

**INFORME FINAL DE LA XXIIa. REUNION
DEL COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA
PARAGUAY-PARANA
(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)**

Asunción, República del Paraguay
11 y 12 de abril de 1996.

- I. Las Delegaciones del Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) se reunieron en la Ciudad de Asunción, República del Paraguay, los días 11 y 12 de abril de 1996, precedido por la Reunión de Grupos Técnicos, los días 8, 9 y 10 del mismo mes y año.
- II. La integración de las respectivas Delegaciones se encuentra indicada en el Anexo I del presente Informe, como así también la nómina de los representantes de los distintos Organismos asistentes, de los miembros de la Secretaría Ejecutiva del Comité y de la Unidad Coordinadora.
- III. La apertura de la reunión estuvo a cargo del Embajador Antonio Félix LOPEZ ACOSTA, Vice-Ministro de Relaciones Exteriores para Asuntos Económicos y Jefe de la Delegación del Paraguay, quien dio la bienvenida a las delegaciones.

Agradeció, asimismo, la permanente colaboración brindada por la Secretaría Ejecutiva y del Asesor Técnico Principal.
- IV. Se procedió a la elección de las autoridades de la Reunión, recayendo la Presidencia en la persona del Embajador Antonio Félix LOPEZ ACOSTA, Vice-Ministro de Relaciones Exteriores para Asuntos Económicos y Jefe de la Delegación de la República del Paraguay, la Vice-Presidencia a cargo del Valte. Alfredo TRIGO JUSTINIANO, Jefe de la Delegación de la República de Bolivia y la Relatoría a cargo del Ing. Celso AYALA MARTINEZ de la Delegación de la República del Paraguay.
- V. El señor Ministro de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay, Dr. Luis María RAMIREZ BOETTNER, manifestó la importancia de la realización del Programa de la Hidrovia como factor de desarrollo y de integración de los Países de la región.

VI. Inmediatamente se realizó un cuarto intermedio a los efectos de despedir a las autoridades invitadas.

VII. Reiniciada la Reunión se aprobó, el siguiente Temario de la reunión:

1. Informe sobre las actividades desarrolladas por la Secretaría Ejecutiva.
2. Informe de la Unidad Coordinadora.
 - a) Módulo A.
 - b) Módulo B2.
3. Informe del Grupo Asesor Ambiental.
4. Informe del Grupo Asesor Naval.
5. BID - Asistencia Técnica No Reembolsable para la difusión de información y consulta sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná.
6. Informe de los Grupos Técnicos.
7. Estado de Tratamiento de los Reglamentos de la Hidrovía.
8. FONPLATA - Convenio OCT/NR/CIH 1/91 - Cooperación a la Unidad Coordinadora.
9. Varios.
 - Reunión con la Unión Europea.
 - Tramo del río Paraguay entre Cáceres y Corumbá.
 - Comisión del Acuerdo.

VIII. Pasando al tratamiento del Punto 1, el Secretario Ejecutivo informó sobre las actividades desarrolladas por la Secretaría en el período comprendido entre la Reunión de Jefes de Delegaciones (Buenos Aires, República Argentina, 29/2/96 y la presente, efectuando un informe detallado de las reuniones celebradas con los Organismos Internacionales.

IX. En relación al punto 2, el Asesor Técnico Principal (ATP), presentó el informe sobre las actividades desarrolladas por la Unidad Coordinadora en el período del 16 de diciembre de 1995 al 15 de marzo de 1996, en relación a las tareas desarrolladas por las Consultoras contratadas para los estudios de los Módulos A, B1 y B2.

[Handwritten signatures and initials]

En cuanto a la Tarea A13, Recomendaciones para los Organismos Administrativos y Gerenciales de los Países, las delegaciones efectuarán sus comentarios a la mayor brevedad posible.

El ATP propuso la realización de dos Seminarios Taller, para la transferencia de tecnología del "Modelo Matemático, Evaluación Económica" y del Banco de Datos Hidrológicos", que se podrá organizar en forma conjunta con la Secretaría Ejecutiva.

- X. El Presidente del Grupo Asesor Ambiental (GAA), en representación del mismo, procedió a dar lectura al informe respectivo, proponiendo la fecha del 20 de junio de 1996, para efectuar la Reunión de Participación Pública, para la consideración del Diagnóstico Preliminar Integrado del Módulo B2 y las alternativas propuestas del Módulo A, en la ciudad de Asunción.

Posteriormente, se dió lectura al Acta del GAA de fecha 6/12/95, la misma fue aprobada con las correcciones sugeridas por el CIH, la que posteriormente será distribuida a los Países Miembros.

- XI. El Presidente del Grupo Asesor Naval (GAN), dió lectura al Acta, brindando un detallado informe de las tareas desarrolladas.

- XII. Respecto al punto 5 del Temario, el Comité, recibe de parte del representante del BID, el Informe correspondiente a la implementación de la Asistencia Técnica No Reembolsable para la Difusión de Información y Consulta sobre Hidrovía Paraguay-Paraná, presentando al Consultor que será contratado por dicho Organismo, para llevar a cabo las tareas de la Asistencia.

- XIII. El Presidente de los Grupos Técnicos procedió a dar lectura del Informe Final, proporcionando además un detalle sobre el Tratamiento de las Alternativas.

- XIV. Con relación al punto 7, la Secretaría Ejecutiva en cumplimiento del mandato del Comité presentó un cuadro de la situación sobre el estado actual de los reglamentos, hasta la XXa. Reunión del CIH.

El mismo, ha sido analizado por los Jefes de los Grupos Técnicos que fijaron las prioridades para su tratamiento y el documento resultante una vez elaborado será distribuido por la Secretaría Ejecutiva.

XV. En relación al punto 8, la Secretaría Ejecutiva planteó algunas dificultades concernientes a la operativa del Acuerdo; al respecto el Presidente de FONPLATA, presente en la reunión, realizó algunas observaciones sobre el particular y se acordó, finalmente, realizar reuniones entre ambas Secretarías .

XVI. En el punto Varios, se recibió con beneplácito el informe presentado por el representante de la Unión Europea, Embajador Joel FESSAGUET, sobre la Cooperación Técnica No Reembolsable de ese Organismo Internacional con respecto al "Programa de Necesidades de los Puertos de la Hidrovía Paraguay-Paraná" en el sentido que ya se cuenta con una Lista Corta de Consultoras a ser tratadas para la realización de los Estudios correspondientes a la Fase I; se solicita a los Países la pronta designación de los coordinadores nacionales.

Asimismo, el señor Representante de la Unión Europea efectuará la consulta correspondiente a fin de que durante el segundo semestre del año en curso, Miembros del Parlamento Europeo y del Comité para América Latina, como Asia y Africa, visiten los puertos de la Hidrovía y, en coordinación con dicho Organismo, el CIH y la Secretaría Ejecutiva retribuirán a visita a la sede de la Unión Europea.

XVII. Se trató el texto del punto VII del Informe Final de la Reunión de Jefes de Delegaciones, llevada a cabo en la ciudad de Buenos Aires, República Argentina el 29 de febrero ppdo. y se propuso la incorporación de la siguiente corrección: "el Proyecto de este tramo deberá adaptarse a las condiciones de desarrollo sostenible que se han tenido en cuenta en toda la obra". Encargando a la Secretaría Ejecutiva remitir a los Países la versión corregida.

XVIII. Ante la preocupación manifestada por la CPTCP en cuanto al incumplimiento del Convenio de Transporte Fluvial, el CIH solicitó al Delegado Ejecutivo de la Comisión del Acuerdo, Cap. Enrique OYHAMBURU, un informe sobre los problemas planteados por los Armadores; quien a su vez manifestó los diversos inconvenientes que obstaculizan el normal funcionamiento de la Comisión.

Luego de un amplio y exhaustivo análisis de tales inconvenientes se acordó que la Comisión del Acuerdo se reúna los días 27 y 28 de mayo próximo, en la ciudad de Asunción, República del Paraguay.

XIX. De acuerdo con lo expresado precedentemente, el Comité adoptó las siguientes decisiones:

- 1/XXI. Aprobar el Informe de las Actividades desarrolladas por la Secretaría Ejecutiva.
- 2/XXI. Aprobar el XI Informe de Avance de las Actividades desarrolladas por la Unidad Coordinadora.
- 3/XXI. Aprobar el Acta del Grupo Asesor Ambiental de fecha 6/12/95 (XXa. Reunión CIH - Punta del Este).
- 4/XXI. Aprobar el Acta del Grupo Asesor Ambiental de fecha 10/4/96 (XXIa. Reunión CIH - Asunción).
- 5/XXI. Aprobar el Informe del Grupo Asesor Naval.
- 6/XXI. Aprobar el Informe Final de los Grupos Técnicos.
- 7/XXI. Convocar a una Reunión de Jefes, de Delegación y de Grupos Técnicos, en la ciudad de Asunción, el día 23 de abril próximo.
- 8/XXI. Promover que la Comisión del Acuerdo, se reúna en la ciudad de Asunción, los días 27 y 28 de mayo próximo.
- 9/XXI. Convocar Reunión de Grupos Técnicos (2 y 4) en la ciudad de Asunción los días 29, 30 y 31 de mayo próximo.
- 10/XXI. Encomendar a la Secretaría Ejecutiva del CIH a realizar una reunión en su sede con representantes del BID, PNUD y FONPLATA, con el objeto de ajustar detalles operativos, a fin de dar una mayor agilidad a la ejecución presupuestaria.
- 11/XXI. Solicitar a los Países, a través de la Secretaría Ejecutiva, que completen la integración de los miembros de la Comisión del Acuerdo.
- 12/XXI. Solicitar a los Países, para que en un término no mayor de 7 días eleven, a la Secretaría Ejecutiva, la designación del Coordinador Nacional para dar cumplimiento a lo establecido en los Términos de Referencia del "Programa de

Necesidades de los Puertos de la Hidrovía Paraguay-Paraná - Fase I".

- 13/XXI. Fijar para el día 20 de junio próximo en la ciudad de Asunción la Reunión de Participación Pública.
- 14/XXI. Fijar para los días 22 y 23 de julio próximo, la realización del Seminario "Impacto Ambiental en la Hidrovía", propuesto por la ALADI.
- 15/XXI. La Secretaría Ejecutiva distribuirá a los Países la nómina de reglamentos para ser tratados en la próxima reunión de los Grupos Técnicos.
- 16/XXI. Incorporar en el Punto VII del Informe Final de la Reunión de Jefes de Delegación, llevada a cabo en la ciudad de Buenos Aires, el día 29 de febrero ppdo., la siguiente corrección: "el proyecto de este tramo deberá adaptarse a las condiciones de desarrollo sostenible que se han tenido en cuenta en toda la obra".
- 17/XXI. Convocar a la XXIIa. Reunión del Comité en la República de Bolivia, en lugar y fecha a determinar.
- XIX. Las Delegaciones expresaron su agradecimiento a la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) del Paraguay por la colaboración prestada a la XXIIa. Reunión del CIH, con la presencia de las funcionarias de esa institución quienes actuaron como auxiliares en las salas de reuniones; y la cálida recepción ofrecida por el Cdor. Público D. Eugenio SANABRIA CANTERO, Presidente de la ANNP, a los miembros de las delegaciones y representantes de Organismos Internacionales

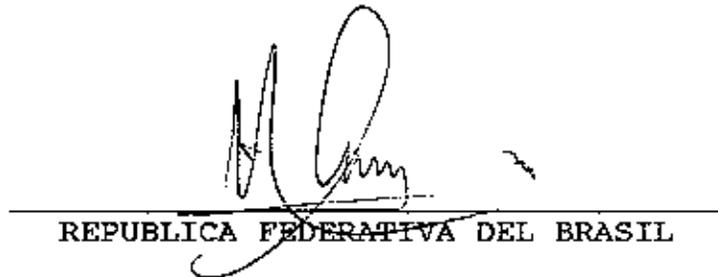
Asimismo, las Delegaciones expresaron su agradecimiento a la Secretaría Ejecutiva y a la Unidad Coordinadora.

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

XX. La Reunión clausuró sus deliberaciones el día 12 de abril de 1996, con la aprobación de este Informe Final.


REPUBLICA ARGENTINA


P/A REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

AGREGADO I

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

- Emb. Adolfo SARACHO
Jefe de Delegación
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio
Internacional y Culto
- Cap. Enrique Oscar OYHAMBURU
Vocal de la Comisión de Coordinación
Interjurisdiccional del Programa
Hidrovia Paraguay-Paraná
- Calte. César MARTI GARRO
Armada Argentina
- C.N. Juan Carlos IANUZZO
Armada
- C.F. Juan Carlos GONZALEZ LLANOS
Armada Argentina
- C.F. Luis R. P. VILA
Jefe de División Protección Ambiental
Armada Argentina.
- P.P. Néstor VEDOVATTI
Prefectura Naval Argentina
- P.P. Jorge F. IRIARTE
Jefe de Departamento Mercancías Peligrosas
Dirección de Protección del Medio Ambiente
Prefectura Naval Argentina
- C.C. Jorge César LAPENTA
Armada
- Dra. Beatriz Cristina MELENDEZ
Miembro de la Comisión de Coordinación
Interjurisdiccional del Programa Hidrovia
Paraguay-Paraná
- Ing. Federico PONCE DE LEON
Asesor - Subsecretaría de Puertos y Transporte
de Larga Distancia - MEyOySP.
- C.C. Dr. Guillermo Josue BARTOLETTI
Jefe Derecho Marítimo-Secretaría General Naval
Armada Argentina
- Ing. Silvia GABAY
Jefe División Normativa de Importación
Administración Nacional de Aduanas de Argentina

[Handwritten signature]

[Handwritten initials]

[Handwritten initials]

SubPref. Ing. Juan Carlos A. CUBISINO
Prefectura Naval Argentina

SubPref. Dr. Carlos Hector FIGUEROA
Jefe de Sección Asuntos Administrativos Prefectura
Naval Argentina

Pref. Daniel Osvaldo BORELLI
Prefectura Naval Argentina

BOLIVIA

Valte. Alfredo TRIGO JUSTINIANO
Subsecretario Naval

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

Emb Eloy ALBERDI
Embajada de Bolivia en Paraguay

Lic. Sara del Carmen VALVERDE REFFINO
Ministerio de Desarrollo Sostenible y Medio
Ambiente, Subsecretaría de Ordenamiento Territorial

C.N. Isaías LANDIVAR
Armada Nacional

T.N. Rolando SALVATIERRA
Armada Nacional

Sr. Felipe Remmy TERAN SEJAS
Subsecretario Naval y de Intereses Marítimos

Ing. Ruzena VILLARROEL M.
Encargada del Tratado de la Cuenca del Plata
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Sra. Cinthya Prudencia YAÑEZ
Embajada de Bolivia en Paraguay

BRASIL

Calte. Adilson VIEIRA DE SA
Estado Maior da Armada
Chefe da Delegacao

Cons. Michael de ALMEIDA GOGGIN
Jefe de Grupos Técnicos
Embajada de Brasil en Asunción

C.N. Carlos SALES TAVARES DE ALMEIDA
Armada Nacional

[Handwritten signatures and initials]

Sr. Luiz Maria PIO CORREA
Assessor do Chefe da
Ministerio das Relacoes Exteriores

C.F. Helio PINTO CARDOSO Jr.
Capitania dos Portos - MT/MS
Ministério da Marinha

C.F. Francis FIXEL
Departamento de Portos e Costas
Ministério da Marinha

Sr. Evandro PINTO
Secretaria da Receita Federal

Ing.Civ. Paulo Roberto COELHO de GODOY
Secretaria de Transportes Aquaviários
Ministério dos Transportes

Sr. Lucas Azevedo MOREIRA DOS SANTOS
Procuradoria Geral da Fazenda Nacional

Ing. Rosa Helena ZAGO loes
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos
Recursos Naturais Renováveis

C.F. Roberto COELHO LIMA
Armada del Brasil

PARAGUAY

Emb. Antonio Félix LOPEZ ACOSTA
Jefe de Delegación
Ministerio de Relaciones Exteriores
para Asuntos Económicos

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

Calte. Manuel Jesús ROYG BENITEZ
Representante Grupo Asesor Naval

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

Dr. José de Jesús CACERES FARIAS
Asesor Técnico
Dirección General de Aduanas

Tté.F. Victor H. RONZEWSKI M.
Armada Nacional - Prefectura General Naval

SC.N. Raúl Ramiro GUTIERREZ YEGROS
Centro de Armadores Fluviales y Marítimos

[Handwritten signatures and initials]

C.N. Rubén Darío LEZCANO
Dirección Marina Mercante
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

C.N. Lucas Adolfo SOSA SALINAS
Dirección Marina Mercante
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

C.F.DEM Benjamín LAVAND AYALA
Prefectura General Navl - Armada Nacional

Ing. Celso AYALA MARTINEZ
Secretaría Técnica de Planificación

Sr. Gregorio HERRERA ESCOBAR
Prefectura General Naval - Armada del Paraguay

Sr. Francisco A. VILLAGRA
Administración Nacional de Navegación y Puertos

Sr. Reinaldo Antonio PAREDES OVIEDO
Contralor de Depósitos Fiscales
Dirección General de Aduanas

C.F. Carlos Adalberto GONZALEZ GOMEZ
Armada del Paraguay

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

Dra. Ma. Otilia Gracia de MIRANDA
Armada Nacional

Ing. Jorge CORONEL G.
Subsecretaría de Estado de Recursos Naturales

Ing. Santiago Adán BRIZUELA SERVIN
Comando de Transportes Navales
Armada Nacional

Dr. Estandislao Mario LEZCANO F.
Administración de Navegación y Puertos

Tte.F. Mariano GONZALEZ PARRA
Pefectura General Naval - Armada

Sr. Pedro Juan MOLAS FRANCO
Subsecretaría de Recursos Naturales y
Medio Ambiente

C.N. Ezequiel FERNANDEZ
Jefe del Depto. Técnico
Dirección General de la Marina Mercante

C.N. Eduardo LOPEZ CAÑETE
Prefectura General Naval - Armada

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten initials]

C.N. Luis A. RUIZ DIAZ
Director de Hidrografía y Navegación - Armada

C.N. Santiago A. BRIZUELA
Comandante de Transportes Navales - Armada

URUGUAY

Ing. Jorge SANGUINETTI
Jefe de Delegación

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

Dra. Adela Marina LEGAZCUE
Dirección General de Transporte Fluvial y
Marítimo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Ing. Luis R. PERDOMO
Dirección General de Transporte Fluvial y
Marítimo - Ministerio de Obras y Servicios Públicos

Dra. Silvia SERVETTI
Asesor Letrado
Dirección General de Aduanas

Ing. Luis SANTOS
Dirección Nacional de Medio Ambiente

C.N. Martín THOMASSET
Director Registral y de Marina Mercante
Prefectura Nacional Naval

C.F. Nelson VENTURA
Prefectura Nacional Naval

C.N. Jorge DI LORENZI
Armada Nacional

C.F. Hugo ROLDOS

SECRETARIA EJECUTIVA

Sr. Jesús GONZALEZ

Srta. Beatriz Alicia PEREZ

Lic. Ernesto MARTINEZ



Sra. Stella Maris PEREZ
Dr. José Luis RACCIATTI

UNIDAD COORDINADORA

Ing. Luiz E. GARCIA
Asesor Técnico Principal
Ing. Jorge ADAMOLI
Experto Regional

HIDROSERVICE-LOUIS BERGER-ELH

Sr. Carlos STEGMANN

I. ORGANISMOS INTERNACIONALES

ALADI

Dr. Isaac MAIDANA
Secretario General Adjunto

BID

Sr. Fernando S. BRETAS
Especialista Ambiental
Sr. Normando BIROLO
Especialista Sectorial

CIC

Sr. Juan José PIAGGIO
Secretario Ejecutivo

COMITE FEDERAL

Dr. José GALETTI
Secretario Ejecutivo
Arq. Osvaldo REBECHI
Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Pcia. de Corrientes
Ing. Leopoldo Sabino de URRUTIA
Secretaría de Transporte y Obras Públicas
Pcia. del Chaco

[Handwritten signatures and initials]

Ing. Oscar BAEZ
Asesor de la Gobernación
Pcia. de Misiones

Sr. Benicio Silvestre SEYMULA
Secretaría de Transporte, Obras y
Servicios Públicos
Pcia. del Chaco

INTAL

Sr. Juan José TACCONE
Consultor

FONPLATA

Dr. René Carlos DELGADO VERTIZ
Presidente del Directorio
Director por Uruguay

Dr. Alvaro CABALLERO CARRIZOSA
Director Alterno por Paraguay

Dr. Julio SANABRIA
Director Alterno Temporal por Paraguay

UNION EUROPEA

Emb. Joel FESSAGUET
Jefe de Delegación de la
Comisión Europea en Uruguay
y Paraguay

Dr. Tomás FRIEDMANN
Asesor Político

Handwritten signatures and initials:
A large signature on the left, followed by several smaller initials and a checkmark-like symbol.

