad de mantenimiento de los canales de comercialización de bienes y servicios, donde el costo del transporte se constituye en un rubro de primaria importancia.

II. OBJETIVO

La propuesta tiene como objetivo general proponer el desarrollo de zonas productivas en las áreas de influencia portuarias, considerando a los puertos de la Hidrovía como elemento estructural del espacio, y adecuando la ecuación PUERTOS/TRANSPORTE/PRODUCCION a escenarios económicos de oportunidades.

III. DESCRIPCION DE ACTIVIDADES

Sobre la base de la recopilación y análisis de la información disponible se procederá a la obtención de conclusiones sectoriales y primarias para la formulación de las respecti-

.....

vas propuestas técnicas. Para ello, el estudio se realizará sobre la base de los siguientes términos de referencia principales:

A. DIAGNOSTICO DE LA SITUACION ACTUAL

a. PUERTOS DE LA HIDROVIA

Para la determinación de los puertos de la Hidrovia que serán seleccionados se utilizarán, como elemento de base, los estudios realizados sobre los principales puertos, poniendo especial énfasis en el informe de la Unión Europea sobre "PUERTOS DE LA HIDROVIA".

A partir de ello, podrá desarrollarse el resto de actividades propuestas, considerando a los puertos como elementos estructurales del espacio.

b. RED DE TRANSPORTE, VEHICULO TIPO Y TARIAS DE LOS MEDIOS

Se describirán las características fundamentales de la red caminera, ferroviaria y fluvial; vehículos y embarcaciones tipo; y las respectivas tarifas en cada uno de los modos de transporte.

b.1. Red Caminera

Se describirá la red existente; su transitabilidad; la proporción de tramos asfaltados, enripiados y caminos naturales, calificando su estado como ACEPTABLE/MEDIANAMENTE ACEPTABLE/INACEPTABLE, debidamente justificada.

- Se analizarán las redes troncales integradas por las rutas nacionales y provinciales que sirvan de interconectoras.
- Sobre la base de la información disponible, se confeccionará un cuadro con relación al parque de vehículos por departamentos, excluyendo los automotores livianos de carga (caso de pick-ups, furgones y camiones livianos) que no son utilizados en el tráfico bajo estudio.

Para la evaluación de referencia, los vehículos serán codificados bajo las siguientes características:

1. camión con dos ejes;
2. camión con tres ejes (dos traseros en tandem);
3. semirremolque de tres ejes;
4. semirremolque de cuatro ejes (dos traseros en tandem);
5. semirremolque de cinco ejes (tres traseros en tandem);
6. combinación de vehículo Nº 1 y acoplado de dos ejes;
7. combinación de vehículo Nº 1 y acoplado de tres ejes (dos traseros en tandem);
8. combinación de vehículo Nº 2 y acoplado de dos ejes;
9. combinación de vehículo Nº 2 y acoplado de tres ejes.

Se definirá porcentualmente la organización empresarial de acuerdo a los siguientes rubros:

- * operadores - propietarios independientes;
- * operadores - propietarios que trabajan para empresas o cooperativas;

- * empresas que transportan sus mercancías con transporte propio;
- * empresas de transporte propio para terceros.

b.2. Red Ferroviaria

Se describirá la red existente, calificándola como ACEPTABLE/MEDIANAMENTE ACEPTABLE/INACEPTABLE justificando la misma.

Sobre la base de la información disponible, se confeccionará una lista del material rodante y sus condiciones de uso, ejecutando una evaluación somera con relación a los trenes de pasajeros y pormenorizada en cuanto a los trenes de carga.

Se deberá diferenciar y hacer consideraciones sobre los trenes tipo conformados para el transporte de granos, distinguiéndose dos clases de formaciones:

- los trenes difusos o de encaminamiento, caracterizados por el número de cargadores, productos, orígenes y/o destinos múltiples, obligando a la utilización de trenes de maniobra que operan en ramales secundarios distribuyendo/recolectando vagones que se transfieren en un segundo paso a trenes directos que operan sobre la red troncal; y
- los trenes completos que se cargan en una sola estación y que tienen un solo destino; los trenes operativos que como máximo pueden ser cargados en tres estaciones de un mismo sector por hasta tres cargadores y también como único destino.