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 Asunción, República del Paraguay, los días 8, 9 y 10 de abril de 1996.
- 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 apertura de la reunión estuvo a cargo del Embajador D. Antonio Félix LOPEZ ACOSTA, quien dió una calurosa bienvenida a las Delegaciones participantes, deseándoles importantes avances en los temas a ser tratados.
- IV. La Presidencia de la Reunión estuvo a cargo del Ing. Ramón CABRERA de la República del Paraguay; la Vicepresidencia en la persona del Ing. Freddy ALCAZAR GONZALEZ de la República de Bolivia, y la relatoría a cargo del Ing. Celso AYALA MARTINEZ, de la República del Paraguay con el apoyo de la Secretaría Ejecutiva.
- V. El Punto 1 "Incentivos Fiscales, Subsidios u otros, otorgados a los Armadores de la Hidrovía", no fue tratado en razón de no contar con representantes de la totalidad de las Delegaciones y fueron desarrollados los demás puntos que figuran a continuación:
2. Asuntos Aduaneros - Proyecto de Reglamento del Protocolo.
 - 3 y 7. Proyecto de Régimen Unico de Seguridad para las Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná - Tratamiento del documento sobre adecuación del SOLAS presentado por la Delegación Argentina.
 4. Anteproyecto Unico de Infracciones y Sanciones - Modificaciones propuestas por INTAL al Título II - Cuadro Comparativo de Multas.
 5. Reglamento Unico de Inspecciones de las Embarcaciones - Análisis del texto presentado por la Delegación Argentina.



1



Amfe



6. Reglamento Unico para la Asignación del Francobordo - Tratamiento de la documentación remitida por la Delegación Argentina.
8. Centro de Información propuesto por la ALADI - Ajuste de proyecto con miembros de la ALADI y de la Unidad Coordinadora del CIH.
9. Análisis y consideración del documento presentado por INTAL sobre "Comentarios a las Normas que Regulan el Transporte de Cargas en la Hidrovía Paraguay-Paraná", en lo relacionado con el Registro de Embarcaciones de la Hidrovía.
10. Análisis y Tratamiento del Resumen Ejecutivo del Estudio de Alternativas y Optimización de las Obras de Navegación, elaborado por la Consultora HIDROSERVICE-LOUIS BERGER-EIH.
11. Acordar la normativa para la extensión de la autorización del Transporte de Mercaderías Peligrosas.
12. Nota CPTCP 0035/96.
13. Varios:
 - Análisis de la solicitud presentada por la CPTCP.

VI. Se decidió conformar cuatro Grupos, distribuyéndose los temas de la siguiente forma:

- | | | |
|------------|---|------------------------|
| Grupo N° 1 | - | Temas 8, 9, 10 Y 13. |
| Grupo N° 2 | - | Temas 3, 5, 6, 7 y 11. |
| Grupo N° 3 | - | Tema 2. |
| Grupo N° 4 | - | Tema 4. |

Las Actas elaboradas por los distintos Grupos, se adjuntan al presente Informe Final como Apéndices II (Grupo N°1), III (Grupo N°2), IV (Grupo N° 3) y V (Grupo N° 4).

VII. Como resultado de las deliberaciones recogidas en las Actas referidas, se eleva a consideración del Comité las siguientes recomendaciones:

1. Aceptar la nueva propuesta de la ALADI con respecto al Centro de Información, con la modificación del contenido de la misma de forma que se constituya en una asistencia para definir un futuro sistema de información y que la misma elabore en coordinación con la Unidad Coordinadora los Términos de Referencia en base al contenido de la Fase Primera y punto 3 de la Fase Segunda del documento de la Secretaría General de la ALADI, de fecha 25 de julio de 1995.

2



2. Aprobar la variante propuesta por la Consultora HIDROSERVICE-LOUIS BERGER-EIH: "2,6 mts. de calado garantizado (3,2 mts. de profundidad dragada) y un canal de 90 mts. de ancho (para permitir convoyes de 4 x 4) en el tramo Asunción-Corumbá, y un calado garantizado de 3,0 mts. (profundidad dragada 3,6 mts.) y ancho de canal de 90 mts. (convoyes de 4 x 4) en el tramo Santa Fe-Asunción de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Recomienda también la instalación del Sistema de Ayuda a la Navegación, a efectos de que la misma pueda efectuarse las 24 hs. por día".

En el mismo sentido, solicitar a la Consultora que profundice el análisis con respecto a la formación de 4 x 5 en el tramo Asunción-Santa Fe, incluyendo los análisis técnicos-económicos y operacionales en toda la Hidrovía al sur de Asunción, en el marco de las tareas correspondientes al Módulo B1.

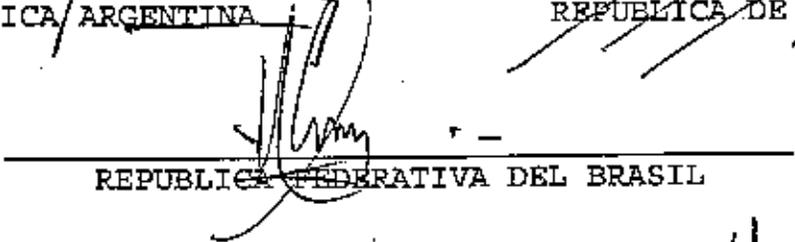
3. Elevar a consideración del CIH, la propuesta formulada por los Grupos Técnicos Nos. 2 y 4, en cuanto a celebrar reuniones intermedias previas a la XXIIa. Reunión del Comité, a los efectos de avanzar en los estudios de los temas tratados por dichos Grupos. A tal efecto, se propone que dichos Grupos se reúnan los días 28, 29 y 30 de mayo del año en curso, en la sede de la Secretaría Ejecutiva.
4. En cuanto a la Nota 0035/96 de la CPTCP, los Grupos Técnicos recomiendan al Comité instruya a la Secretaría Ejecutiva, a dar respuesta a la mencionada nota de acuerdo a las recomendaciones de los Grupos Nos. 1 y 2, las que constan en sus respectivas Actas.
5. Se acordó presentar, por parte de las Delegaciones, la relación de los Registros de Embarcaciones Fluviales de la Hidrovía de sus respectivos Países en la próxima reunión de los Grupos Técnicos.
6. Se solicita al Comité, analice el modo de efectivizar la propuesta del Grupo Técnico N° 1, en cuanto a la obtención y remisión a los Países, de copias de los estudios elaborados por las Consultoras encargadas de los Módulos A, B1 y B2, al tiempo que se entregan a la Unidad Coordinadora.
7. Se recomienda aceptar la propuesta de la CPTCP, en cuanto a la remisión a ésta, de los Reglamentos consensuados por los Grupos Técnicos, a través de la Secretaría Ejecutiva, antes de la aprobación por parte del CIH. Asimismo, la CPTCP deberá remitir sus comentarios y/u observaciones en un plazo no mayor de 60 días corridos, a partir de la fecha de remisión.

3



VIII. Los Delegados de la República Argentina, República de Bolivia, República Federativa de Brasil y de la República Oriental del Uruguay, expresaron su agradecimiento a las Autoridades de la República del Paraguay por la cálida acogida y hospitalidad que les dispensaran durante la realización de la presente Reunión.

IX. Los Grupos Técnicos, concluyeron sus deliberaciones el día 10 de abril de 1996, suscribiendo el presente Informe.

 REPUBLICA ARGENTINA	 REPUBLICA DE BOLIVIA
 REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL	
 REPUBLICA DEL PARAGUAY	 REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

APENDICE I

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

- CAP. Enrique O. OYHAMBURU
Director de la Comisión de Coordinación
Interjurisdiccional del Programa Hidrovía Paraguay-
Paraná
Jefatura de Gabinete de la Presidencia de la Nación
- C. F. Juan Carlos GONZALEZ LLANOS
Jefe del Departamento de Intereses Marítimos y
Protección
Ambiental - Armada Argentina
- C. F. Luis VILA
Jefe de División Protección Ambiental
Armada Argentina
- P. P. Néstor VEDOVATTI
Jefe de División Navegación
Prefectura Naval Argentina
- P. P. Jorge Francisco IRIARTE
Jefe Departamento Mercancías Peligrosas
Prefectura Naval Argentina
- Dra. Beatriz C. MELENDEZ
Jefe Departamento Cabotaje
Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo
- C. C. Dr. Guillermo J. BARTOLETTI
Jefe de División Derechos Marítimos
Armada Argentina
- P. Daniel Osvaldo BORELLI
Jefe de División Contralor y Verificación Registral
Registro Nacional de Buques
Prefectura Naval Argentina
- S-P. Juan Carlos A. CUBISINO
Prefectura Naval Argentina
- Dr. Carlos Héctor FIGUEROA
Subprefecto Abogado
Jefe de Sección Asuntos Administrativos
Prefectura Naval Argentina
Ministerio de Defensa
- Ing. Silvia GABAY
Jefe del Departamento Importaciones
Administración Nacional de Aduanas

Ing. Federico PONCE DE LEON
Asesor - Subsecretaría de Puertos y Transporte
de Larga Distancia - MByOySP.

BOLIVIA

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

C/N Isaiás LANDIVAR R.
Agregado Naval
Fuerza Naval Boliviana

Lic. Sara del Carmen VALVERDE REFFINO
Ministerio de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente,
Subsecretaría de Ordenamiento Territorial.

Sec. Cinthya Prudencia YAÑEZ
Embajada de Bolivia

C.F. Remmy TERAN SEJAS
Director General de Puertos y Vías Navegables
Subsecretaría Naval y de Intereses Marítimos

Dra. Ruzena VILLARROEL M.
Encargada del Tratado de la Cuenca del Plata
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Tte.N Rolando SALVATIERRA MUÑOZ
Armada Boliviana.

BRASIL

Cons. Michael GOGGIN
Ministério dos Relações Exteriores

C.F. Helio PINTO CARDOSO Jr.
Capitanía dos Portos - MT/MS
Ministério da Marinha

C.F. Francis FIXEL
Diretoria de Portos e Costas
Ministério da Marinha

Ing. Paulo Roberto COELHO DE GODOY
Chefe da Divisão de Operações do Departamento
de Hidrovias Interiores
Secretaria de Transportes Aquaviários
Ministério dos Transportes

Sec. Luiz Maria PIO CORREA
Ministério de Relaciones Exteriores

Q
7

6

PA

PA

Ampe

Ing. Roberto A. MONTEIRO
Ministerio do Meio Ambiente

Ing. Rosa Helena ZAGO LOES
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos
Recursos Naturais Renováveis

C.F. Carlos W. SOUZA TOSCANO
Diretoria de Portos e Costas
Ministério da Marinha

Ing./Dr. Lucas AZEVEDO MOREIRA DOS SANTOS
Coordenador - General Patrimonial Sstituto da
Procuradoria General de la Fazenda Nacional

Dr. Evandro Pedro PINTO
Asesor Especial do Secretário da Receita Federal
Secretaria da Receita Federal
Ministério da Fazenda - Brasilia

PARAGUAY

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

Calte. Manuel Jesús ROYG BENITEZ
Representante Grupo Asesor Naval

Dr. Miguel Angel BRITOS
Director General de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores

C.N. (SR) Rubén Darío LEZCANO
Director de la Marina Mercante
Ministerio de Obras Públicas

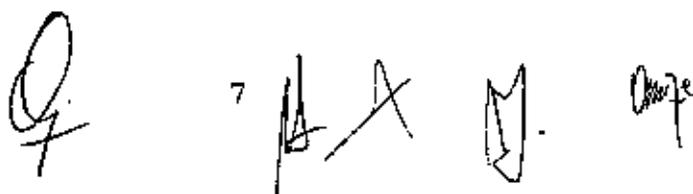
C.N.DEM: Eduardo LOPEZ CAÑETE
Prefecto General Naval - Armada

C.N.DEM. Luis A. RUIZ DIAZ
Director de Hidrografía y Navegación - Armada

C.N.DEM. Santiago A. BRIZUELA
Comandante de Transportes Navales - Armada

C.N. (SR) Lucas SOSA
Jefe del Depto. Político y Planificación
Dirección General de la Marina Mercante

C.N. (SR) Ezequiel FERNANDEZ
Jefe del Depto. Técnico
Dirección General de la Marina Mercante

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large stylized 'Q', a '7', and several other initials.

C.N. (SR) Ramiro GUTIERREZ YEGROS
Asesor Técnico
Centro de Armadores Fluviales

C.N. Gregorio HERRERA
Prefectura General Naval
Armada Nacional

C.F. Humberto R. DUARTE ALONSO
Comando de la Armada
Armada Nacional

T.F. Mariano GONZALEZ PARRA
Dirección de Hidrografía y Navegación
Armada Nacional

Ing. Celso AYALA MARTINEZ
Secretaría Técnica de Planificación

Ing. Oscar R. FERREIRA B.
Gerencia de Navegación e Hidrografía
Administración Nacional de Navegación y Puertos

Ing. Luis G. GARAY,
Administración Nacional de Navegación y Puertos

Ing. Diego SILVA S.
Subsecretaría de Estado de Recursos Naturales
y Medio Ambiente

T.N. Carlos Adalberto GONZALEZ GOMEZ
Armada del Paraguay

C.F.DEM. Benjamín LAVAND
Prefectura General Naval - Armada

Ing. Luis M. DUARTE SOSA
Gerente de Hidrovía
Administración Nacional de Navegación y Puertos

Dr. José de Jesús CACERES FARIAS
Asesor Técnico
Dirección General de Aduanas

Sr. Reinaldo Antonio PAREDES OVIEDO
Contralor de Depósitos Fiscales
Dirección General de Aduanas

Dr. Estanislao Mario LEZCANO F.
Asesoría Jurídica - Administración Nacional de
Navegación y Puertos

Dra. María Lourdes ZAYAS DE FRETES
Centro de Armadores

7 8 A X J. Cruz

Tte.F. Jm Victor Hugo RONSEWSKI M.
Prefectura General Naval
Armada Nacional

Dra. María Otilia GRACIA de MIRANDA
Asesoría Jurídica - Comando de la Armada
Armada Nacional

URUGUAY

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

Dra. Adela Marina LEGAZCUE
Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Ing.Nav. Luis PERDOMO ILTIS
Asesor Dirección General de Transporte
Fluvial y Marítimo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

C/N(CIME) Martín THOMASSET
Director Registral y de Marina Mercante.
Prefectura Nacional Naval.

C/N Ricardo CUSTODIO
Prefectura Nacional Naval
Ministerio de Defensa Nacional

C/C (CP) Nelson VENTURA
Prefectura Nacional Naval.

Dra. Silvia Alicia SERVETTI URRETAVIZCAYA
Directora Adjunta a la Dirección General de Secretaría
Dirección Nacional de Aduanas

Ing. Luis SANTOS
Dirección Nacional de Medio Ambiente

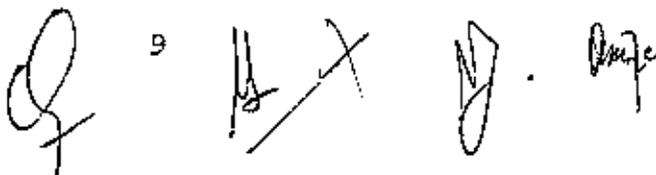
SECRETARIA EJECUTIVA

Srta. Beatriz Alicia PEREZ

Sra. Stella Maris PEREZ

Lic. Ernesto MARTINEZ

Dr. José Luis RACCIATTI

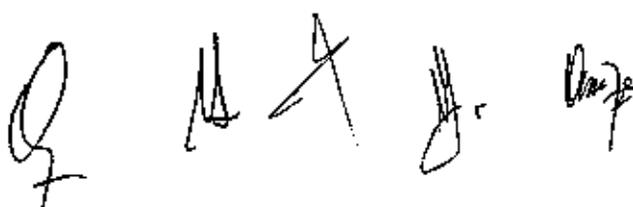
 9

UNIDAD COORDINADORA

- Ing. Luiz E. GARCIA
Asesor Técnico Principal
- Ing. Cesar ROLANDI PEDROZO
Experto Regional
- Ing. Jorge ADAMOLI
Programa de las Naciones Unidas para
el Desarrollo

BID / INTAL

- Dr. Juan José TACCONE
Consultor
- Dr. Miguel Angel RIVAS
Consultor



ACTA

GRUPO TECNICO N° 1

En la ciudad de Asunción, Capital de la República del Paraguay, entre los días ocho y diez del mes de abril del año un mil novecientos noventa y seis, se reúne el Grupo Técnico N° 1, con el objeto de tratar los siguientes puntos del Temario:

8. Centro de Información propuesto por la ALADI - Ajuste de Proyecto con miembros de la ALADI y de la Unidad Coordinadora del CIH.
9. Análisis y consideración del documento presentado por INTAL sobre "Comentarios a las Normas que Regulan el Transporte de Cargas en la Hidrovía Paraguay-Paraná", particularmente en lo relacionado al registro de embarcaciones en la Hidrovía.
10. Análisis y Tratamiento del Resumen Ejecutivo del Estudio de Alternativas y Optimización de las Obras de Navegación, elaborado por la Consultora HIDROSERVICE-LOUIS BERGER-EIH.

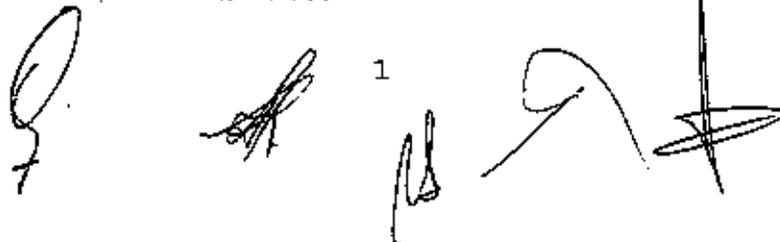
La lista de participantes se indica en el Agregado I, que acompaña la presente Acta.

La Presidencia y la Relatoría del Grupo Técnico N° 1, estuvieron a cargo de la delegación del Paraguay, ejercidas por el Ing. Ramón A. CABRERA y el Tte. Frag. Mariano GONZALEZ PARRA, respectivamente.

En relación con el punto 8. se efectuó la reunión prevista con la ALADI y la Unidad Coordinadora. En la misma, el representante de la ALADI, Dr. Isaac MAIDANA manifestó la modificación del contenido de la propuesta del Organismo, de forma que se constituya en una asistencia para definir un futuro sistema de información.

Al respecto, se sugiere al CIH se acepte esta nueva propuesta de la ALADI y se solicite a la misma la elaboración de los Términos de Referencia, en coordinación con la Unidad Coordinadora, en base al contenido de la Fase Primera y punto 3 de la Fase Segunda del Documento de la Secretaría General de la ALADI, de fecha 25 de julio de 1995.

Con relación al punto 9. fueron analizados los distintos aspectos que hacen al tema, en especial al Art. 13 del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná. Se acordó que las Delegaciones presenten en la próxima reunión del Grupo la relación de los Registros de Embarcaciones Fluviales de la Hidrovía de sus respectivos países, la misma deberá contener: Nombre de la

 1

Continuación Acta del Grupo Técnico N° 1

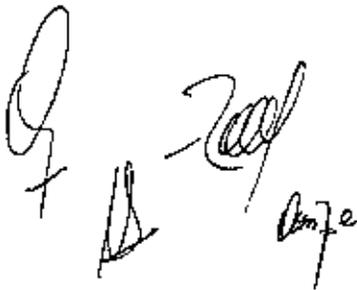
embarcación y matrícula, Propietario, Armador, Características Técnicas (Eslora, Manga, Puntal, Tipo de Buque, Tonelaje de Registro Neto, Potencia Total instalada) y otras informaciones relevantes.

En el Agregado II, se detalla la nómina de Organismos de los Países Signatarios encargados de los Registros de Embarcaciones, que serán los responsables de recibir y remitir los respectivos Registros y posterior intercambio de informaciones con respecto al mismo. El intercambio de información se efectuará en forma directa entre los Organismos, debiendo también enviarse una copia a la Secretaría Ejecutiva. Se recomienda al CIH, que efectúe las gestiones necesarias para el cumplimiento de esta propuesta.

El registro propuesto se considera el punto de partida para el cumplimiento de lo establecido en el Art. 13 del Acuerdo de Transporte, el que será nuevamente tratado en posteriores reuniones a fin de llegar a establecer un sistema uniformado definitivo.

Con relación al punto 10, para el análisis del tema se contó con la participación del Ing. Luiz E. GARCIA, Asesor Técnico Principal (ATP) y el Ing. César ROLANDI PEDROZO, Experto Regional de la Unidad Coordinadora, quienes realizaron explicaciones y ampliaciones en relación a las hipótesis utilizadas en el estudio, así como las distintas alternativas consideradas. Asimismo, las Delegaciones hicieron llegar al Asesor Técnico Principal (ATP), comentarios y observaciones para que sean considerados por los Consultores en la elaboración del Informe Final.

Las Delegaciones a su vez realizaron una amplia discusión sobre el particular y se acordó recomendar al CIH la aprobación de la variante propuesta por la Consultora: "2,6 mts. de calado garantizado (3,2 mts. de profundidad dragada) y un canal de 90 mts. de ancho (para permitir convoyes de 4 x 4) en el tramo Asunción-Corumbá, incluido el Canal Tamengo, a fin de que se concluyan los estudios correspondientes al Módulo A, y se solicita a la firma Consultora que profundice el análisis con respecto a la formación de 4 x 5 en el tramo Asunción-Nueva Palmira.