Las características básicas de los tipos de conformación para el ferrocarril en su conjunto se elaborarán teniendo en cuenta los siguientes elementos:

Trenes completos y operativos

- carga media por vagón
- cantidad de vagones
- cantidad de locomotoras

Trenes difusos

- carga media por vagón
- cantidad de vagones con granos
- cantidad de vagones por tren
- cantidad de locomotoras

Se deberán diferenciar los vagones conocidos como tolva-granero; multiuso y cubierto. Asimismo, se deberá diferenciar los de trocha ancha y trocha angosta.

b.3. Red Fluvial

Sobre la base de la información existente, se confeccionará una planilla con el elenco de barcazas de empuje en la región, indicando su estado actual, cantidad, tonelaje de "porte bruto" de cada una, empresa a que pertenecen y cantidad de remolcadores de empuje con su potencia, como así también su antigüedad para los elencos mencionados.

En el tipo de barcazas, se diferenciará por: galpón, semi-galpón, tolva con tapas, tolva sin tapas, doble propósito, tanque para aceites, sulfuros, combustibles, gas licuado, carga sobre cubierta.

b.4 TARIFAS DE LOS MEDIOS

Se confeccionarán cuadros tarifarios de acuerdo a la siguiente metodología:

b.4.1. Flete Automotor

Intervalo de 0 a 11 km	Y
Intervalo de 12 a 48 km	Y (US\$/ton)
Intervalo de 49 a 198 km	Y (US\$/ton)
Intervalo de 199 a 543 km	Y (US\$/ton)

b.4.2. Flete Ferroviario

- i. Categoría "A": tren completo, una estación de origen y una de destino. Carga neta 1.000 a 1.500 tons.
- ii. Categoría "B": tren operativo: carga con destino a una estación y con carga en dos o tres estaciones ubicadas sobre la ruta operativa, no pudiendo exceder de 250 km de distancia entre la última estación de carga y la primera. El tren deberá recorrer, como mínimo, la mitad del trayecto con la carga máxima del tren operativo que se trate.
- iii. Categoría "C": tren difuso, tratamiento para el tren común o de encaminamiento.

Para los trenes completos de la Categoría "A" y de los trenes operativos de la Categoría "B" se deberá aplicar las bonificaciones sobre los precios vigentes, a la tarifa hallada para:

- A - 1
- A - 2
- A - 3
- A - 4
- B - 1
- B - 2

c. EVALUACION DE LA PRODUCCION AGRICOLA-INDUSTRIAL DE LA REGION.

c.1. Se definirán las áreas de influencia portuarias, se cuadrificarán las áreas de influencia y se subdividirán en subáreas de producción, como variables fundamentales de las características básicas de cada puerto y la localización de los mismos respecto de las zonas productivas de las subáreas.

Se analizará la evolución a las superficies cosechadas y rindes, a la vez de caracterizar la distribución temporal y espacial de los cultivos por su influencia sobre el empleo de las instalaciones y medios de transporte.

Para ello se adoptará el procedimiento de realizar la mayoría de las comparaciones en términos quinquenales, con el propósito de obtener una apreciación tendencial del fenómeno y evitar apreciaciones influidas por situaciones coyunturales de tipo climático, entomológico, etc.

c.1.1. Se considerará una relación constante entre producción departamental y saldos exportables correspondientes.

c.1.2. A partir de los valores de la campaña 1980/81, se aplicará un factor de reducción con fines meramente conservativos, evitando así la consideración de hipótesis optimistas que pudieran repercutir en la distribución posterior de los flujos.

c.2. En el caso de la producción industrial, se analizarán aspectos tales como: la capacidad instalada por industrias, la producción, el mercado (interno y externo), la participación en el mercado interno y externo, y los precios.

.....

Con similar atención, se analizarán las series históricas a partir de 1980 y con relación a la producción, el consumo, y a la importación y exportación, de cada uno de los bienes industriales que se generan en el área de influencia del puerto.

- c.3. Se identificarán los servicios que se prestan con relación a las actividades portuarias y a las de producción, evaluando su comportamiento cualitativo y cuantitativo, durante similar período que el determinado para las actividades agrícolas e industriales.

Finalmente, para conocer la necesidad de potenciar las actividades será necesario determinar:

- * Niveles de competitividad (en la región y de extrazona) para los sectores agrario e industrial.
- * Ventajas comparativas de la zona, en función de la especie de oferta en el mercado regional y extrazonal.
- * Su relacionamiento e impacto en el puerto, el sistema de transporte, servicios de almacenaje y otras zonas, en base a la determinación de flujos potenciales de productos agrícolas.

d. RELACION PUERTO-CIUDAD

Con el propósito de evaluar la relación puerto-ciudad, se determinarán:

- d.1. Las características potenciales económicas y de la ciudad.
- d.2. La estructura social-interna.
- d.3. Las actividades y nuevas ocupaciones.

d.4. Los movimientos migratorios zonales y regionales.

d.5. Los sistema de información que permitan conocer:

- . La estructuración social, económica y financiera de la zona de influencia del puerto;
- . las potencialidades;
- . los posibles impactos económicos, sociales y ocupacionales de la relación puerto-ciudad.

B. IDENTIFICACION DE OPORTUNIDADES DE INVERSION

El diagnóstico requerido en el apartado "A" permitirá identificar aquellas oportunidades de inversión que estén ligadas a actividades productivas que muestren posibilidades de colocación, principalmente en los mercados externos, y cuya competitividad estuviera demostrada en función de las ventajas derivadas de su localización.

La identificación deberá proporcionar, al menos, datos sobre:

- . Sector o rubro de actividad productiva
- . Volumen estimado de producción a comercializar
- . Costo de la inversión necesaria
- . Modalidad de la inversión
 - nueva
 - adicional a la existente
 - reconversión
 - modernización

- Necesidades de infraestructura física y social que se generarán, y su costo de satisfacción
- Impactos sobre la ocupación
- Necesidades de financiamiento: identificando fuentes de financiamiento y modalidades de apoyo crediticio.
- Aspectos institucionales, legales e impositivos: relacionados con las actividades que se identifiquen como viables de realizarse.

Finalmente, será necesario determinar las necesidades de cooperación técnica y apoyo financiero con el objeto de cumplimentar el objetivo propuesto. En ese campo se determinarán, al menos, la necesidad de requerir:

- Estudios básicos, sectoriales, regionales y/o ambientales.
- Estudios de mercado y comercialización internacional.
- Estudios de pre-inversión que tengan como propósito identificar oportunidades de inversiones o proyectos de interés ligados a las áreas de influencia portuarias.
- Financiamiento de inversiones en las zonas de producción, infraestructura física y social y en transporte.

OBJETO DEL ESTUDIO
PUERTOS ELEGIDOS

P A I S	P U E R T O
1. República Argentina	Barranqueras, con área de influencia en Formosa (xx)
2. República de Bolivia	Puerto Busch (xx)
3. República Federativa del Brasil	" " (xxx)
4. República del Paraguay	Concepción (x)
5. República del Uruguay	Nueva Palmira (x)

(x) Nota SEHPP/AR N° 051/95

(xx) Nota SEHPP/AR N° 078/95

(xxx) Nota SEHPP/AR N° /95

ATA DA 1ª REUNIÃO DA COMISSÃO DO ACORDO

Na cidade de São Paulo, República Federativa do Brasil, aos 27 dias do mês de julho do ano de 1995 reuniram-se os representantes dos países membros, a fim de constituir a Comissão do Acordo prevista no artigo 22 do ACORDO DE TRANSPORTE FLUVIAL PELA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ (Porto de Cáceres-Porto de Nueva Palmira).

A relação dos membros constituintes da Comissão do Acordo consta do Anexo A.