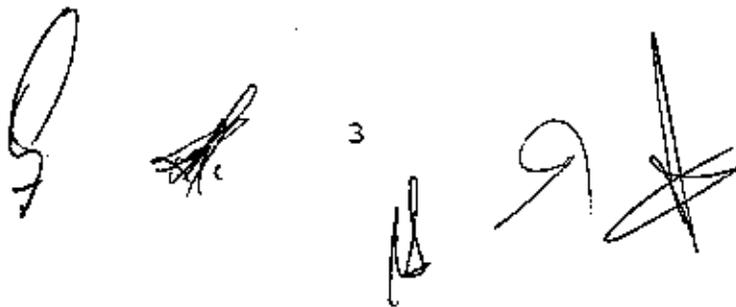


Continuación Acta Grupo Técnico N° 1

Las Delegaciones solicitaron al ATP la atención de los siguientes aspectos:

1. Incluir en el Informe Final lo relativo a los estudios de sensibilidad o referencia utilizados para definir el Plano de Referencia, para la vinculación de la profundidad del dragado.
2. A los efectos de una activa e inmediata participación de los Países en el análisis de los informes elaborados por las Consultoras, es necesario disponer de copias adicionales para ser remitidas a los Países en el mismo momento que se entrega a la Unidad Coordinadora. En tal sentido, se solicita al CIH analice el modo de efectivizar esta propuesta.
3. Considerar las informaciones y experiencias proporcionadas por los usuarios.
4. Aclarar las hipótesis utilizadas en las corridas del modelo que se efectuaron para los tráficos con origen al norte de Corumbá, según las cuales se producirían ahorros significativos por uso de operaciones de "top-off" y reconfiguración en Corumbá (Pág. 23 Informe Tarea A5b y A5h).
5. Incluir una tabla resumen de los fletes hidroviarios, carreteros y ferroviarios, así como costos de tiempo y otros factores diferenciales en la asignación modal, para los distintos pares de origen/destino de la carga y sin perjuicio de la asignación probabilística a los diferentes modos.
6. Incluir el análisis de las variaciones en la asignación modal de las cargas, para las distintas opciones estudiadas para el financiamiento de las obras, así como su influencia en la evaluación económica.

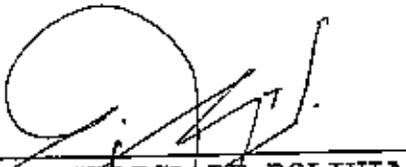
En el Punto 13. "Varios", el Grupo Técnico consideró necesario que los Reglamentos consensuados, antes de su presentación al CIH, a través de la Secretaría Ejecutiva sean remitidos a la CPTCP para su revisión y comentarios, la que en un plazo máximo de 60 días deberá responder de manera de completar el tratamiento del documento en la siguiente reunión de los Grupos Técnicos.

 3

Continuación Acta Grupo Técnico N° 1

El Grupo Técnico N° 1 concluyó sus deliberaciones el día 10 de abril de 1996, con la aprobación de la presente Acta.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

AGREGADO I

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

- Cap. Enrique Oscar OYHAMBURU
Vocal de la Comisión de Coordinación Interjurisdiccional
del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
- C.F. Juan Carlos GONZALEZ LLANOS
Armada Argentina
- P.P. Néstor VEDOVATTI
Prefectura Naval Argentina
- Pref. Daniel BORELLI
Prefectura Naval Argentina
- Ing. Federico PONCE DE LEON
Asesor - Subsecretaría de Puertos y Transporte
de Larga Distancia - MEyOySP.

BOLIVIA

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

BRASIL

- C.F. Helio PINTO CARDOSO Jr.
Capitanía dos Portos - MT/MS
Ministério da Marinha
- C.F. Francis FIXEL
Departamento de Portos e Costas
Ministério da Marinha
- Ing.Civ. Paulo Roberto COELHO de GODOY
Secretaría de Transportes Aquaviários
Ministério dos Transportes
- Sec. Luíz Maria PIO CORREA
Ministério de Relaciones Exteriores

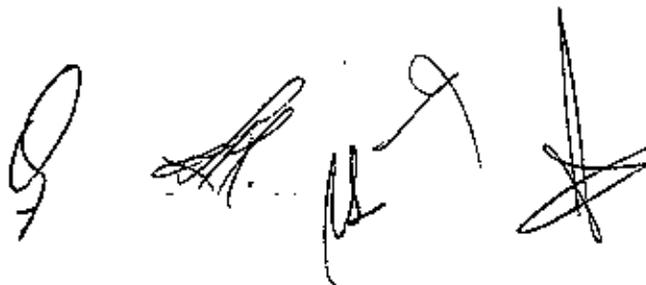
PARAGUAY

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

URUGUAY

Prefectura Nacional Naval
Dirección Registral y de Marina Mercante

Jefe: Capitán de Navío (CIME) Martín THOMASSET
Dirección: Rambla 25 de Agosto de 1825 S/N Esq. Maciel
Edificio Comando General de la Armada
1er. Piso - Montevideo
Tel.: 95-7913
95-5500 int. 771
Fax: 95-7917

The image shows four distinct handwritten marks in black ink. From left to right: a stylized signature, a set of initials, a signature with a long horizontal stroke, and a signature with a large, sharp downward-pointing stroke.

AGREGADO II

ARGENTINA

Prefectura Naval Argentina
Registro Nacional de Buques

Jefe: Prefecto Mayor: Domingo Nicolás ROTONDARO
Jefe 2°: Pref. Daniel Osvaldo BORELLI
Dirección: Avenida Eduardo Madero 235 1er. Piso -
Oficina 116
Tel.: 318-7482
318-7463
Fax: 318-7417
318-7491

BOLIVIA

Dirección General de la Marina Mercante en La Paz

Jefe: Capitán de Navío DEM: Freddy BAYA
Dirección: Calle Honduras 909 esq. Busch
Tel.: 37-1185
Fax: 37-1185

BRASIL

Capitanía dos Portos e Costas do Corumbá

Jefe: Capitão de Fragata Hélio PINTO
Dirección: Rua Delamare 806 - Corumbá
Tel.: 234-1064
231-6444
Fax: 231-5640

PARAGUAY

Prefectura General Naval

Jefe: Capitán de Navío DEM Eduardo LOPEZ CAÑETE
Dirección: Colón y Benjamín Constan
Tel.: 493-787
493-766
Fax: 493-630

- C.N. Rubén Darío LEZCANO
Dirección Marina Mercante
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
- C.N. Gregorio HERRERA
Prefectura General Naval
Armada Nacional
- C.F. Humberto R. DUARTE ALONSO
Comando de la Armada
Armada Nacional
- T.F. Mariano GONZALEZ PARRA
Dirección de Hidrografía y Navegación
Armada Nacional
- Ing. Celso AYALA MARTINEZ
Secretaría Técnica de Planificación
- Ing. Oscar R. FERREIRA B.
Gerencia de Navegación e Hidrografía
Administración Nacional de Navegación y Puertos

URUGUAY

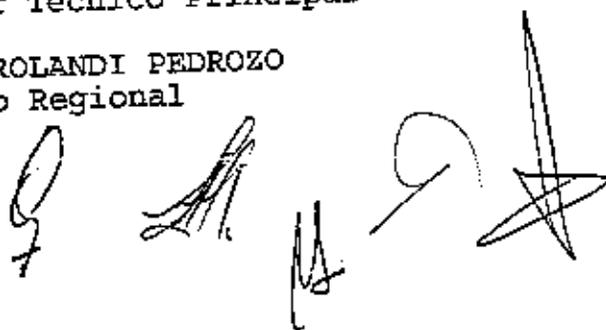
- Ing. Roberto SUAREZ NICOLINI
Coordinador Técnico del Area de Planificación
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
- Ing. Luis PERDOMO ILTIS
Asesor Dirección General de Transporte
Fluvial y Marítimo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

SECRETARIA EJECUTIVA

- Srta. Beatriz Alicia PEREZ
- Sra. Stella Maris PEREZ
- Dr. José Luis RACCIATTI

UNIDAD COORDINADORA

- Ing. Luiz E. GARCIA
Asesor Técnico Principal
- Ing. Cesar ROLANDI PEDROZO
Experto Regional



APENDICE 2

ACTA

GRUPO TECNICO N° 2

En la ciudad de Asunción, Capital de la República del Paraguay, los días 8, 9 y 10 del mes de abril de año 1996, se reunió el Grupo Técnico N° 2, con el objeto de tratar los siguientes puntos del Temario:

3. Proyecto de Régimen Unico de Seguridad para las Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
5. Reglamento Unico de Inspecciones de las Embarcaciones.
6. Reglamento Unico para la Asignación del Francobordo.
7. Tratamiento del documento sobre adecuación del SOLAS.
11. Acordar la normativa para la extensión de la autorización del Transporte de Mercaderías Peligrosas.
12. Nota CPTCP N° 0035/96.

La lista de participantes se indica en el Agregado I, que acompaña la presente Acta.

La Presidencia y la Relatoría del Grupo Técnico N° 2, estuvo a cargo de la delegación del Paraguay, ejercida por el C.N. (SR) Lucas Adolfo SOSA SALINAS y el C.F. DEM Benjamín LAVAND AYALA.

Puntos 3-7 Proyecto de Régimen Unico de Seguridad para las Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Tratamiento del documento sobre Adecuación del SOLAS.

La Delegación del Brasil hace entrega de los siguientes documentos: "Régimen Unico de Seguridad para las Embarcaciones de Hidrovía Paraguai-Paraná", "Requisitos para Protección e Combate a Incendio" y "Proyecto de Modelo de Certificado de Seguridad". Estos documentos van como agregados N° II, III y IV, para que sean considerados en la elaboración del documento que está coordinando la delegación argentina.

Además, la Delegación de Brasil presentó como contribución para las otras delegaciones el documento: "Normas de Procedimientos para a Navegacao Interior".

El Grupo Técnico solicita se instruya a la Secretaría Ejecutiva para que en el Temario Tentativo de la próxima reunión se fusionen estos puntos en un único denominado "Régimen Unico de Seguridad para las embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná".

La Delegación Argentina recalcó la necesidad de que las delegaciones continúen formulando comentarios y observaciones respecto de los documentos presentados por la misma en las reuniones XVI - XVII y XIX.

Punto 5 - Reglamento Unico de Inspecciones de las Embarcaciones.

En la presente reunión las delegaciones recibieron el documento "Comentarios al Reglamento de Inspecciones para embarcaciones de la Hidrovía", que conforme al compromiso contraído, la delegación Argentina oportunamente había presentado como parte del programa de revisión de dicho reglamento. Este documento va como Agregado N° V.

La Delegación Argentina expresa que dicho documento ha sido realizado en avance a decisiones pendientes sobre distintos aspectos del reglamento y que por tanto puede estar sujeto a sustanciales modificaciones.

Las restantes Delegaciones se comprometieron a enviar sus opiniones con una antelación no menor de 30 días a la próxima reunión.

Punto 6 - Reglamento Unico para la Asignación del Francobordo.

Se analizó el documento elevado por la Delegación Argentina sobre "Reglamento Unico para la Asignación de Francobordo" con las modificaciones incluidas teniendo en cuenta las propuestas realizadas por las delegaciones de Paraguay y Brasil en la última reunión de los Grupos Técnicos (Punta del Este-XII-95). Acompaña al Acta el citado documento, como Agregado VI.

Como resultado del mencionado análisis, se consensuaron prácticamente la totalidad de sus artículos, quedando pendiente de aprobación aquellos relativos a las formulas matemáticas en relación a estudios estadísticos, y los comentarios aportados por la Delegación Argentina, con vista a subsanar las omisiones detectadas en las fórmulas que rigen los Criterios de Estabilidad de dicho reglamento.

A tal efecto, la Delegación Argentina se compromete a girar al resto de las delegaciones, el texto completo con los acuerdos y observaciones agregados en la presente reunión, para su estudio final, con una antelación no menor de 30 días a la próxima reunión.

La Delegación de Brasil, solicitó tiempo para someter el documento citado a la apreciación del Comité Técnico de su país, para que efectúe un análisis más profundo y los comentarios correspondientes, debido a las alteraciones introducidas en los procedimientos y métodos de cálculo, comprometiéndose enviar la conclusión del estudio, vía Secretaría Ejecutiva, con una antelación no menor de 30 días a la próxima reunión.

La Delegación de Brasil presentó el documento "BORDA LIVRE E



ESTABILIDADE INTACTA" como contribución para el Reglamento Unico para la Asignación de Francobordo elaborado por la Delegación de Argentina y que está siendo analizado. Acompaña al Acta el citado documento, como Agregado N° VII.

Las Delegaciones expresan su agradecimiento a la Delegación de Brasil por el aporte efectuado.

Punto 11 - Acordar la Normativa para la extensión de la autorización del Transporte de Mercancías Peligrosas.

En virtud del volumen de la documentación analizada en los distintos items de la agenda, este punto no fue tratado quedando su análisis pendiente para la próxima reunión

Punto 12 - Nota CPTCP 0035/96.

Con referencia a la nota 0035/96 de la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata (CPTCP) el Grupo coincidió:

1. En relación a la propuesta que los documentos aprobados por los Grupos Técnicos sean considerados y aprobados en la reunión subsiguiente del CIH, se entiende que la opinión de dicha Comisión en los aspectos reglamentarios es valiosa; sin embargo es opinión del Grupo que los aspectos orgánicos sobre el funcionamiento interno del CIH recaen en el ámbito de éste.
2. En lo que se refiere a la necesidad de adecuar los reglamentos internacionales mencionados en el Acuerdo, ello está previsto por el propio texto del Acuerdo y ha sido recogido por los Grupos Técnicos que se encuentran abocados a dichas tareas tal como lo demuestran:
 - a) Los estudios iniciados sobre adecuación del SOLAS.
 - b) El tratamiento de la autorización de transporte de mercancías peligrosas que figura como item de agenda.
 - c) La tarea encomendada oportunamente por el CIH sobre adecuación al MARPOL.

En el caso del transporte de mercancías peligrosas en general, existe una confusión que emana probablemente de la falta de información con que contó dicha Comisión al momento de redactar su nota. Al respecto se solicita a esa Comisión se remita a lo expresado oportunamente en el último párrafo del punto 7 del Acta de la última reunión de Punta del Este (Grupo N° 3), para observar que no existe contradicción con lo expresado precedentemente y que ello está siendo estudiado como allí se indica.

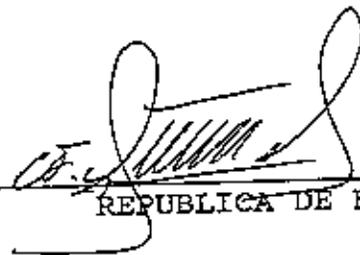
Es por ello que toda sugerencia, como la acompañada en dicha nota, será apreciada por los Grupos Técnicos, por lo que celebramos toda participación futura que estime corresponder.



Las delegaciones proponen que se convoque a una reunión intermedia de los Grupos Técnicos previa a la próxima reunión del CIH a efectos de avanzar en los trabajos en prosecución.



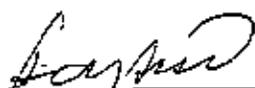
REPUBLICA ARGENTINA



REPUBLICA DE BOLIVIA



REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL



REPUBLICA DEL PARAGUAY



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

AGREGADO I

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

SubPref. Ing. Juan Carlos A. CUBISINO
Prefectura Naval Argentina

BOLIVIA

C.F. Remmy TERAN SEJAS
Subsecretaría Naval y de Intereses Marítimos

BRASIL

C.F. Helio PINTO CARDOZO Jr.
Capitanía dos Portos - MT/MS

C.F. Carlos W. SOUZA TOSCANO
Direcção de Portos e Costas
Ministério da Marinha

PARAGUAY

CALte. Manuel Jesús ROYG BENITEZ
Representante Grupo Asesor Naval

C.N.(SR) Lucas SOSA
Jefe del Depto. Político y Planificación
Dirección General de la Marina Mercante

C.N.(SR) Ezequiel FERNANDEZ
Jefe del Depto. Técnico
Dirección General de la Marina Mercante

C.N.DEM: Eduardo LOPEZ CAÑETE
Prefecto General Naval - Armada

C.N.(SR) Ramiro GUTIERREZ YEGROS
Asesor Técnico
Centro de Armadores Fluviales

C.N.DEM. Luis A. RUIZ DIAZ
Director de Hidrografía y Navegación - Armada

C.N.DEM. Santiago A. BRIZUELA
Comandante de Transportes Navales - Armada

C.F.DEM. Benjamín LAVAND
Prefectura General Naval - Armada

Ing. Luis M. DUARTE SOSA
Gerente de Hidrovía
Administración Nacional de Navegación y Puertos

URUGUAY

C.N. Martín THOMASSET
Director Registral y de Marina Mercante
Prefectura Nacional Naval

C.F. Nelson VENTURA
Prefectura Nacional Naval

R. Q. J.

REGIME ÚNICO DE SEGURANÇA PARA AS EMBARCAÇÕES DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ

ARTIGO I Normas Aplicáveis

O presente Regulamento se aplicará para a determinação dos requisitos mínimos de segurança das embarcações da Hidrovia Paraguai-Paraná.

ARTIGO II Âmbito de Aplicação

O presente Regulamento se aplica às Embarcações da Hidrovia independente do ano de construção (embarcações novas e existentes), exceto onde especificado em contrário.

Sempre que necessário, cada Capítulo ou Regra estabelecerá com maiores detalhes as classes de embarcações para as quais é aplicável e o alcance da sua aplicação.

ARTIGO III Embarcações Excluídas

Estão excluídas da aplicação do presente Regulamento as seguintes embarcações:

- a) Navios de guerra e transporte de tropas;
- b) Embarcações com atividades sem fins comerciais;
- c) Embarcações utilizadas unicamente no transporte fluvial transversal fronteira;
- d) Embarcações de arqueação bruta menor que 20;
- e) Embarcações com comprimento inferior a 20 metros;
- f) Dragas;
- g) Embarcações de Pesca; e
- h) Embarcações construídas em madeira.

ARTIGO IV Definições

Para efeito de aplicação do presente regulamento serão adotadas as seguintes definições:

- a) **Administração** é a autoridade competente do Estado cujo pavilhão tenha direito a arvorar a embarcação.
- b) **Embarcação** é toda construção, capaz de transportar pessoas ou coisas, suscetível de se locomover na água por meios próprios ou não, que navegue entre

portos de Estados Membros, que estejam compreendidos dentro do âmbito do Acordo.

c) **Embarcação Nova** é toda aquela cuja quilha tenha sido batida, ou que se encontre num estágio equivalente de construção, na data de entrada em vigor do presente Regulamento ou posteriormente. Uma embarcação que se incorpore à matrícula de um Estado Membro nessa data ou em data posterior também deverá ser considerada como uma embarcação nova.

d) **Embarcação Existente** é toda aquela que não é nova.

e) **Embarcação de Passageiro** é toda aquela que transporte mais de doze passageiros. Toda embarcação que seja transformada em uma embarcação de passageiros será considerada, para efeito de aplicação do presente Regulamento, como construída na data de início de tal transformação.

f) **Embarcação de Carga** é toda aquela que não seja uma embarcação de passageiro.

g) **Embarcação Tanque** é toda embarcação de carga, que transporte líquidos de natureza inflamável a granel.

h) **Barcaça** é toda embarcação de carga sem meios de propulsão próprios, tripulada ou não.

i) **Passageiro** é toda pessoa que não seja o Comandante e os membros da tripulação ou outras pessoas empregadas ou ocupadas, sob qualquer forma, a bordo da embarcação, em serviços que a este digam respeito. Uma criança com menos de um ano de idade também não deverá ser considerada como um passageiro.

j) **Comprimento (L)** significa 96% do comprimento total de uma linha d'água correspondente a 85% do menor pontal moldado ou o comprimento compreendido entre a roda de proa e o eixo da madre do leme, medido na mesma linha d'água, se esse último for maior.

Em navios projetados com inclinação de quilha, a linha d'água na qual o comprimento deve ser medido, derá paralela à linha d'água de projeto.

ARTIGO V Embarcações Existentes

a) Cada Administração assegurará que as embarcações existentes que estejam isentas de disposições específicas do presente Regulamento, cumpram pelo menos as prescrições que lhe eram aplicáveis antes da sua data de entrada em vigor.

b) As embarcações existentes que efetuem reparos ou pequenas modificações, com a correspondente instalação de equipamentos, continuarão cumprindo, pelo menos, as prescrições que já lhe eram aplicáveis anteriormente.

c) As transformações ou modificações de grande porte ou que afetem o serviço para o qual originalmente foi projetada a embarcação, cumprirão as prescrições aplicáveis à embarcações novas, desde que a Administração julgue razoável e possível.

ARTIGO VI **Isenções**

a) Toda embarcação que não esteja normalmente dedicada a realizar viagens na Hidrovia, mas que em circunstâncias excepcionais tenha de empreender uma única viagem entre portos dos Países Signatários, poderá ser eximida pela Administração de qualquer das disposições estipuladas no presente Regulamento, desde que cumpra com as prescrições de segurança que, na opinião daquela, sejam adequadas para a viagem que tenha de empreender.

b) Toda Administração poderá isentar qualquer embarcação que apresente características de índole inovadora do cumprimento de qualquer das disposições incluídas neste Regulamento, se sua aplicação puder dificultar seriamente a pesquisa destinada a aperfeiçoar as mencionadas características. Não obstante, a embarcação que se encontre neste caso haverá de cumprir com as prescrições de segurança que, na opinião da Administração, resultem adequadas para o serviço a que esteja destinada e que garantam a segurança geral da embarcação, as quais deverão ser consideradas aceitáveis pelas Administrações dos países que a embarcação tenha de visitar, mediante consulta prévia.

c) A Administração que conceder qualquer das isenções aqui previstas comunicará os pormenores das mesmas e as razões que a motivaram ao restante dos Estados Membros do Acordo, sempre que solicitado.

d) Toda embarcação para qual tenha sido concedida uma isenção deverá ser portadora de um "Certificado de Isenção", de acordo com o modelo apresentado em anexo, onde deverão constar as isenções concedidas e as condições para que as mesmas sejam válidas.

ARTIGO VII **Equivalências**

Quando as presentes regras estipularem a instalação ou o emprego numa embarcação de algum acessório, material, dispositivo ou aparelho, a Administração poderá permitir a instalação de tais elementos, se depois de haver realizado provas ou utilizado outro procedimento conveniente, estime que o mesmo resultará ao menos tão eficaz quanto os prescritos pelas presentes regras. Toda Administração que autorize tal equivalência comunicará ao restante dos países os correspondentes pormenores junto com um relatório sobre as provas que puderam efetuar.

ARTIGO VIII **Normas de Construção**

Adicionalmente aos requisitos contidos no presente Regulamento, as embarcações poderão ser construídas e mantidas em cumprimento com os requisitos estruturais, mecânicos, elétricos e de equipamentos, que disponha a Administração ou uma organização que atue em nome da Administração, desde que tais requisitos não sejam incompatíveis entre si.

ARTIGO IX
Vistorias e Certificados

As inspeções e vistorias, assim como os certificados, cumprirão com o estipulado pelo "Regulamento de Inspeções Técnicas de Segurança para Embarcações da Hidrovia".

ARTIGO X
Acidentes

a) Cada Administração se obriga a investigar todo acidente ocorrido sofrido por qualquer embarcação sujeita à disposições do presente Regulamento nas águas sob sua jurisdição.

b) Cada Administração se obriga a facilitar o acesso às informações pertinentes a essas investigações, assim como as conclusões obtidas, aos demais Países Signatários, resguardando a identidade e nacionalidade das embarcações afetadas e restringindo-se de atribuir, expressa ou implicitamente, alguma responsabilidade a qualquer embarcação ou pessoa.

TÍTULO I

REGRAS PARA CONSTRUÇÃO, COMPARTIMENTAGEM E ESGOTO

REGRA 1

Definições

Para efeito de aplicação deste Título, são adotadas as seguintes definições:

- a) Boca é a largura máxima da embarcação, em metros.
- b) Pontal é a distância vertical, em metros, entre a face superior da quilha e a face interna do convés superior, medido no centro do comprimento.
- c) Perpendicular de Vante é traçada no ponto de interseção da roda de proa da embarcação com a linha de flutuação onde foi determinado o Comprimento.

REGRA 2

Número Mínimo de Anteparas Estanques

a) Toda embarcação deverá possuir as seguintes anteparas transversais estanques:

- 1) uma antepara de colisão à vante;
- 2) uma antepara de pique tanque à ré, que limite o tubo telescópico nas embarcações auto-propulsadas em um espaço (ou espaços) estanque, de volume moderado (dispensável para as embarcações sem meios de propulsão próprios); e
- 3) duas anteparas que separem a Praça de Máquinas dos espaços destinados à carga ou passageiros, caso a embarcação possua Praça de Máquinas ao centro, ou uma antepara que limite a Praça de Máquinas à vante, nas embarcações com máquinas a ré (dispensável para as embarcações sem meios de propulsão próprios).

b) Adicionalmente ao prescrito acima, deverão ser instaladas anteparas transversais estanques subdividindo os espaços destinados ao transporte de carga e/ou passageiros, adequadamente posicionadas, de acordo com a Tabela abaixo.

Comprimento	Número de Anteparas Adicionais	
	Máquinas ao Centro	Máquinas à Ré
até 65 m	0	0
65 m < L ≤ 85 m	0	1
85 m < L ≤ 105 m	1	1
105 m < L ≤ 115 m	2	2
115 m < L ≤ 145 m	3	3
acima de 145 m	4	4

c) A Administração poderá aceitar para as Embarcações Existentes (que não sejam uma Embarcação de Passageiros ou uma Embarcação Tanque) um número de anteparas subdividindo os espaços de carga inferior ao estabelecido na Tabela anterior.

d) A distância entre as anteparas que subdividem os espaços destinados ao transporte de carga e/ou passageiros de Embarcações Novas não deverá ser superior a 30m, exceto quando, a critério da Administração, seja considerado que o arranjo proposto apresenta resistência estrutural e estabilidade satisfatórias.

REGRA 3

Requisitos Adicionais para Embarcações Tanque

a) As Embarcações Tanque deverão ainda possuir pelo menos uma antepara longitudinal estanque, que se estenda ao longo de todo o comprimento da área de carga da embarcação.

b) Sem prejuízo do prescrito precedentemente, as embarcações tanque deverão cumprir também com os requisitos relativos à estabilidade em avaria, tamanho e disposição dos tanques de carga, segundo o estabelecido no [Capítulo II do Título VII do Protocolo Adicional ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná, sobre Navegação e Segurança].

REGRA 4

Requisitos Adicionais para Barcaças

a) As barcaças que apresentem formas simétricas de proa e popa, apresentarão duas anteparas de colisão, uma à vante e outra à ré, ambas posicionadas de forma análoga ao estabelecido na Regra 5.

b) As demais barcaças deverão possuir uma antepara de colisão de ré, em posição adequada, a qual poderá coincidir com a antepara de ré dos espaços destinados à carga.

REGRA 5

Posicionamento da Antepara de Colisão de Vante

a) A antepara de colisão deverá estar localizada a uma distância da perpendicular de vante não inferior a 5% do Comprimento da embarcação, ou 10 m, tomando-se o menor desses valores.

b) A antepara de colisão de vante não deverá, a princípio, ser instalada a uma distância da perpendicular de vante superior a 13% do Comprimento em barcaças com comprimento menor ou igual a 90 m, ou 8% do Comprimento para as demais embarcações.

c) A Administração poderá aceitar uma distância maior do que a anteriormente estabelcida, quando o alagamento do pique de vante na condição de carregamento máximo não acarrete na imersão do convés principal, na emersão do hélice ou em uma condição potencialmente perigosa à embarcação.

REGRA 6
Altura das Anteparas Estanques

a) As anteparas estanques deverão, a princípio, se estender até o convés de borda-livre da embarcação.

b) Poderá ser permitido para as Embarcações Existentes (que não sejam uma Embarcação Tanque) que as anteparas transversais (que não sejam uma antepara de colisão de vante ou de ré) se estendam até um convés abaixo do Convés de Borda-Livre, sempre que, a critério da Administração, a distância entre esses dois conveses seja razoável, de tal forma que não acarrete em um risco excessivo para a embarcação em caso de avaria.

REGRA 7
Aberturas nas Anteparas Estanques

a) O número de aberturas existentes nas anteparas estanques será o mínimo compatível com as características de projeto e utilização correta da embarcação; essas aberturas deverão ser dotadas de dispositivos de fechamento satisfatórios.

b) Quando houver tubulações, embornais, cabos elétricos, etc, atravessando anteparas estanques, deverão ser tomadas as medidas necessárias para manter integral a estanqueidade das anteparas.

c) Não será permitido instalar nas anteparas estanques válvulas não façam parte de um sistema de tubulações.

d) Não deverão ser usados chumbo ou outros materiais sensíveis ao calor em sistemas que atravessem anteparas estanques, onde a deterioração de tais sistemas em caso de incêndio comprometa a integridade dessas anteparas quanto à estanqueidade.

e) Não será permitida a existência de portas, registros ou outras aberturas de acesso na antepara de colisão vante abaixo do convés principal, exceto para a passagem da tubulação necessária para conduzir o líquido contido no pique tanque.

f) Nas demais anteparas, a critério da Administração, se poderá admitir aberturas abaixo do convés principal, sempre que sejam em um número mínimo e com dimensões reduzidas, compatíveis com o projeto e a operação da embarcação. Em tal caso, ditas aberturas deverão possuir dispositivos de fechamento estanques, fixados permanentemente à antepara e de resistência equivalente e deverão permanecer fechadas durante viagens.

AGREGADO III

SEÇÃO IV REQUISITOS PARA PROTEÇÃO E COMBATE A INCÊNDIO

2220 - SISTEMAS DE COMBUSTÍVEL

Os sistemas de combustível de qualquer embarcação com arqueação bruta > 20 deverão atender aos seguintes requisitos:

- a) Não poderão ser utilizados combustíveis com ponto de fulgor inferior a 60° C (como álcool ou gasolina);
- b) Nenhum tanque ou rede de combustível deverá estar posicionado em local onde qualquer derramamento ou vazamento dele proveniente, venha constituir risco de incêndio pelo contato com superfícies aquecidas ou equipamentos elétricos.
- c) Na saída de cada tanque de combustível deverá haver uma válvula de fechamento capaz de interromper o fluxo da rede.

2221 - EXTINTORES DE INCÊNDIO

a) Classificação dos extintores: Para efeito de aplicação destas Normas, os extintores portáteis de incêndio deverão ser classificados pela combinação de um número e uma letra. A letra indica a classe do incêndio para o qual se espera utilizar o extintor, enquanto que o número representa o tamanho relativo da unidade.

b) As classes de incêndio consideradas são as seguintes:

1) Classe A (materiais sólidos) - madeira, papel, almofadas, fibra de vidro, borracha, plásticos e materiais comuns que pegam fogo facilmente, deixando resíduos sólidos. Somente nessa classe de incêndio a água pode ser usada com segurança;

2) Classe B (líquidos inflamáveis) - gasolina, óleo diesel, óleos, graxas, tintas, vernizes e gases inflamáveis;

3) Classe C (equipamento elétrico energizado) - cabos elétricos, caixas de fusíveis, disjuntores, motores e outras máquinas elétricas. Caso esses equipamentos sejam desenergizados, o incêndio passa a ser Classe A.

c) Extintores que apresentem um peso bruto de 25 kg ou menos, quando carregados são considerados portáteis. Extintores com um peso bruto superior a 25 kg quando carregados serão considerados semiportáteis e deverão possuir mangueiras e esguichos adequados ou outros meios praticáveis para que possam atender todo o espaço para o qual são destinados. A tabela 22.4 apresenta a correlação entre os extintores mais usuais.

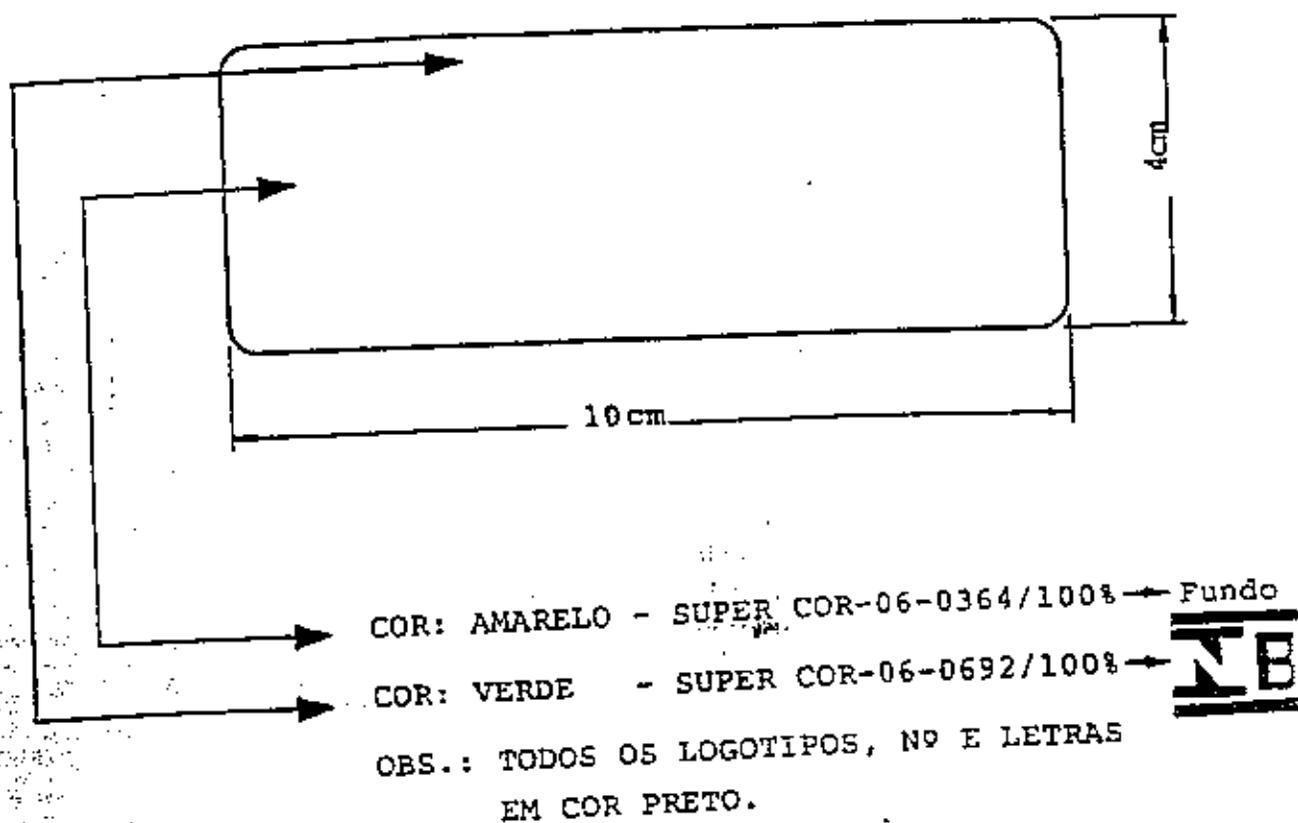
TABELA 22.4 - CORRELAÇÃO ENTRE EXTINTORES

CLASSE	AGUA	ESPUMA	CO ₂	PO QUIMICO
A-2	10 l	9 l	-	-
B-1	-	5 l	2 Kg	1 Kg
B-2	-	9 l	6 Kg	4 Kg
B-3	-	45 l	10 Kg	6 Kg
B-4	-	75 l	25 Kg	12 Kg
B-5	-	150 l	50 Kg	25 Kg
C-1	-	-	2 Kg	1 Kg
C-2	-	-	6 Kg	4 Kg

d) Selo - todos os extintores novos portáteis deverão possuir o selo do INMETRO conforme figura 22.2 e os que já foram revisados conforme figura 22.3.

e) Localização - Os extintores de incêndio deverão ser instalados a bordo de acordo com o estabelecido na Tabela 22.5. A localização dos extintores deverá ser aquela que se configura a mais conveniente em caso de emergência.

FIGURA 22.2 - SELO DO INMETRO (EXTINTORES NOVOS)



IDENTIFICACAO DA MARCA NACIONAL DE CONFORMIDADE EM EXTINTORES
APLICACAO: ETIQUETAS ADESIVAS OU PROCESSO SILK SCREEN

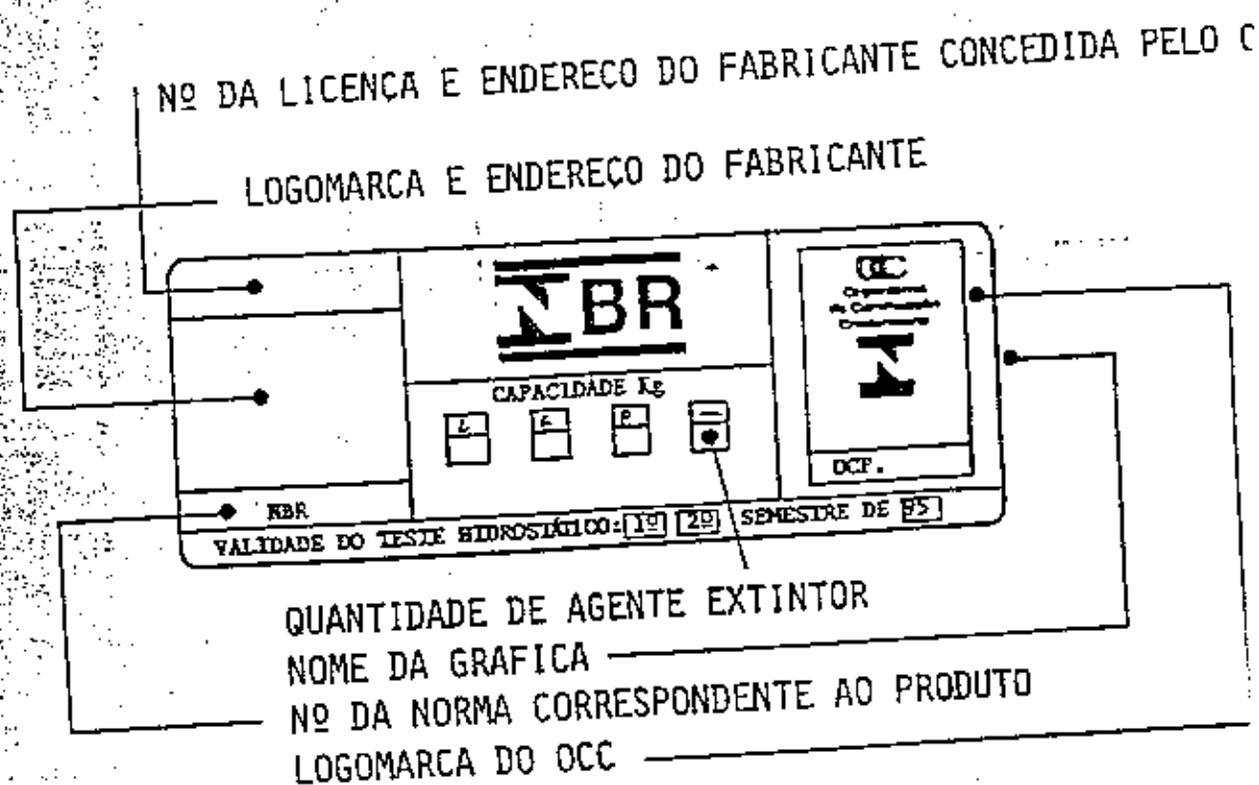
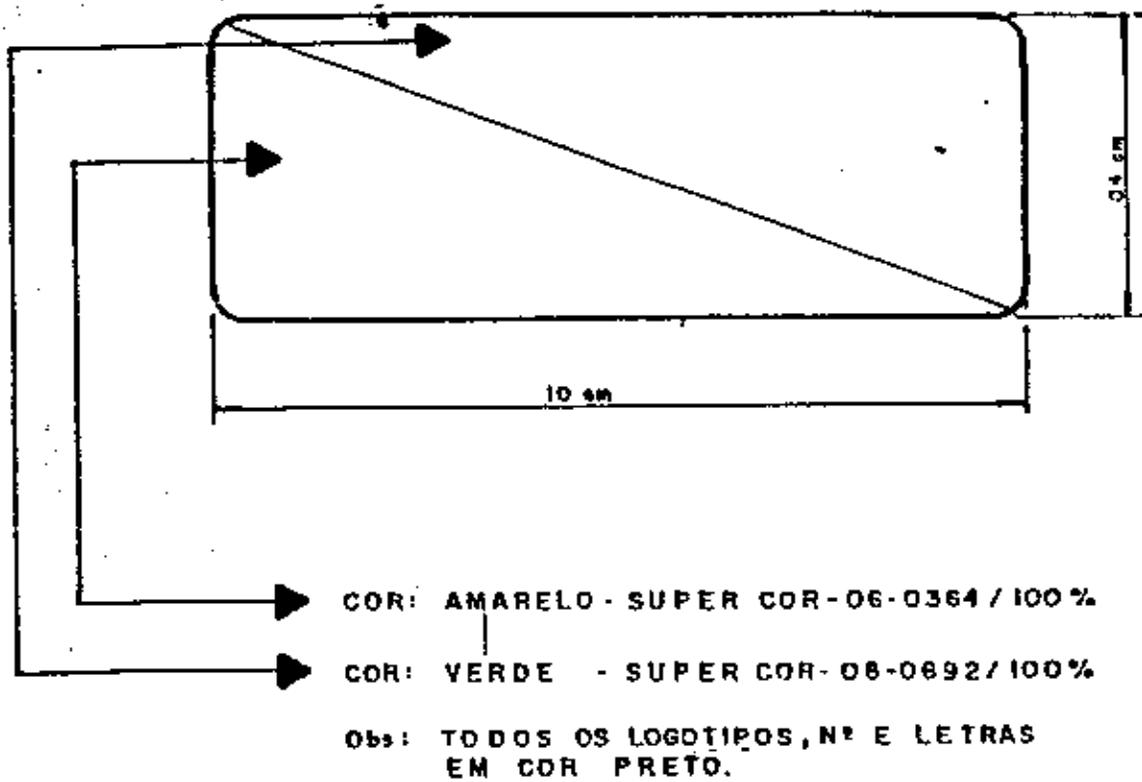


FIGURA 22.3 - SELO DO INMETRO (EXTINTORES REVISADOS)



IDENTIFICAÇÃO DA MARCA NACIONAL DE CONFORMIDADE EM EXTINTORES

APLICAÇÃO: ETIQUETAS ADESIVAS OU PROCESSO SILK SCREEN



TABELA 22.5 - DOTAÇÃO DE EXTINTORES DE INCÊNDIO

ÁREA		QUANTIDADE E LOCALIZAÇÃO	CLASSE DOS EXTINTORES
ÁREAS DE SEGURANÇA	Passadiço e Camarim de Cartas	1	C-2
	Sala de Rádio	1 (próximo da saída)	C-2 ⁽¹⁾
ÁREAS DE ACOMODAÇÕES	Camaretes, Banheiros, Espaços Públicos, Escritórios, etc..., e paióis, depósitos e copas associados	1 em cada corredor principal em cada convés, adequadamente localizado de forma que nenhum espaço esteja a mais de 20m de um extintor	A-2 ou B-2
ÁREAS DE SERVIÇO	Cozinhas	1 para cada 200m ² ou fração, adequado ao risco envolvido	B-2 ou C-2
	Paióis, incluindo de tintas e lâmpadas	1 para cada 200m ² ou fração, adequado ao risco envolvido	A-2 ou B-2
ESPAÇOS DE MÁQUINAS ⁽²⁾	Espaços contendo caldeiras a óleo (principal ou auxiliar) ou qualquer unidade de óleo combustível sujeita a descarga sob pressão da bomba de serviço de óleo combustível	2 ⁽³⁾	B-2
	Espaços contendo motores de combustão interna ou turbinas a gás para a propulsão	1	B-5 ⁽⁴⁾
		1 para cada 1000 BHP, mas não menos que 2 nem mais que 6 ⁽⁵⁾	B-2
	Espaços Auxiliares contendo motores de combustão interna ou turbinas a gás	1 ^{(6) (7)}	B-3
		1 próximo da saída ⁽⁷⁾	B-2
	Espaços Auxiliares contendo geradores de emergência	1 próximo da saída	C-2
ÁREAS DE CARGA	Praça de Bombas	1	B-2
	Área de Carga	nenhum	

OBSERVAÇÕES:

(*1) - embarcações não empregadas em viagens internacionais podem substituir por 2 C-1.