As Delegações receberam do CIH uma proposta de anteprojeto de Regulamento Interno da Comissão do Acordo, constante do Anexo B, e procederam à sua leitura.

As Delegações concordaram em analisar internamente a proposta de anteprojeto do Regulamento Interno e encaminhar suas apreciações nos próximos 45 dias à Secretaria Executiva do CIH, para posterior distribuição entre os estados membros.

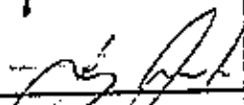
Ficou decidido que será convocada a próxima reunião da Comissão de Acordo simultaneamente com a XX Reunião do CIH.

As Delegações concordaram da necessidade de que cada país membro constitua uma estrutura para suas comissões nacionais com o propósito de atender possíveis necessidades imediatas de soluções de controvérsia.

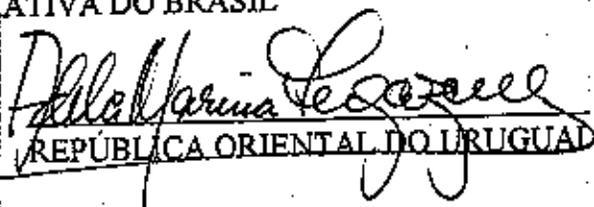
As Delegações encerraram as suas deliberações no dia 27 de julho de 1995, firmando a presente ATA.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DA BOLÍVIA

 11.16.
REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL


REPUBLICA DO PARAGUAI


REPUBLICA ORIENTAL DO URUGUAI

ANEXO A

RELAÇÃO DOS MEMBROS CONSTITUINTES DA COMISSÃO DO ACORDO

São Paulo, 27 de julho de 1995.

ARGENTINA

Titular: Secretaria de Transportes - Direccion de Actividades Navieras.
Cap. Enrique O. Oyhanburu
Fax.: (0541)-362.1380

Suplente: Ministério da Defesa - Direccion General de Política.
Gral.(R) Antonino Fichera
CC. Guillermo Bartoletti
Fax.: (0541)-343.6936

BOLÍVIA

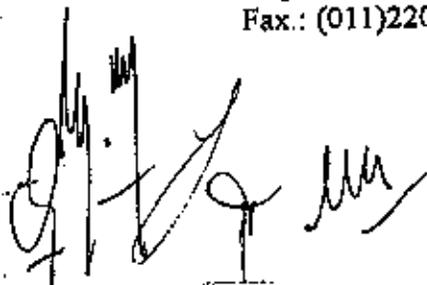
Titular: Ministério da Defesa Nacional
Dr. Guey Andrade Morales
Fax.: 37-1155 - La Paz

Suplente: Secretaria de Transportes
Ing. F. Freddy Alcazar Gonzalez
Fax.: 39-1818 - La Paz

BRASIL

Titular: Ministério da Marinha
CF Luiz Augusto de Mello
Fax.: (021)216.5207
CF Francis Fixel
Fax.: (067)231.5640

Suplente: Ministério dos Transportes
Eng. Luiz Eduardo Garcia
Fax.: (011)220.8689



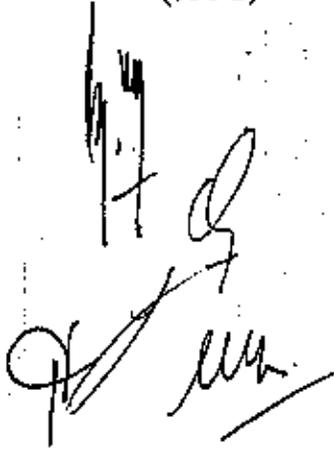
PARAGUAI

Titular: Administracion Nacional de Navegacion y Puertos
Ing. Luis G. Garay
Fax.: 492.846 - Assuncion

Suplente: xxxxxxxxx

URUGUAI

Titular: Dirección General de Transporte Fluvial y Maritimo - M.T.O.P.
Dra. Adela Marina Legazcue
Fax.: (598-2) 96.4255
(598-2) 92.1678

Handwritten signatures and initials in black ink, including a large signature that appears to be 'L.G.' and another signature below it.