(*2) - um extintor C-2 deve estar imediatamente disponível para as áreas do gerador de serviço e do quadro elétrico principal, e adicionalmente, um C-2 deve estar convenientemente localizado a uma distância sem obstruções não superior a 15 m de qualquer ponto do compartimento principal de máquinas. Esses extintores *não necessitam* ser exigidos em adição aos outros extintores regulamentares.

(*3) - embarcações com AB < 1.000 necessitam apenas 1.

(*4) - embarcações com AB < 1.000 podem substituir por 1 B-1.

(*5) - apenas 1 é exigido para barcos com menos de 20 m de comprimento

(*6) - se uma caldeira auxiliar está instalada no espaço, o extintor B-5 previamente exigido para a caldeira pode ser substituído. Não é exigido quando um sistema fixo estiver instalado.

(*7) - não exigido para embarcações com AB < 300.

f) Cargas Inflamáveis - Embarcações que transportem materiais combustíveis nos porões ou tanques de carga poderão ser dotadas, adicionalmente, em locais de fácil acesso, junto a estes compartimentos, de extintores portáteis com substância adequada à extinção do incêndio.

2222 - INSTALAÇÕES DE GÁS DE COZINHA

As instalações de gás de cozinha de qualquer embarcação com arqueação bruta superior a 20 deverão atender aos seguintes requisitos:

a) Os botijões de gás deverão ser posicionados em áreas externas, em local seguro e arejado, protegidos da ação direta dos raios solares e afastados de fontes que possam causar ignição; e

b) As canalizações utilizadas para a distribuição de gás deverão ter proteção adequada contra o calor e quando plásticas deverão ser aprovadas pela ABNT.

2223 - BOMBAS DE INCÊNDIO E DE ESGOTO

a) as embarcações com arqueação bruta maior que 20 empregadas no transporte de passageiros, de mercadorias perigosas (somente as propulsadas) ou como rebocadores/empurradores, e as demais embarcações propulsadas com arqueação bruta maior que 100, deverão ser dotadas de pelo menos uma bomba de esgoto com vazão total maior ou igual a $15\text{m}^3/\text{h}$ que poderá, a critério do projetista, ser dependente do motor principal.

b) as embarcações propulsadas com arqueação bruta superior a 300 deverão ser dotadas de pelo menos uma bomba de incêndio não manual, com vazão maior ou igual a $15\text{m}^3/\text{h}$, que poderá ser acionada pelo motor principal.

c) as embarcações com arqueação bruta maior que 500 deverão ter pelo menos duas bombas de incêndio de acionamento não manual, sendo que uma bomba deverá possuir força motriz distinta da outra e independente do motor principal. A vazão total dessas bombas de incêndio não deverá ser menor que $20\text{m}^3/\text{h}$, sendo que nenhuma delas poderá ter um débito menor que 45% do total requerido.

d) a(s) bomba(s) de incêndio das embarcações propulsadas com arqueação bruta maior que 300 fornecendo a sua máxima vazão, deverá (ão), pelo menos manter duas tomadas de incêndio distintas com um alcance de jato d'água, emanados das mangueiras, nunca inferior a 15m.

e) bombas sanitárias, de lastro, de esgoto ou de serviços gerais podem ser consideradas como bombas de incêndio desde que não sejam normalmente utilizadas para bombeamento de óleo e que, caso sejam ocasionalmente usadas em fainas de óleo combustível, sejam elas providas de dispositivos adequados para reversão às suas funções normais.

2224 - REDES, TOMADAS DE INCÊNDIO, MANGUEIRAS E SEUS ACESSÓRIOS

As redes, tomadas de incêndio, mangueiras e seus acessórios de embarcações propulsadas com arqueação bruta superior a 300 deverão atender aos seguintes requisitos:

a) o número e a localização das tomadas de incêndio deverão ser tais que, pelo menos, dois jatos d'água não provenientes da mesma tomada de incêndio, um dos quais fornecido por uma única seção de mangueira e a outra por no máximo duas, possam atingir qualquer região da embarcação, incluindo os compartimentos de carga, quando vazios;

b) as mangueiras e seus acessórios deverão ficar acondicionadas em cabides ou estantes de incêndio, que consistem de um armário pintado de vermelho, dotado em sua antepara frontal de uma porta com visor de vidro, destinado exclusivamente à guarda da mangueira de incêndio e seus acessórios.

c) deverá haver uma estação de incêndio no visual de uma pessoa que esteja junto a uma tomada de incêndio. Uma estação de incêndio poderá servir a uma ou mais tomadas de incêndio;

d) na entrada da Praça de Máquinas (lado externo), deverão ser previstas uma tomada de incêndio e uma estação de incêndio. A estação de incêndio, além do normalmente requerido, deverá possuir uma seção de mangueira e um aplicador de neblina. A seção de mangueira deverá ser dotada de acessórios que permitam um rápido engate à tomada de incêndio;

e) não deverão ser usados para as redes de incêndio e para as tomadas de incêndio, materiais cujas características sejam prejudicadas pelo calor (como plásticos e PVC). As tomadas de incêndio deverão estar dispostas de modo que as mangueiras de incêndio possam ser facilmente conectadas a elas;

f) deverá ser instalada uma válvula ou dispositivo similar em cada tomada de incêndio, em posições tais que permitam o fechamento das tomadas com as bombas de incêndio em funcionamento;

g) recomenda-se que as redes de incêndio não tenham outras ramificações;

h) a rede e as tomadas de incêndio deverão ser pintadas de vermelho;

i) as seções das mangueiras de incêndio não deverão exceder $15\text{m}^3/\text{h}$ de comprimento, devendo ser providas das uniões necessárias e de um esguicho;

j) o número de seções de mangueiras, incluindo uniões e esguichos, deverá ser de uma para cada 25m de comprimento da embarcação e outra sobressaiente, sendo que em nenhum caso este número poderá ser inferior a 3. Para as embarcações com arqueação bruta superior a 500, este número não deve ser inferior a 4. Esses números não incluem a(s) mangueira (s) da Praça de Máquinas;

k) o diâmetro das mangueiras de incêndio não deve ser inferior a 38 mm (1,5 pol);

l) a menos que haja uma mangueira e um esguicho para cada tomada de incêndio, deverá haver completa permutabilidade entre as uniões, mangueiras e esguichos;

m) todos os esguichos das mangueiras que servirão às tomadas localizadas no compartimento de máquinas ou localizadas junto a tanques de carga de líquidos inflamáveis deverão ser de duplo emprego, isto é, borrifo e jato sólido, incluindo um dispositivo de fechamento; e

n) esguichos com menos de 12 mm de diâmetro não serão permitidos.

AGREGADO IV

APÊNDICE 28-04

CÓDIGO _____

CERTIFICADO DE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

MINISTÉRIO DA MARINHA
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

Nome	Indicativo	Nº de Inscrição

Navegação	Serviço

Ano de Construção	Material do Casco	Arqueação Bruta	Arqueação Líquida	Comprimento

Navio Autorizado a Transportar Mercadorias Perigosas	Navio Autorizado a Transportar Mercadorias no Convés	Número de Passageiros Autorizado para o Navio
SIM / NÃO	SIM / NÃO	

Tipo Planta Propulsor	Potência Efetiva Total	Potência Nominal Elétrica	Destinação de Reboque

A (1) _____ certifica:

Que a embarcação _____ foi objeto das vistorias (2) _____ de conformidade com as disposições regulamentadas pela Portaria _____/95 da Diretoria de Portos e Costas.

Que as vistorias evidenciaram que seu estado é satisfatório e que cumpre com as prescrições indicadas.

O presente Certificado será válido até o vencimento indicado, estando sujeito a realização das vistorias intermediárias e complementares que deverão ficar registradas entre as datas limites estabelecidas.

Emitido em _____ em _____ de _____ de 19 ____.

- (1) Capitania, Delegacia ou Agência que emitir o Certificado.
(2) Indicar se trata-se de Iniciais ou de Renovação.

CONVALIDAÇÕES

Certifica-se que a embarcação foi objeto das vistorias a seguir estabelecidas, com resultado satisfatório, nas especialidades e datas indicadas, respectivamente.

A REALIZAR	ENTRE	E	LUGAR E DATA DE REALIZAÇÃO	NOME E POSTO DO VISTORIADOR
VIST. INTERMEDIARIA CASCO				
1ª VIST. INTERMEDIARIA MÁQUINAS				
2ª VIST. INTERMEDIARIA MÁQUINAS				
1ª VIST. INTERMEDIARIA ELETRICIDADE				
2ª VIST. INTERMEDIARIA ELETRICIDADE				
1ª VIST. INTERMEDIARIA EQUIPAMENTOS				
2ª VIST. INTERMEDIARIA EQUIPAMENTOS				
1ª VIST. COMPLEMENTAR EQUIPAMENTOS				
2ª VIST. COMPLEMENTAR EQUIPAMENTOS				
1ª VIST. INTERMEDIARIA RÁDIO				
2ª VIST. INTERMEDIARIA RÁDIO				
OBSERVAÇÕES:				

Obs.: riscar os espaços em branco que não forem aplicáveis

Válido até: _____ de _____ de _____

AGREGADO V

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

COMENTARIOS AL REGLAMENTO DE INSPECCIONES PARA EMBARCACIONES DE LA HIDROVIA

Tal como se acordara en la última reunión de Grupos Técnicos de la delegación Argentina se comprometió a enviar las propuestas finales de revisión al mencionado reglamento, junto con un modelo de Certificado mejorado, que figura en el anexo al presente documento.

En lo relativo a las observaciones las propuestas más importantes a formular son las siguientes:

1) Agregar el siguiente Artículo a continuación del 1.12 del Capítulo I.

1.11 Definiciones de los vocablos utilizados en el Certificado de Seguridad de la Navegación:

Salvo que se especifique otra cosa en este u otro reglamento de la Hidrovia se entenderá por:

a) **Buque o Embarcación:** Es toda construcción flotante destinada a navegar.

b) **Tipos de Buques o Embarcaciones:**

Buque Motor: Buque propulsado por un motor de combustión interna. En el caso que la propulsión sea lograda por un motor eléctrico con un motor primario de combustión interna, se denominará Buque Motor Eléctrico.

Embarcación Dinámicamente Sustentada: Es una embarcación en la cual su peso o una parte significativa de él, es soportado por otra fuerza que es hidrostática. Esto incluye a aliscafos, hovercraft y embarcaciones de alta velocidad monocasco o multicasco de planeo o semiplaneo.

Embarcación sin Propulsión: Es toda embarcación sin medios propios de propulsión.

Lancha: Es toda embarcación autopropulsada, de tamaño pequeño, que no posee cubierta de cierre o la misma no es continua de proa a popa.

c) **Servicio de Buques o Embarcaciones:**

Pasajeros: Buque que transporta más de doce pasajeros.

Carga General: Buque o embarcación exclusivamente dedicada al transporte de mercaderías no consideradas particularmente en otras definiciones.

Carga Rodada: Buque o embarcación específicamente diseñado y construido para el transporte de vehículos que puedan embarcar y desembarcar con sus propias ruedas.

y/o mercaderías en pallets o containers que puedan ser embarcados y desembarcados por medio de vehículos rodados.

Carga a Granel: Buque o embarcación utilizado principalmente para el transporte de sustancias sólidas a granel Donde el peso específico de la carga supera 1,3 t/m³, el valor respectivo será consignado en el Certificado. Cuando se trate de sustancias definidas como peligrosas en la reglamentación pertinente se indicará como Carga a Granel Peligrosa.

Carga Mineral: Buque o embarcación utilizado para el transporte de minerales sólidos a granel.

Porta contenedores: Buque o embarcación diseñado y construido o adaptado para el transporte de contenedores.

Carga Líquida: Buque o embarcación diseñado y construido o adaptado para el transporte de cargas líquidas a granel que no entrañen riesgos particulares a la embarcación, el medio ambiente y/o las personas.

Tanque : aquellos buques o embarcaciones que transporten líquidos a granel de naturaleza inflamable a la presión y temperatura ambiente. Se indicará expresamente en el Certificado si la embarcación esta restringida al transporte de líquidos inflamables con punto de inflamación (a vaso cerrado) mayor a 60 °. En el caso de transporte de crudos o productos petrolíferos se indicará como Petrolero. En el caso de un buque tanque combinado con carga mineral o granel, se denominará, de Carga Combinada.

Gasero: aquellos buques o embarcaciones tanque que transportan gases licuados a granel expresamente listados en los reglamentos pertinentes.

Quimiquero: aquellos buques o embarcaciones tanque que transportan productos químicos líquidos peligrosos a granel. expresamente listados en los reglamentos pertinentes.

Remolcador: Buque utilizado principalmente para operaciones de empuje o remolque. En el caso de remolcadores habilitados para el empuje o remolque de embarcaciones tanque, se denominará Remolcador de Convoy Tanque.

Draga: Buque equipado para el dragado de un río, canal, paso, costa, etc. posea o no espacios para la recepción del producto de dragado.

Arenero: Buque o embarcación destinada a la extracción de arena del fondo del río, costa o canal, etc. con el objeto de su comercialización.

Barcaza: Embarcación sin propulsión, normalmente destinada a integrar un convoy, para el transporte de carga en bodegas. Cuando se trate de cargas líquidas a granel de naturaleza inflamable se indicará como Barcaza Tanque, o Barcaza Gasera , o Barcaza Quimiquera según el producto que se trate.

Pontón: Embarcación sin propulsión destinada al transporte de carga sobre cubierta únicamente.

2) Agregar los siguientes puntos al Artículo 2.2

2.2.1 Sin perjuicio de lo expresado precedentemente y salvo que no se prescriba otra cosa por tratarse de una embarcación tanque, gasera o quimiquera, al menos se la Autoridad Competente verificará que se cumpla con lo indicado a continuación:

a) En un buque o embarcación que se incorpora a la matrícula de un Estado Parte con posterioridad a la entrada en vigor del Acuerdo, la inspección inicial tendrá el mismo alcance que una inspección de renovación. Las inspecciones iniciales a buques o embarcaciones existentes estarán dirigidas principalmente a verificar el cumplimiento de los equipos, dispositivos y elementos que le sean de aplicación en virtud de los protocolos y reglamentos que integran el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra.

b) Cuando una embarcación cambie de bandera a la de otro Estado Parte, éste asegurará que se cumpla al menos con las exigencias de la última inspección a dicha embarcación bajo la anterior bandera, para lo cual la Autoridad Competente de la nueva bandera deberá solicitar a la anterior las copias del correspondiente Libro de Inspecciones Técnicas y todo otro antecedente de interés.

c) Ejes de Propulsión:

Los ejes propulsores se desmontarán en cada inspección de renovación, salvo que se trate de un eje con chavetero diseñado para eliminar la posibilidad de concentración de tensiones, o se trate de un eje con flange para montaje de hélice, o de un cono para montaje de hélice sin chaveta, y en cualquier caso se trate de un eje en baño de aceite con posibilidad de renovar los sellos de bocina sin desmontar la hélice podrá realizar una inspección modificada acorde a lo siguiente:

- Análisis de detección de partículas del aceite de bocina.*
- Verificación de estanqueidad de sellos popel y proel de bocina..*
- Verificación de huelgos de buje de bocina popel.*
- Ensayo de detección de fisuras en cono para ejes con chavetero.*

d) Tanques Estructurales de Consumo o Lastre:

Inspecciones de Renovación (IR):

En toda inspección de renovación se probarán hidráulicamente la totalidad de los tanques de doble fondo, piques y otros tanques estructurales.

Los tanques de lastre serán inspeccionados internamente. Con relación a tanques de combustible, lubricante o agua potable, se verificará:

- En embarcaciones de hasta 6 años: no será necesario inspeccionarlos, salvo que la inspección lo considere necesario en relación a indicios de golpes o deformaciones.*
- En embarcaciones de hasta 12 años: No será necesario inspeccionarlos, salvo que la inspección así lo determine. Los tanques de aceite lubricante no necesitarán inspeccionarse.*

- En embarcaciones de hasta de 18 años: Se inspeccionarán al menos 2 tanques de doble fondo y un deep tank.
- En embarcaciones de hasta de 24 años: 3 tanques de doble fondo y un tanque a elección de la inspección.
- En embarcaciones de más de 24 años todos los tanques, independientemente de su uso deben ser internamente limpiados e inspeccionados.

Inspecciones Intermedias (IIF):

- En embarcaciones entre 6 y 12 años: Se inspeccionaran internamente algunos tanques de lastre representativos a elección del inspector. Si tal inspección no revela defectos estructurales visibles, la inspección puede quedar limitada a la verificación del estado del revestimiento si lo tiene. Cuando se observe que el revestimiento no se encuentra en buenas condiciones o cuando existan indicios de corrosión acentuada, la revisión deberá ser extendida a los demás tanques estructurales y se hará una medición de escantillones de las estructuras relevantes a criterio de la inspección.
- En embarcaciones de más de 12 años: Se inspeccionaran internamente la totalidad de tanques de lastre. Si tal inspección no detecta defectos estructurales visibles, la inspección podrá quedar limitada a la verificación de los revestimientos, si existen. En esos espacios donde se encuentre que el revestimiento no esta en buenas condiciones o en aquellos en los que este revestimiento no exista de construcción, dichos espacios deberán ser internamente examinados con medición de escantillones de aquellos elementos estructurales relevantes a criterio de la inspección.

e) Mediciones Mínimas de Escantillones en Inspecciones de Renovación:

El control del enchapado y estructura por ultrasonido en embarcaciones de más de 23 años deberá ser realizado obligatoriamente en oportunidad de cada inspección de renovación y según el detalle que se indica a continuación, quedando a criterio de la inspección aumentar los requerimientos:

Edad (E) del buque (años)	Carga General Graneleros y Tanques para cargas no corrosivas	Graneleros para cargas corrosivas	Gaseros (1)
23 < E ≤ 29	2 anillos; franja variable	2 anillos; cubierta; franja variable; traca superior e inferior mamparos estancos	3 anillos; cubierta; franja variable; traca superior e inferior mamparos estancos
29 < E ≤ 35	2 anillos; cubierta; franja variable (L); quilla; fondo (30%); traca superior e inferior mamparos estancos	2 anillos; cubierta; franja variable (L); quilla; fondo (30%); traca superior e inferior mamparos estancos; estructura interna	3 anillos; cubierta (L); franja variable (L); quilla; fondo (30%); traca superior e inferior mamparos estancos; estructura interna

E > 35	1 anillo en cada bodega; cubierta; franja variable (L); quilla; fondo (50%); traca superior e inferior mamparos estancos; estructura interna.	1 anillo en cada bodega; cubierta; franja variable (L); quilla; fondo (30%); traca superior e inferior mamparos estancos; estructura interna	1 anillo en cada bodega; cubierta (L); franja variable (L); quilla; fondo (30%); traca superior e inferior mamparos estancos; estructura interna
--------	---	--	--

Notas:

El símbolo cubierta(L) significa en toda la zona de carga

El símbolo franja variable (L) significa alguna traca seleccionada en toda su longitud.

El símbolo fondo (%) significa enchapado de fondo y pantoque en ese porcentaje del total de la eslora, incluyendo chapas de máquinas y cofferdams.

(1) Para Gaseros de más de 10 años de antigüedad provistos de tanques independientes tipo C, la medición de escantillones comprenderá zonas de la parte cilíndrica y cabezales de tanques, así como en la zona próxima al anclaje y domos de acceso.

f) En oportunidad de cada inspección de renovación se realizarán las siguientes mediciones:

- Flexión de cigüeñales de motores principales y/o auxiliares de potencia mayor a los 350 kW.
- Huelgo axial del cojinete de empuje del portahelice y de los bujes intermediarios.
- Resistencia de aislación y selectividad de protecciones de servicios esenciales.
- Temperaturas y presiones de funcionamiento de los sistemas de refrigeración, lubricación, combustible y gases de escape de motores principales y auxiliares.

g) En oportunidad de cada IR, se examinarán desarmados, en particular, los siguientes elementos de máquinas y electricidad:

- Motores principales y auxiliares, y mecanismos acoplados.
- Cajas reductoras, cojinetes de empuje y cojinetes intermedios de la línea de eje.
- Máquinas de timones y cabrestantes,
- Bombas de Lastre, Achique e Incendio. Bombas de alimentación de combustible, y trasvase, de alimentación de calderas, de circulación y lubricación de motores principales y auxiliares; con sus filtros, válvulas y tuberías respectivas.
- Compresores de aire de arranque, sus dispositivos de seguridad, y tuberías del circuito.
- Generadores y/o Alternadores.
- Inspección interna y externa de botellones de aire de arranque de motores o prueba hidrostática cuando ello no sea posible.

Los desarmes indicados precedentemente podrán ser realizados en ocasión de los trabajos de mantenimiento que la empresa realice, siempre que los plazos no superen a los que el fabricante indique y se realicen en presencia de la inspección. A tal efecto la empresa presentará a la Autoridad Competente un plan de mantenimiento, con las

fechas de revisión de cada equipo, el cual estará a bordo del buque en el momento de cada II o IR.

g) Posteriormente a las inspecciones de renovación se realizará una prueba de navegación con el objeto de comprobar con cargas aproximadas a las de servicio el correcto funcionamiento de todos los equipos, dispositivos y elementos del buque.

h) Los sistemas fijos de extinción de incendios, sistemas de alarmas y detección deberán ser verificados, de modo que a criterio de la inspección quede asegurado su correcto funcionamiento, en oportunidad de cada inspección intermedia.

i) Las calderas principales o auxiliares que trabajen a una presión mayor a 0,35 N/mm² y cuya superficie de intercambio de calor supere los 4,5 m², serán inspeccionadas abiertas y limpias, junto con sus economizadores y sobrecalentadores en los plazos previstos en 3.2. Donde sea requerido por la inspección se deberá permitir la revisión de la envuelta externa. Sujeto a la inspección visual precedente la inspección podrá requerir ensayo no destructivo o medición de espesores en zonas del enchapado o tuberías.

2.2.2 Requerimientos especiales en Gaseros:

Los buques y embarcaciones gaseras, complementariamente a lo prescrito en 2.2.1 cumplirán con lo indicado a continuación:

a) Las embarcaciones gaseras de hasta 12 años de antigüedad, realizarán en cada inspección de renovación al menos medición de escantillones de 2 anillos, cubierta y franja variable. En embarcaciones de hasta 18 años cumplirán con las prescripciones indicadas en 2.2.2 para embarcaciones de más de 23 años, continuando el escalonamiento allí previsto

b) En oportunidad de cada inspección intermedia y de renovación de casco, las válvulas de presión y vacío de los tanques de cargamento deberán ser recorridas y probadas en taller a efectos de controlar los valores correctos de apertura y cierre. Cuando las membranas de dichas válvulas sean no metálicas, las mismas deberán ser reemplazadas cada 3 años.

c) En buques y embarcaciones de hasta 18 años, se inspeccionará internamente algún tanque de cargamento a elección del inspector en oportunidad de cada inspección intermedia de casco.

d) En toda inspección intermedia de casco se verificará el correcto funcionamiento de:

- Sistema de venteos de tanques y espacios entre barreras. Escapes de Emergencia.
- Indicadores de nivel de tanque y alarmas por bajo y alto nivel.
- Sistemas de detección de escape de gases. Calibración de los mismos.
- Sistema de gas inerte para control de inertización de tanques y espacios conteniendo tales tanques: Alarmas.
- Tuberías y comandos a distancia de válvulas del sistema de carga y descarga, y de los sistemas de tratamiento del gas licuado si lo hubiera.

- *Integridad estructural y estanca de tanques de cargamento a través de los equipos de detección.*

- *Sistemas de ventilación e integridad estanca a los gases de la sala de bombas, de compresores y de los cierres de ventilación de dichos espacios y los adyacentes a la zona de carga.*

- *Descarga eléctrica al casco de tuberías y tanques de cargamento.*

En embarcaciones nuevas, en la primer inspección intermedia de casco, los tanques de carga que no sean tipo C, deberán ser examinados internamente y si es posible externamente, junto con su aislación, y particularmente en sus medios de anclaje a la estructura. Cuando la aislación no pueda ser inspeccionada, la estructura adyacente será controlada.

e) En cada inspección de renovación de casco además de lo indicado precedentemente se verificará:

- *La totalidad de tanques de cargamento serán internamente inspeccionados. Visto que el examen interno del tanque ha sido satisfactorio y que los sistemas de detección de escape de gases han sido encontrados operando correctamente sin registros de mal funcionamiento en operaciones, el tanque de carga no necesitará ser testeado hidroestáticamente.*

- *Serán examinadas las barreras secundarias, visualmente cuando sea posible o por medio de pruebas de presión y vacío del espacio inter-barreras, por un lapso de 36 horas. Cuando todo ello no pueda ser realizado se inspeccionará la estructura adyacente.*

- *Las válvulas y grifos en directa comunicación con el interior de los tanques de carga, deberán ser desarmadas en número a satisfacción de la inspección.*

- *Las tuberías de cargamento deberán ser neumáticamente probadas para verificar su estanqueidad, luego de que una inspección visual de tramos sin aislación no obliguen a pruebas hidroestáticas de resistencia de algún tramo*

- *Se controlará todo equipo eléctrico que pueda ser fuente de ignición de gases y los dispositivos de protección y paradas de emergencia.*

2.2.3 Requerimientos especiales en Petroleros , Químicos y de Carga Combinada

Los buques y embarcaciones petroleras y químicas, complementariamente a lo prescrito en 2.2.1 cumplirán con lo indicado mas abajo. Al respecto se define:

Inspección Global: como aquella que sirve de información sobre la condición general de las estructuras de un tanque y para determinar la extensión de las inspección Particular.

Inspección Particular. es aquella en la cual los detalles de los componentes estructurales están dentro del rango del inspector, es decir al alcance de la mano y accesible.

a) En inspecciones intermedias de buques de más de 12 años de antigüedad, se inspeccionarán algunos tanques de cargamento a elección de la inspección, si embargo

en el caso de cargas corrosivas la inspección indicará el alcance de tanques a inspeccionar en virtud del estado de los mismos.

En las inspecciones de renovación se realizará una inspección global de todos los tanques de carga, tanques de lastre, sala de bombas, cofferdams y todo espacio vacío adyacente a los tanques de carga, e inspecciones particulares que al menos abarcará lo siguiente:

<i>Edad</i>	<i>Requerimientos</i>
<i>E ≤ 6</i>	<i>Un anillo de cuaderna reforzada y estructura adyacente dentro de un tanque de lastre</i> <i>Estructura longitudinal del fondo sobre un mamparo transversal en un tanque de lastre, un tanque de central y uno lateral de carga.</i> <i>Un bao reforzado y estructura adyacente en un tanque lateral de carga</i>
<i>6 < E ≤ 12</i>	<i>Todos los anillos de cuadernas reforzadas de una tanque lateral de lastre.</i> <i>Un bao reforzado en cada tanque de lastre.</i> <i>Un bao reforzado en un tanque lateral y dos centrales de carga.</i> <i>Estructura longitudinal contra un mamparo transversal de un tanque lateral de lastre.</i> <i>Estructura longitudinal de fondo sobre un mamparo transversal del resto de los tanques de lastre, un tanque lateral y dos centrales de carga.</i>
<i>12 < E < 18</i>	<i>Todos los anillos de cuadernas reforzadas de todos los tanques de lastre y todos los tanques laterales de carga.</i> <i>Un bao reforzado y una cuaderna reforzada en cada tanque central de carga.</i> <i>Un bao reforzado en un tanque lateral y dos centrales de carga.</i> <i>Estructura longitudinal contra mamparos transversales de todos los tanques de carga y todos los tanques de lastre.</i>
<i>E > 18</i>	<i>Idem anterior agregando toda estructura transversal que la inspección juzgue necesaria.</i>

Nota: En los tanques en los que se verifique una condición satisfactoria del revestimiento interno, la inspección podrá disminuir los requerimientos.

b) En toda inspección de renovación se realizarán pruebas hidroestáticas, al menos de los siguientes espacios de carga.

<i>Edad</i>	<i>Requerimientos</i>
$E \leq 6$	<i>Mamparos limitantes de tanques de carga con tanques de lastre, sala de bombas, tanques de combustible, sala de bombas o cofferdams y otros espacios boyantes.</i>
$6 < E \leq 12$	<i>Idem anterior más todo mamparo de tanque de carga con tanques con carga segregada.</i>
$E > 12$	<i>Idem $E \leq 6$ más todo el resto de mamparos de tanque de cargamento</i>

c) En toda inspección de renovación a buques o embarcaciones de más de 12 años de antigüedad, por lo menos se realizarán las siguientes mediciones de escantillones:

<i>Edad</i>	<i>Requerimientos</i>
$12 < E < 18$	<p><i>Dentro del 50% al centro, enchapado de cubierta y Dos secciones transversales con estructura longitudinal, mamparos longitudinales y enchapado (al menos una sección estará en un tanque de lastre).</i></p> <p><i>Tracas seleccionadas de la franja variable al 50% de la eslora.</i></p> <p><i>Áreas sospechadas de desgaste o pitting acentuado.</i></p> <p><i>Suficientes mediciones de las zonas donde se realizó la inspección particular.</i></p>
$E > 18(1)$	<p><i>Dentro del 50% al centro, enchapado de fondo y cubierta y Tres secciones transversales, con estructura longitudinal, enchapado y mamparos longitudinales. (al menos una sección estará en un tanque de lastre).</i></p> <p><i>Tracas seleccionadas de franja variable al 50% de la eslora.</i></p> <p><i>Áreas sospechadas de desgaste o pitting acentuado.</i></p> <p><i>Suficientes mediciones de las zonas donde se realizó la inspección particular.</i></p> <p><i>Tracas superiores e inferiores de los mamparos estancos transversales.</i></p>

Nota (1) en embarcaciones de edad mayor a los 24 años los requerimientos son los mismos salvo que se tomarán sondajes en una sección transversal de cada tanque, el enchapado de cubierta se medirá en toda la zona de carga y la traca de franja variable será a lo largo de toda la eslora. En casos de embarcaciones que tengan un considerable número de tanques la Autoridad Competente podrá disminuir la cantidad de mediciones.

c) En toda inspección intermedia de electricidad se verificará las instalaciones eléctricas en las zonas peligrosas y se medirá resistencia de aislación del equipamiento y cableado eléctrico en dichas zonas y en particular en la sala de bombas.

d) En toda inspección intermedia o de renovación de casco se verificará todo el sistema de gas inerte de los buques que lo utilicen como sistema de protección de carga.

e) Las tuberías, válvulas de presión y vacío y los arrestallamas serán inspeccionados y desarmados a solicitud de la inspección de renovación de máquinas.

f) En buques o embarcaciones quimiqueras, se requerirá en cada inspección de renovación que al menos algunos tramos de la tubería de cargamento sean hidroestáticamente probados a elección de la inspección.

3) Agregar como Artículo 3.2.6 lo siguiente:

a) Las inspecciones intermedias de casco a flote (IIF) en buques o embarcaciones remachadas de mas de 24 años de antigüedad, será reemplazada por una inspección intermedia a seco.

b) Los ejes que cumplan con inspecciones modificadas según lo indicado en 2.2.6) serán desmontados en lapsos no mayores a 8 años.

c) Las instalaciones fijas contra incendios y los sistemas de detección y alarma deberán recorrerse por una empresa autorizada por la Autoridad Competente en lapsos no mayores a los 3 años.

d) Los botellones de instalaciones fijas contra incendios de CO2 de alta presión, de hidrocarburos halogenados o los impulsores de polvo seco serán hidroestáticamente probados, antes de los 15 años de construidos y cada 10 años a posteriori. Dicha prueba será requerida y marcada en el botellón en cualquier caso cuando éstos sean desembarcados para su recarga, independientemente de la fecha de su última prueba.

Los extintores portátiles sometidos a presión deberán ser hidroestáticamente probados cada 10 años en el caso de CO2 y cada 5 años los de polvo químico o hidrocarburo halogenado.

e) Las calderas indicadas en 2.2 i) serán inspeccionadas en plazos no mayores a los 2 años.

Nota (1) en embarcaciones de edad mayor a los 24 años los requerimientos son los mismos salvo que se tomarán sondajes en una sección transversal de cada tanque, el enchapado de cubierta se medirá en toda la zona de carga y la traca de franja variable será a lo largo de toda la eslora. En casos de embarcaciones que tengan un considerable número de tanques la Autoridad Competente podrá disminuir la cantidad de mediciones.

c) En toda inspección intermedia de electricidad se verificará las instalaciones eléctricas en las zonas peligrosas y se medirá resistencia de aislación del equipamiento y cableado eléctrico en dichas zonas y en particular en la sala de bombas.

d) En toda inspección intermedia o de renovación de casco se verificará todo el sistema de gas inerte de los buques que lo utilicen como sistema de protección de carga.

e) Las tuberías, válvulas de presión y vacío y los arrestallamas serán inspeccionados y desarmados a solicitud de la inspección de renovación de máquinas.

f) En buques o embarcaciones quimiqueras, se requerirá en cada inspección de renovación que al menos algunos tramos de la tubería de cargamento sean hidroestáticamente probados a elección de la inspección.

3) Estudiar Alternativa a los actuales puntos 3.1.3 y 3.2

3.1.3 Duración del Certificado de Seguridad de la Navegación

El Certificado de Seguridad de la Navegación se expedirá para un periodo que no exceda:

- a) En buques con propulsión propia, seis (6) años*
- b) En embarcaciones sin propulsión, ocho (8) años.*

3.2. Inspecciones y Reconocimientos

3.2.1 Inspecciones Iniciales

a) Previo a la entrada en servicio del buque, como embarcación de la Hidrovía, se realizará una inspección inicial que comportará una inspección completa de su estructura, maquinaria y equipo, incluida una inspección de casco en seco. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición de materiales y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en dispositivos salvavidas, los dispositivos de prevención de incendios, los dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo, las publicaciones náuticas, los medios de embarco y desembarco de prácticos y demás equipos, cumplen con todas las prescripciones de los reglamentos de la Hidrovía, principalmente la asignación de francoborao y de arqueo.

b) A los efectos de la extensión del primer Certificado de Seguridad de la Navegación, en embarcaciones existentes, se podrá adoptar como fecha base inicial del período de duración de dicho certificado, la de la última inspección en seco equivalente, acorde a la edad de la embarcación.

c) En embarcaciones construidas con posterioridad a la entrada en vigor del presente reglamento, la Autoridad Competente se asegurará que, los materiales, el escantillonado, los equipos, maquinarias, artefactos, dispositivos, elementos etc., satisfagan una norma de construcción por ella reconocida.

3.2.2 Inspecciones de Renovación

a) Las inspecciones de renovación (IR) del Certificado de Seguridad de la Navegación serán realizadas en lapsos no mayores a:

- Seis (6) años en un buque motor
- Ocho (8) años en una embarcación sin propulsión.

b) Las inspecciones de renovación comportaran una inspección completa de su estructura, con el buque o embarcación puesto en seco. Los exámenes y verificaciones serán lo suficientemente extensos como para asegurar que los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en dispositivos salvavidas, los dispositivos de prevención de incendios, los dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo, las publicaciones náuticas, el francobordo, los medios de embarco y desembarco de prácticos y demás equipos, están en un estado tal que permitirán al buque o embarcación operar en forma segura por un nuevo período de validez del correspondiente certificado. A este efecto se seguirán al menos las prescripciones establecidas en este reglamento y, ajuicio de la Autoridad Competente, las recomendaciones anexas al presente.

3.2.3 Inspecciones Intermedias o Reconocimientos.

a) Las inspecciones intermedias (II) o reconocimientos, salvo lo dispuesto para cascos remachados de más de 24 años, serán realizadas con el buque o embarcación a flote cada 2 años, pudiendo adelantarse o posponerse su realización, 3 meses respecto de dicha fecha.

b) Las inspecciones intermedias o reconocimientos seguirán al menos las prescripciones establecidas en el presente reglamento y, a juicio de la Autoridad Competente, las recomendaciones anexas, teniendo por objeto verificar, tanto como sea posible, que el buque o embarcación se encuentra en estado satisfactorio y que el mismo no ha sufrido modificaciones o alteraciones no aprobadas, que pudieran afectar las condiciones originales de certificación.

3.2.4 Inspecciones Complementarias

Las inspecciones complementarias (IC), en embarcaciones tanque, quimiqueros o gaseros o embarcaciones de pasajeros, se realizarán un año después de cada inspección intermedia (II), pudiendo adelantarse o posponerse su realización, 3 meses respecto de dicha fecha.

3.2.5 Asiento de Inspecciones en el Libro de Inspecciones y el Certificado de Seguridad

Toda inspección realizada por un inspector habilitado por la Autoridad Competente, será asentada en el Libro de Inspecciones del buque. Finalizadas las inspecciones intermedias de casco, máquinas, electricidad, equipo y radio, y las inspecciones de francobordo, el inspector que finalice la última inspección procederá a convalidar el Certificado de Seguridad de la Navegación.

3.2.6 Mantenimiento de las condiciones de seguridad

a) El buque o embarcación será mantenido de modo que se conserve ajustado a las disposiciones reglamentarias de la Hidrovía, para garantizar que el mismo seguirá estando en todos los sentidos, en condiciones de navegar sin peligro para él mismo ni para las personas que se encuentran a bordo.

b) Luego de pasado cualquier reconocimiento, no se efectuará ningún cambio en la disposición estructural, las máquinas, el equipo y los demás componentes que fueron objeto del reconocimiento, sin previa autorización de la Autoridad Competente.

c) Siempre que el buque o embarcación sufra un accidente o que se descubra algún defecto, y éste o aquel afecten su seguridad o a la eficacia o a la integridad de sus dispositivos de salvamento u otros, el capitán o el propietario o armador informarán lo antes posible a la Autoridad Competente, en el Puerto o zona que se encuentre, la que iniciará las investigaciones encaminadas a determinar responsabilidades y/o causales y medios correctivos para devolver las condiciones de seguridad.

4) Agregar como Artículo 3.2.7 lo siguiente:

a) Las inspecciones intermedias de casco a flote (IIF) en buques o embarcaciones remachadas de más de 24 años de antigüedad, será reemplazada por una inspección intermedia a seco.

b) Los ejes que cumplan con inspecciones modificadas según lo indicado en 2.2.b) serán desmontados en lapsos no mayores a 8 años.

c) Las instalaciones fijas contra incendios y los sistemas de detección y alarma deberán recorrerse por una empresa autorizada por la Autoridad Competente en lapsos no mayores a los 3 años.

d) Los botellones de instalaciones fijas contra incendios de CO₂ de alta presión, de hidrocarburos halogenados o los impulsores de polvo seco serán hidrostáticamente

probados, antes de los 15 años de contruidos y cada 10 años a posteriori. Dicha prueba será requerida y marcada en el botellón en cualquier caso cuando éstos sean desembarcados para su recarga, independientemente de la fecha de su última prueba.

Los extintores portátiles sometidos a presión deberán ser hidrostáticamente probados cada 10 años en el caso de CO2 y cada 5 años los de polvo químico o hidrocarburo halogenado.

e) Las calderas indicadas en 2.2 i) serán inspeccionadas en plazos no mayores a los 2 años.

**Modelo de Certificado de Seguridad de la Navegacion
para las Embarcaciones de la Hidrovia**

**CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACION
PARA EMBARCACIONES DE LA HIDROVIA**

(Sello Oficial)

N° DE CERTIFICADO

Expedido en virtud de las disposiciones del
**PROTOCOLO SOBRE NAVEGACION Y SEGURIDAD AL ACUERDO DE
"SANTA CRUZ DE LA SIERRA" Y SUS REGLAMENTOS,**
con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....
(nombre del Estado)

por

.....
(Autoridad u organización que expide el certificado)

NOMBRE DE LA EMBARCACION		MATRICULA	SEÑAL DISTINTIVA
SERVICIO/S DE LA EMBARCACION		TIPO	FECHA DE QUILLA
ARQUEO BRUTO	ARQUEO NETO	FRANCOBORDO	ESLORA DE ARQUEO
TIPO DE PROPULSION	POTENCIA PROPULSIVA TOTAL	MATERIAL DEL CASCO	POTENCIA NOMINAL ELECTRICA TOTAL
NUMERO MAXIMO DE PASAJEROS	PESO DE CUBERTADA	ALTURA DE CUBERTADA	FUERZA DE TRACCION ESTATICA

SE CERTIFICA:

Que la embarcación ha sido objeto de inspección de conformidad con lo prescrito en el Reglamento de Inspecciones para embarcaciones de la Hidrovia, y que dicha inspección, ha puesto de manifiesto que el estado de la estructura, las máquinas y el equipo, es satisfactorio, y que la embarcación, cumple con las prescripciones pertinentes en las reglamentaciones vigentes.

El presente certificado será válido hasta la fecha de vencimiento indicada, sujeto a la realización de las inspecciones intermedias en los plazos que se establecen al dorso.

Expedido en

.....
(Lugar y fecha de expedición del certificado)

(Sello de la Autoridad expedidora)

.....
(Firma y aclaración del funcionario autorizado)

Vencimiento:

CONVALIDACIONES

SE CERTIFICA que el buque ha sido objeto de inspección de conformidad con lo prescrito en el Reglamento de Inspecciones para embarcaciones de la Hidrovía y las recomendaciones pertinentes.

INSPECCIÓN	DESDE	HASTA	LUGAR Y FECHA DE REALIZACIÓN	FIRMA Y ACLARACIÓN DEL INSPECTOR
1º IC EQUIPO				
1º II EQUIPO				
1º II MAQUINAS				
1º RECIPIENTES A PRESION				
1º II ELECTRICIDAD				
1º IC ELECTRICIDAD				
1º II RADIO				
II/IIIS (*) CASCO				
2º IC EQUIPO				
2º II EQUIPO				
2º II MAQUINAS				
2º RECIPIENTES A PRESION				
2º II ELECTRICIDAD				
2º IC ELECTRICIDAD				
2º II RADIO				

(*) Tachar lo que no corresponda

Referencias: IC - INSPECCION COMPLEMENTARIA
 II - INSPECCION INTERMEDIA
 II/II - INSPECCION INTERMEDIA A FLOTE
 IIIS - INSPECCION INTERMEDIA EN SECO

CUADROS COMPARATIVOS DE FRECUENCIA DE INSPECCIONES

BUQUES DE PASAJEROS

Reglamentación Nacional (OM 2/86)

	1	2	3	4
CASCO		IIF		IR
MAQUINAS		II		IR
ELECTRICIDAD		II		IR
EQUIPO	IC	II	IC	IR
RADIO		II		IR

Reglamento Hidrovía Aprobado en Revisión

	1	2	3	4
CASCO		IIF		IR
MAQUINAS		II		IR
ELECTRICIDAD	IC*	II	IC*	IR
EQUIPO	IC	II	IC	IR
RADIO		II		IR

* No están indicadas en el cuadro original pero, se desprenden del texto reglamentario, aun cuando no se indica en que aniversario.

Nueva Propuesta para Hidrovía

	1	2	3	4	5	6
CASCO		IIF		IIF		IR
MAQUINAS		II		II		IR
ELECTRICIDAD		II	IC	II	IC	IR
EQUIPO		II	IC	II	IC	IR
RADIO		II		II		IR

BUQUES DE CARGA OTROS QUE BUQUES TANQUE, GASEROS O QUIMICUEROS

Reglamentación Nacional (OM 2/86) - Reglamento Hidrovía Aprobado en Revisión

	1	2	3	4	5	6
CASCO			IIF			IR
MAQUINAS			II			IR
ELECTRICIDAD			II			IR
EQUIPO		II		II		IR
RADIO		II		II		IR

Nueva Propuesta para Hidrovía

	1	2	3	4	5	6
CASCO		IIF		IIF		IR
MAQUINAS		II		II		IR
ELECTRICIDAD		II		II		IR
EQUIPO		II		II		IR
RADIO		II		II		IR

BUQUES TANQUES (Incluidos Gaseros y Quimiqueros)

Reglamentación Nacional (OM 2/86)

	1	2	3	4	5	6
CASCO			IIF			IR
MAQUINAS		II		II		IR
ELECTRICIDAD		II		II		IR
EQUIPO		IC	II		IC	IR
RADIO		II		II		IR

Por OM 2/91 se exigen inspecciones anuales a la "Autorización de Transporte de Mercancías Peligrosas", que tiene 5 años de vigencia.

Reglamento Hidrovía Aprobado en Revisión

	1	2	3	4	5	6
CASCO			IIF			IR
MAQUINAS		II		II		IR
ELECTRICIDAD		II	IC*	II	IC*	IR
EQUIPO (1)		IC	II		IC	IR
RADIO		II		II		IR

* No están indicadas en el cuadro original pero, se desprenden del texto reglamentario, aun cuando no se indica en que aniversario.

(1) Obsérvese que existe una única inspección de equipo en contraposición con otros tipos de buques. Se enmendará en el futuro.

En el Reglamento de Transporte de Mercancías Peligrosas, consta un modelo de la "Autorización de Transporte" y aún cuando no indica cuales son los aniversarios de convalidación se supone que serían los mismos que en la reglamentación Nacional.

Nueva Propuesta para Hidrovía

	1	2	3	4	5	6
CASCO		IIF		IIF		IR
MAQUINAS		II		II		IR
ELECTRICIDAD		II	IC	II	IC	IR
EQUIPO		II		II		IR
RADIO		II		II		IR

Incluye inspecciones de Gaseros y Quimiqueros. Se propone una Autorización sin convalidaciones.

NOTA: Inspecciones de Francobordo

En la reglamentación Nacional no se exigen inspecciones intermedias de francobordo.

En el certificado de francobordo de la Hidrovía se preveían inspecciones intermedias.

Propuesta Actual: Un certificado de francobordo sin convalidaciones. Estarían incluidas en las inspecciones intermedias o de renovación del Certificado de Seguridad de la Navegación.

BUQUES SIN PROPULSIÓN Y CON TRIPULACIÓN

Reglamentación Nacional

	1	2	3	4	5	6	7	8
CASCO				IIF				IR
MAQUINAS				II				IR
ELECTRICIDAD				II				IR
EQUIPO				II				IR
RADIO				II				IR

Reglamento Hidrovía Aprobado en Revisión

	1	2	3	4	5	6	7	8
CASCO				IIF				IR
MAQUINAS				II				IR
ELECTRICIDAD				II				IR
EQUIPO				II				IR
RADIO		IC*		II		IC*		IR

* No está definida en el texto reglamentario. Se enmendará

Nueva Propuesta para Hidrovía

	1	2	3	4	5	6	7	8
CASCO			IIF			IIF		IR
MAQUINAS			II			II		IR
ELECTRICIDAD			II			II		IR
EQUIPO			II			II		IR
RADIO			II			II		IR

BUQUES SIN PROPULSIÓN Y SIN TRIPULACIÓN

Reglamentación Nacional

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
CASCO					IIF					IR

Reglamento Hidrovía Aprobado en Revisión

	1	2	3	4	5	6	7	8
CASCO				IIF				IR
MAQUINAS				II				IR
ELECTRICIDAD				II				IR
EQUIPO				II				IR
RADIO		IC*		II		IC*		IR

* No está definida en el texto reglamentario. Se enmendará

Obsérvese que no se hace diferenciación con o sin tripulación. Se enmendará.

Nueva Propuesta para Hidrovía

	1	2	3	4	5	6	7	8
CASCO			IIF			IIF		IR

AGREGADO VI

REGLAMENTO DE FRANCOBORDO PARA EMBARCACIONES DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA

CAPITULO I

GENERALIDADES Y DEFINICIONES

Artículo 1

"Ámbito de Aplicación"

1.1 El presente Reglamento se aplicará, salvo lo dispuesto en el Artículo 2, a toda embarcación que se registre como embarcación de la Hidrovia Paraguay-Paraná, como se indica a continuación:

- a) A las embarcaciones nuevas y embarcaciones existentes que se modifiquen o incorporen a la bandera de un País Signatario, con posterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento.
- b) A las embarcaciones existentes en una plazo no mayor a un año desde la entrada en vigor del presente Reglamento.

Artículo 2

"Excepciones y Excenciones"

2.1 Las embarcaciones indicadas a continuación, si bien deberán cumplimentar con los criterios de estabilidad y estanqueidad que se establecen en el presente Reglamento, estarán eximidas de la asignación del francobordo y de la colocación de las correspondientes marcas; a saber:

- a) Embarcaciones de eslora total menor a 20 m.
- b) Embarcaciones dedicadas exclusivamente al remolque o empuje, en tanto no transporten carga.
- c) Embarcaciones Pesqueras.
- d) Embarcaciones destinadas a operaciones de asistencia y salvamento de embarcaciones y bienes, y/o búsqueda y rescate de personas.
- e) Embarcaciones destinadas al transporte de prácticos.
- f) Embarcaciones destinadas exclusivamente al transporte de pasajeros.
- g) Embarcaciones que realicen el servicio de dragado, o señalización y/o relevamiento.

2.2 La Autoridad Competente podrá eximir a las embarcaciones que presenten ciertas características nuevas, de la aplicación de cualquiera de las disposiciones del presente Reglamento que pudiera entorpecer gravemente las investigaciones que tiendan a mejorar dichas características. No obstante será preciso que tal embarcación cumpla

con las disposiciones que la Autoridad juzgue convenientes en relación con el servicio a que se destina, para garantizar la seguridad de la misma y que los gobiernos de los Países Signatarios cuyos puertos ha de visitar consideren aceptables. A tal efecto la Autoridad que conceda tal exención comunicará al resto de los Países Signatarios los detalles y motivos de tal exención, y los asentará como observación al certificado. de francobordo.

Artículo 3

"Definiciones"

3.1) Embarcación Nueva: Es toda aquella cuya puesta de quilla, fuese equivalente de construcción, sea posterior a la entrada en vigor del presente Reglamento.

3.2) Embarcación existente: Es toda la que no es una embarcación nueva.

3.3) Eslora (L): Se tomará como tal al 96% de la eslora total medida en metros en una flotación situada a una distancia de la quilla igual al 85 % del puntal de trazado, medido tal como se define en 3.7, o la eslora desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón en dicha flotación, si esta fuera mayor.

3.4) Perpendiculares: Las perpendiculares de proa y de popa deberán tomarse desde los extremos de la eslora (L). La perpendicular de proa deberá coincidir con la cara proel de la roda en la flotación en la que se mide la eslora.

3.5) Centro del Buque: Es el punto medio de la eslora (L).

3.6) Manga (B): Es el ancho máximo, en metros, del buque, medido en el centro del mismo hasta la línea de trazado de la cuaderna, en los buques de fierro metálico, o hasta la superficie exterior del casco, en los buques de otros materiales.

3.7) Puntal de Trazado (D):

a) El puntal de trazado será la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta la cara externa de la cubierta de francobordo en el costado. En los barcos de madera esta distancia se medirá desde el canto inferior del alefrez.

b) En las embarcaciones que tengan trancaniles redondeados, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de la línea de trazado de la cubierta con las de los costados, prolongando las líneas como si el trancanil fuera de forma angular.

c) Cuando la cubierta de francobordo tenga un escalonamiento y la parte elevada de la cubierta pase por encima del punto en el que ha de determinarse el puntal de trazado, éste se medirá hasta una superficie de referencia formada prolongando la parte más baja de la cubierta paralelamente a la parte más elevada.

3.8) Francobordo (fb): Es la distancia asignada por el presente Reglamento medida verticalmente, en el centro del buque, desde el borde superior de la línea de cubierta hasta el borde superior de la línea horizontal de la marca de francobordo.

3.9 Cubierta de Francobordo: La cubierta de francobordo será normalmente la cubierta completa más alta expuesta a la intemperie, dotada de medios permanentes de cierre en las aberturas expuestas de la misma y bajo la cual todas las aberturas en los costados del huque estén dotadas de medios permanentes de cierre estanco. En un buque con una cubierta de francobordo discontinua, se tomará como cubierta de francobordo la línea mas baja de la cubierta expuesta y la prolongación de ésta paralelamente a la parte más elevada de la cubierta. A solicitud del armador y sujeto a la aprobación de la Autoridad Competente, podrá adoptarse como cubierta de francobordo una cubierta inferior, siempre que sea una cubierta completa y permanente, continua de proa a popa, al menos entre el espacio de las máquinas y el mamparo de pique de proa, continúa de banda a banda. Cuando se adopte como cubierta de francobordo una cubierta inferior, la parte del casco que se extiende por encima de la cubierta de francobordo, se considerará como una superestructura en lo que respecta a este reglamento. El francobordo se calculará desde esta cubierta.

3.10) Embarcación Tanque: Es aquella proyectada para transportar solamente cargas líquidas a granel, en la cual los tanques de carga tienen sólo pequeñas aberturas de acceso cerradas por tapas estancas de acero, u otro material equivalente, dotadas de juntas y que poseen una gran integridad estanca de cubierta expuesta y pequeña permeabilidad de los espacios llenos de carga.

3.11) Barcaza: Embarcación sin propulsión y sin tripulación que navega solamente impulsada por un remolcador o empujador.

Artículo 4

"Disposiciones Complementarias para la Asignación del Francobordo"

Las presentes reglas suponen que la naturaleza y estiba de la carga, lastre etc., son adecuadas para asegurar una estabilidad suficiente y evitar esfuerzos estructurales excesivos. A tal efecto la Autoridad Competente verificará:

- a) Que todos los aspectos de resistencia estructural del buque, equipos, cierres, accesorios etc., satisfagan una Norma de Construcción reconocida por la misma.
- b) Que en lo que a estabilidad al estado intacto se refiere, se verifiquen los criterios establecidos en el Apéndice III del presente Reglamento.
- c) Que el calado máximo resultante por la asignación del francobordo según el presente reglamento no supere al máximo establecido por la resistencia estructural de la viga buque o, la estabilidad al estado intacto, ni al calado máximo de compartimentado, cuando éste corresponda.

Artículo 5

"Superestructuras Cerradas"

5.1 Una superestructura es una estructura cubierta ubicada sobre la cubierta de francobordo y que se extiende hasta los costados de la embarcación o que no dista de estos en más de un 10% de la manga (B) *(del buque)*.

5.2 Una superestructura cerrada es una superestructura que:

- Posee mamparos de cierre de construcción eficiente.
- Cuyas aberturas de acceso, si las hubiere, posean puertas estancas a la intemperie que satisfagan lo dispuesto en el Artículo 9.
- En la que todas las demás aberturas están dotadas de dispositivos de cierre estancos a la intemperie.

5.3 La altura existente de una superestructura cerrada (h_e), en metros, es la distancia vertical medida a la mitad de su longitud, desde el canto alto de baos de la cubierta de francobordo al canto alto de baos de la cubierta de superestructuras.

5.4 La longitud efectiva de una superestructura cerrada (E), en metros, será:

$$E = S (2,5 b/B_s - 1,5) h_e/H_s \quad (h_e/H_s \leq 1) \quad \text{--- (Suspensa)}$$

S : Longitud media existente de la superestructura, en metros, dentro de la eslora L

b : Ancho de la superestructura, en metros, a la mitad de su longitud

B_s : Manga de la embarcación en correspondencia con (b), en metros

h_e : Altura existente de la superestructura, en metros

H_s : Altura significativa adoptada . 1.20 m

Artículo 6

"Troncos"

6.1 Para que un tronco o construcción similar, que no se extienda de banda a banda, pueda ser considerado como una superestructura cerrada deberá cumplir con las siguientes condiciones:

- El tronco será al menos tan resistente como una superestructura.
- Las escotillas estarán dispuestas en la cubierta del tronco, las brazolas y tapas de escotillas cumplirán con las prescripciones del Artículo 10 y el ancho del trancanil de la cubierta del tronco será de amplitud suficiente para constituir una pasarela satisfactoria y proporcionará una rigidez lateral adecuada. Sin embargo, en la cubierta de francobordo, se podrán permitir pequeñas aberturas de acceso con tapas estancas con junta y manijetas, o tapas estancas al ras.
- El ancho del tronco será al menos igual al 60% de la manga del buque (B).

6.2 La altura existente (h_e) del tronco se calcularán como se indica en el Artículo 5.3.

6.3 La longitud efectiva (E) del tronco se calculará como se indicó en el Artículo 5.4.

Artículo 7

"Estanqueidad de Cierres"

7.1) Los dispositivos de cierres que se prescriban deben ser estancos al agua y que no puedan ser hidráulicamente testeados por columna de agua, deberán ser probados con un chorro de manguera con lanza de 12,5 mm a la presión de 200 kN/m² y a una distancia entre 2 y 3 m, sin que se produzcan filtraciones en un tiempo no menor a 3 minutos. En general los cierres estarán provistos de juntas y maniguetas o dispositivo de sujeción eficiente.

7.2) Los dispositivos de cierre que se prescriban deben ser estancos a la intemperie no permitirán que el agua penetre al buque sea cual fuere las condiciones hidrometeorológicas, sino en muy pequeñas cantidades, ya sea por el tipo de cierre o por la altura del mismo respecto de la flotación.

Artículo 8

"Tronco de Escotillas de Bodegas de Carga"

8.1 El conjunto brazola de escotilla de bodega podrá ser considerado como un tronco, pudiendo ser incluido en los descuentos por superestructuras, cuando además de cumplimentar con lo estipulado en el Artículo 6 del presente, verifique que:

a) Si se trata de una escotilla con cierre estanco a la intemperie posea una tapa que soporte la carga que lleva encima o 1700 N/m² la que sea mayor, y una brazola de altura no menor a 600 mm. Cuando se adopten dispositivos que aseguren la estanqueidad al agua de la abertura se podrá reducir la altura de brazola a una altura de 300 mm.

b) Si se trata de una escotilla sin tapas (de escotilla) o con tapas no estancas a la intemperie al menos, su altura de brazola sea al menos de 1000 mm.

c) Que en cualquier caso, no existan aberturas en la brazola por las que pueda producirse el ingreso de agua a espacios bajo cubierta de francobordo, que no estén provistas de cierres estancos al agua permanentemente fijos y en ningún caso, aberturas de área mayor a 1 m² aunque posean cierres.

$$= a \ 0,17 \text{ Kg/cm}^2$$

$$200 \text{ Kg/cm}^2 = 2 \text{ K}$$
$$1700 \text{ N/m}^2 = 0,17 \text{ Kg}$$

Artículo 9

"Puertas"

9.1 Todos las puertas o aberturas de acceso practicadas en los mamparos límites de superestructuras cerradas o aberturas expuestas de acceso a los espacios de máquinas deberán ir dotas de puertas de acero o material de resistencia equivalente, afirmadas de manera permanente y sólida al mamparo y dispuestas tales que la resistencia del

conjunto sea equivalente a la del mamparo intacto, y provistas de dispositivos de cierre estancos a la intemperie.

9.2 La altura de los umbrales de las aberturas de acceso indicadas precedentemente será de al menos 300 mm, o de 150 mm si se trata de cierres estancos al agua.

Artículo 10

"Otras escotillas o aberturas"

10.1 Las escotillas, otras que las de bodegas de carga, u otras aberturas situadas sobre la cubierta expuesta de francobordo o en cubierta castillo al 25% de la eslora a proa de la embarcación, deberán estar provistas de dispositivos de cierres por tapas metálicas, o de resistencia equivalente, y junta, estancos al agua cuando las mismas se encuentren a una altura menor que la altura de brazolas de bodegas. El cierre de escotillas expuestas situadas en otras posiciones que la indicada precedentemente quedarán a juicio de la Autoridad Competente.

Artículo 11

"Aberturas diversas en la Cubierta de Francobordo"

11.1 Los registros y accesos al ras de cubierta situados sobre la cubierta expuesta de francobordo, o de castillo al 25% a proa de la eslora (1.), o dentro de superestructuras que no sean cerradas, deberán cerrarse por tapas sólidas ~~que pueden hacerse estancas~~ ^{con cierre,} al agua.

11.2 Las aberturas en la cubierta de francobordo, aparte de las escotillas, aberturas de los espacios de máquinas, registros y portas a ras de cubierta, deberán protegerse por una superestructura cerrada o por una caseta o tambucho de resistencia y estanqueidad a la intemperie equivalente. Los accesos a esas casetas o tambuchos deberán constar con puertas que cumplan con el Artículo 9. Las aberturas en otras posiciones que la indicada precedentemente serán en general estancas a la intemperie y su umbral no será menor a 150 mm.

Artículo 12

"Ventiladores y Tubos de Venteo de Tanques"

12.1 La altura de ventiladores situados sobre cubierta expuesta de francobordo o cubierta castillo al 25% de la eslora (L) correspondientes a espacios situados bajo cubierta de francobordo o superestructuras cerradas, será de al menos 600 mm y poseerán, salvo lo dispuesto en 12.3, dispositivos eficaces de cierre estancos a la intemperie.

12.2 Cuando los tubos de venteos de tanque se prolonguen por encima de la cubierta de francobordo, su altura desde la cubierta hasta el punto en que el agua pueda entrar a espacios inferiores, será de al menos 600 mm. Estarán provistos de dispositivos de cierre sujetos permanentemente a éstos y terminarán en forma de cuello de cisne.

12.3 Cuando las aberturas de ventilaciones indicadas precedentemente, estén a una altura de cubierta mayor a 1.2m, podrán prescindir del cierre prescrito.

Artículo 13

"Imbornales, aspiraciones y descargas"

13.1 Las descargas a través del forro, tanto las procedentes de espacios situados bajo la cubierta de francobordo como las que procedan de espacios situados dentro de superestructuras y casetas sobre la cubierta de francobordo, dotadas de puertas que satisfagan el Artículo 9, deberán estar provistas de medios eficaces y accesibles de cierre, para evitar la entrada de agua a la embarcación.

13.2 Los imbornales y tubos de descarga provenientes de cualquier nivel, salvo las prescritas en 13.1. que atraviesen el casco bajo cubierta de francobordo, podrán a juicio de la Autoridad Competente, suprimir la válvula si el tubo es de espesor extrapesado.

13.3 Los imbornales procedentes de superestructuras o casetas que no estén provistas de puertas que satisfagan el Artículo 9, deberán descargar por encima de la cubierta de francobordo.

13.4 Todas las válvulas y accesorios fijos al casco, exigidos por este artículo deberán ser de acero, bronce u otro material dúctil apropiado. Los tubos a los que se refiere este artículo, deberán ser de acero u otro material equivalente a juicio de la Autoridad Competente.

Artículo 14

"Ojos de buey u otros portillos y portas de descarga"

14.1 Los ojos de buey u otros portillos o ventanas correspondientes a espacios situados bajo la cubierta de francobordo o dentro de superestructuras cerradas, deberá estar dotadas de tapas ciegas interiores con bisagras y estancas. La distancia entre dichos portillos y la flotación nunca será menor a 300 mm.

14.2 Cuando las amuradas en las partes expuestas de la cubierta de francobordo, formen pozos, deberán adoptarse disposiciones para que la cubierta quede rápidamente libre de agua y en general el área de las portas de descarga no será menor al 10% de la superficie de las amuradas del pozo.

Artículo 15

"Protección de la Tripulación"

15.1 En todas las partes expuesta de la cubierta de superestructuras o de francobordo, se dispondrán barandillas o amuradas cuya altura será al menos de 1 m, aún cuando la Autoridad Competente podrá aceptar medios alternativos de protección de hombre al agua a juicio de la ~~Autoridad Competente~~ ^{misma}.

15.2 En embarcaciones tanque cuya disposición de tuberías sobre cubierta dificulte la libre circulación sobre la misma, se dispondrá una pasarela permanente de proa a popa, al nivel de la cubierta de superestructura, con el objeto de salvaguardar a la tripulación en su acceso a todos aquellos lugares utilizados en el trabajo normal del buque.

Artículo 16

"Altura Equivalente de Superestructuras"

La altura equivalente (h_s), en milímetros, será igual a la sumatoria (E_s) de todas las longitudes efectivas (E) de cada superestructura, afectada como se indica a continuación:

$$h_s = 10 E_s$$

Artículo 17

"Arrufo"

17.1 El arrufo se medirá desde la cubierta en el costado hasta una línea de referencia trazada paralelamente a la quilla y que pase por el punto de la línea de arrufo correspondiente al centro del buque. En embarcaciones con quilla inclinada, el arrufo se mide respecto a una línea de referencia trazada paralelamente a la flotación de carga.

17.2 En las embarcaciones de cubierta corrida y en las embarcaciones con superestructuras separadas, el arrufo se medirá en la cubierta de francobordo.

17.3 El arrufo medio (Y_m), será calculado como se indica a continuación:

$$Y_m = \frac{(A_{pp} + A_{pr} + 800/L (l_c + l_t))}{5} - 1500/L$$

$$A_{pp} = p \cdot S_{pp}$$

$$A_{pr} = p \cdot S_{pr}$$

S_{pr} = Arrufo en mm, medido en la perpendicular de proa

S_{pp} = Arrufo en mm, medido en la perpendicular de popa

L = Eslora en m, según Art. 3.3

l_c = Longitud del castillo, en m.

l_t = Longitud de la toldilla, cuando esta se extienda de banda a banda.

$$p \begin{cases} 1 & \text{si } x/L \geq 0,25 \\ 4x/L & \text{si } x/L < 0,25 \end{cases}$$

donde x es la distancia a la cual S_{pr} o S_{pp} queda reducido al 25 % de su valor.

Artículo 18

"Factor de Flotabilidad"

El factor de flotabilidad adimensional (r) se obtendrá de la tabla siguiente:

L (m)	r						
20	0,124	45	0,173	70	0,227	95	0,286
25	0,133	50	0,183	75	0,238	100	0,299
30	0,142	55	0,194	80	0,250	105	0,311
35	0,152	60	0,205	85	0,261	110	0,324
40	0,162	65	0,216	90	0,274	115	0,337

Para esloras intermedias el valor (r) se obtendrá por interpolación lineal. Para esloras superiores el valor se establecerá por estudio particular de la Autoridad Competente.

Artículo 19

"Francobordo"

19.1 El francobordo, en milímetros, se calculará como sigue:

$$fb = (K \cdot r \cdot De - hs) / (1 + r) - Ym$$

r = Factor de Flotabilidad acorde al Art. 18

De = Puntal de trazado (m) + espesor de trancañil en metros

hs = Altura equivalente de superestructuras (mm) acorde al Art. 16

Ym = Arrufo medio acorde al Art. 17.3

$K \approx 550$ para barcasas tanque y pontones

$K = 650$ para otras barcasas, buques tanque y buques con la totalidad de sus cierres estancos al agua.

$K = 750$ en toda otra embarcación.

19.2 En embarcaciones que sean autorizadas a transportar mercancías en bodegas sin tapas de escotilla, el francobordo calculado según 19.1, no dará una altura entre la flotación y el borde de la brazola de escotilla menor a 1,20 metros.

19.3 En embarcaciones que transporten exclusivamente madera, a la intemperie sobre cubierta de francobordo, la altura equivalente de superestructuras (hs) a utilizar en

19.1. se podrá multiplicar por la inversa de la relación entre la longitud efectiva de superestructuras y la eslora del buque, siempre que se cumpla con lo establecido en el Reglamento Único para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía y se deje constancia de tal restricción en el Certificado de Francobordo.

19.4 En embarcaciones de características particulares, la Autoridad Competente podrá aumentar o disminuir los requerimientos de francobordo establecidos en el presente reglamento, para lo cual deberá notificar el resto de los Países Signatarios, proporcionando los detalles de los cálculos efectuados y dejando constancias en el certificado.

Artículo 20

"Francobordo Mínimo"

En cualquier caso el francobordo ^{en altura} calculado según el Artículo 19, no será menor a 50 mm, ni dará una altura desde la flotación a cualquier abertura de espacios bajo cubierta de francobordo que no deba estar cerrada durante la navegación con un dispositivo estanco a la intemperie, menor a 600 mm, ni a 1200 mm en embarcaciones sin tapas de escotillas.

sobre cubierta de

Artículo 21

"Certificado de Asignación de Francobordo"

21.1 A toda embarcación que haya sido inspeccionada y marcada de conformidad con las disposiciones del presente reglamento, le será expedido un Certificado de Asignación de Francobordo acorde al modelo que consta en el Apéndice 1.

21.2 Este Certificado será expedido por la Autoridad Competente u otro Organismo debidamente autorizado por ella. En cualquier caso, la Autoridad Competente asumirá la plena responsabilidad de tal documento.

21.3 El Certificado de Asignación de Francobordo, que debe portar toda embarcación a la que le sea de aplicación el presente reglamento, no caducará salvo que se detecten ^{realicen} modificaciones a las condiciones originales de asignación, o se produzca un cambio de bandera, a cuyo efecto la autoridad de ^{la antigua bandera} ^{suministrará} ^{los antecedentes técnicos} ^{necesarios} ^a ^{solicitud de la} ^{autoridad de la} ^{nueva bandera} expedirá un Certificado de Asignación de Francobordo, o autorizará su expedición, de conformidad con el presente reglamento. Se remitirá al Estado solicitante, una copia del Certificado y una copia del informe de la inspección.

21.5 Todo Certificado expedido por otro País Signatario, en virtud de lo indicado en 21.4, deberá ir acompañado de una declaración en la que conste que ha sido expedido a solicitud del Gobierno del Estado cuya bandera enarbola el buque.

Artículo 22

"Inspecciones y Reconocimientos"

22.1 Toda embarcación de la Hidrovía, a la que se le aplique el presente reglamento quedará sujeta a las inspecciones y reconocimientos que se definen a continuación:

- a) Una inspección antes de la entrada en servicio del buque, la cual comprenderá una inspección completa de su estructura, de sus equipos (en lo que atañe al presente reglamento) y de la disposiciones de cierres y geométricas utilizadas en el cálculo de asignación, incluidas las pruebas de inclinación que impliquen la verificación de los criterios de estabilidad establecidos en este reglamento. Posteriormente una vez asignado el francobordo se verificará que las marcas hayan sido ubicadas y marcadas conforme a lo dispuesto en el presente reglamento.
- b) Reconocimientos periódicos realizados en los intervalos establecidos para las inspecciones intermedias de casco del Certificado de Navegación y Seguridad de la Navegación
- c) Una inspección periódica, la que comprenderá una inspección completa de su estructura, de sus equipos (en lo que atañe al presente reglamento) y de la disposiciones de cierres y geométricas utilizadas en el cálculo de asignación, en ocasión de la inspección de renovación del Certificado de Navegación y Seguridad de la navegación

Artículo 23

"Línea de Cubierta"

La línea de cubierta será una línea horizontal de 300 mm de longitud y 25 mm de ancho. Estará marcada en el centro del buque, a cada costado, y su borde superior pasará normalmente por el punto en que la prolongación hacia el exterior de la cara externa de la cubierta de francobordo corte a la superficie exterior del forro. No obstante, la línea de cubierta se podrá situar haciendo referencia a otro punto determinado del buque, a condición de que el francobordo se corrija debidamente. La situación del punto de referencia y la identificación de la cubierta de francobordo, deben indicarse en todos los casos en el Certificado de Navegación y Seguridad y en el Certificado de Asignación de Francobordo para Embarcaciones de la Hidrovía.

Artículo 24

"Marcas de Francobordo"

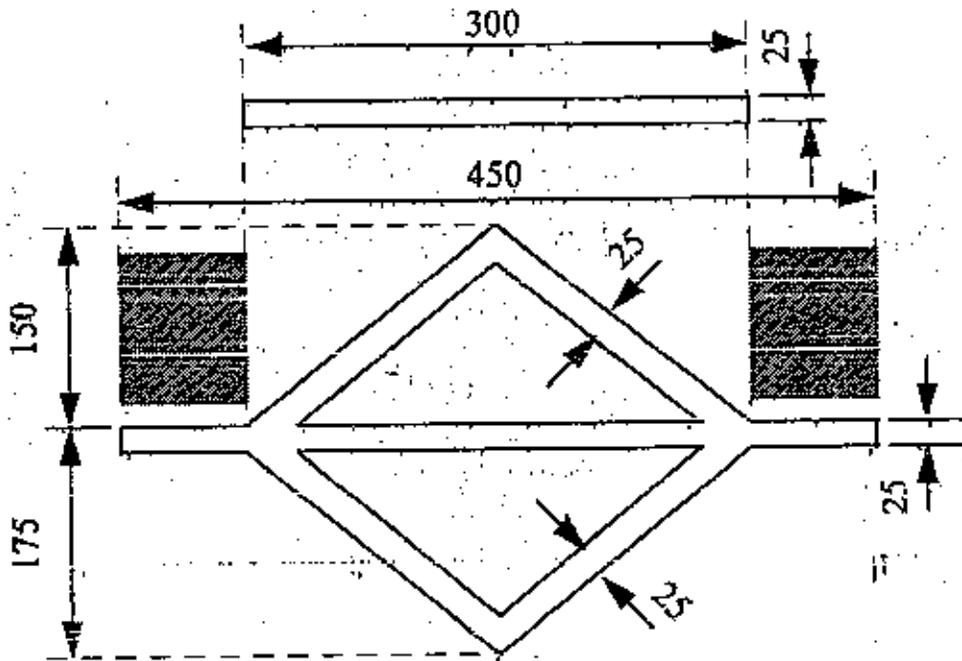
24.1 Las embarcaciones deberán exhibir en cada banda, al centro del buque, marcas grabadas, soldadas o buriladas, de modo de hacerlas indelebles e invariables, pintadas en color blanco sobre casco oscuro o, en color negro sobre casco claro. En ninguna condición de carga la misma podrá quedar sumergida. * se cambia

24.2 Las mencionadas marcas responderán al formato y tamaño indicado en el Apéndice 2 al presente reglamento. En el caso que el triángulo superior de la marca quede por encima de la cubierta expuesta, éste podrá suprimirse del resto de la marca.

24.3 Aquellas embarcaciones a las que le sea de aplicación el presente reglamento pero que además naveguen fuera del ámbito de la Hidrovía y que deban llevar otras marcas para ello, podrán mantener ambas marcas.

APÉNDICE 2

FORMATO DE LA MARCA DE FRANCOBORDO



Nota: En la zona rayada se colocarán las siglas de la Autoridad Competente en dimensiones de 115 x 75 mm. y acorde a las siguientes abreviaturas:

ARGENTINA:	R.A.
BOLIVIA:	R.B.
BRASIL:	C.P.
PARAGUAY:	R.P.
URUGUAY:	R.U.

APÉNDICE 1

CERTIFICADO DE ASIGNACIÓN DE FRANCOBORDO PARA LAS EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

(Sello Oficial)

Expedido en virtud de las disposiciones del Reglamento de Francobordo de la Hidrovia Paraguay-Paraná, en nombre del Gobierno de

_____ (nombre oficial completo del país)

por _____ (título oficial completo de la persona u organismo debidamente autorizado)

como competente en virtud de las disposiciones del Reglamento de Francobordo

para las embarcaciones de la Hidrovia Paraguay-Paraná)

Nombre de la Embarcación	Número o Letras Distintivas	Puerto de Registro	Eslora (L) definida en el Art. 3.3

Francobordo asignado como:

Tipo de Embarcación:

Embarcación nueva

Barcaza tanque / carga seca

(*)

(*)

Embarcación sin tapas de escotillas

Embarcación existente

Embarcación de Carga / Maderera

Francobordo medido desde la línea de cubierta: mm

El borde superior de la marca de la línea de cubierta, desde la cual se mide el francobordo está a mm de la cubierta en el costado.



Se certifica que esta embarcación ha sido inspeccionada y que su francobordo ha sido asignado y marcado de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de Francobordo para las Embarcaciones de la Hidrovia Paraguay-Paraná.

Expedido en _____ (Lugar y fecha de expedición del certificado)

(Sello de la autoridad que expide el certificado)

(Firma y aclaración del funcionario que expide el certificado)

(*) Tachar lo que no corresponda

Tabla comparativa de Francobordos
(ejemplo en barcaza de carga seca de 60 m de eslora).

Características:

L = 60 m

D = 3,66 m

B = 13,40 m

Factor de Flotabilidad $r = 0,205$

Brazola - Cierre : $b=11,40$ m $S=48,60$ m $h=2,20$ m

Sin Arrufo.

Reglamento Anterior:

Caso a) Con Tapas de Escotillas estancas a la intemperie, variando la altura (h) de brazola en metros.

	h=0,60	h=0,80	h=1,00	h=1,20	h=1,40	h=1,60	h=1,80	h=2,00
fb	622	622	622	622	622	165	108	50

Caso b) Sin Tapas de Escotillas , fb = 622 mm, cualquiera sea (h).

Reglamento Propuesto:

Caso a) Idem anterior

	h=0,60	h=0,80	h=1,00	h=1,20	h=1,40	h=1,60	h=1,80	h=2,00
fb	303	261	219	176	176	176	176	176

Caso b) Idem anterior

	h=0,60	h=0,80	h=1,00	h=1,20	h=1,40	h=1,60	h=1,80	h=2,00
fb	600	400	219	176	176	176	176	176

Tabla comparativa de Francobordos , ejemplos de Barcazas Tanque.

Caso 1:

L = 88 m

D = 3,66 m

B = 16,46 m

Factor de Flotabilidad $r = 0,269$

Sin Arrufo.

Reglamento Anterior: fb = 775 mm

Reglamento Propuesto: fb = 443 mm.

Caso 2:

L = 60,96 m

D = 3,66 m

B = 10,67 m

Factor de Flotabilidad $r = 0,205$

Tronco b = 8,89 m S = 50,76 m he = 1,067 m

Sin Arrufo

Reglamento Anterior: fb = 316 mm

Reglamento Propuesto: fb = 148 mm

Caso 3:

L = 45 m

D = 2,9 m

B = 10 m

Factor de Flotabilidad $r = 0,173$

Tronco b = 8,0 m S = 33,0 m he = 1,50 m

Sin Arrufo

Reglamento Anterior: fb = 52 mm

Reglamento Propuesto: fb = 128 mm

Caso 4:

L = 40,30 m

D = 2,9 m

B = 10,30 m

Factor de Flotabilidad $r = 0,163$

Tronco b = 7,0 m S = 34,0 m he = 1,30 m

Arrufo en Ppr = 600 mm en Ppp = 420 mm $x/L = 0,10$

Reglamento Anterior: fb = 50 mm

Reglamento Propuesto: fb = 120 mm

Tabla comparativa de Francobordos, ejemplos de Barcaza de Carga Seca

Caso 1:

L = 40,38 m

D = 2,90 m

B = 10,97 m

Factor de Flotabilidad $r = 0,162$

Brazola $b = 9,753$ m $S = 27,416$ m $h_e = 1,524$ m

Sin Arrufo

Reglamento Anterior : fb = 50 mm

Reglamento Propuesto : fb = 129 mm

Caso 2:

Idem anterior con arrufo.

Arrufo en Proa 584 mm y en Popa 508 , x/L en proa y popa = 0,10

Reglamento Anterior : fb = 50 mm

Reglamento Propuesto: fb = 78 mm

Caso 3:

L = 55,90 m

D = 3,60 m

B = 11,0 m

Factor de Flotabilidad $r = 0,194$

Brazola $b = 9,0$ m $S = 50,3$ m $h_e = 1,89$ m

Sin Arrufo

Reglamento Anterior : fb = 50 mm

Reglamento Propuesto: fb = 177 mm

Caso 4:

Idem caso 3, con arrufo.

Arrufo en Proa 600 mm y en Popa 400, x/L en proa y popa = 0,10

Reglamento Anterior : fb = 50 mm

Reglamento Propuesto: fb = 97 mm

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

Reglamento Único para la Asignación de Francobordo a los Buques de la Hidrovía

*. INTRODUCCIÓN

Durante la última reunión de Grupos Técnicos celebrada en la Ciudad de Punta del Este de la Rep. Oriental del Uruguay, la delegación Argentina presentó un documento de trabajo que incluía las enmiendas propuestas con motivo de lo acordado por el Grupo Técnico en la anterior reunión extraordinaria de Asunción. Dicho trabajo planteó una reestructuración global del reglamento, para lo cual se presentó un texto completo que sirvió de base a las deliberaciones de dicha reunión. En principio el grupo coincidió que en general, ese texto, presentaba ventajas comparativas evidentes respecto al anterior, por lo que se decidió utilizarlo como documento de trabajo para la elaboración del texto final a aprobar, teniendo siempre presente los objetivos expresados por la delegación Argentina, cuales fueron:

- a) Actualizar y esclarecer distintos conceptos y definiciones de manera de favorecer a una interpretación uniforme y adecuada del reglamento.
- b) Orientar expresamente el reglamento a la realidad y operatividad de la Hidrovía, contemplando explícitamente la modalidad y el tipo de transporte en la misma.
- c) Obtener, en general, substanciales reducciones del francobordo teniendo en cuenta la experiencia recogida por las Administraciones y la altura de ola del río en la zona que es de aplicación el Acuerdo.

Este documento, que se presenta con el objeto de continuar su análisis en la próxima reunión, contiene la totalidad de los artículos con las modificaciones acordadas en la anterior reunión y el texto de aquellos cuyo análisis quedó pendiente de aprobación se destaca con un subrayado

Con el objeto de coadyuvar a un desarrollo dinámico del estudio de este nuevo documento, la delegación Argentina ha continuado con el análisis y revisión del mismo y, teniendo en cuenta los debates y consideraciones de la última reunión, ha realizado modificaciones en aquellos artículos que no pudieron ser acordados, sometiéndolos a consideración de las demás delegaciones en el presente documento, figurando en texto subrayado, para que el mismo sea perfectamente claro de diferenciar.

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

COMENTARIOS Y OBSERVACIONES A LOS CRITERIOS DE ESTABILIDAD PARA EMBARCACIONES DE LA HIDROVIA (Apéndice 1 del Reglamento de Francobordo)

Finalizando los estudios de revisión del Reglamento de Francobordo de la Hidrovia, se analizó el texto de su apéndice sobre criterios de estabilidad, con las siguientes conclusiones. Las propuestas resultantes, se someten a consideración de las demás delegaciones:

- a) El punto 4.2 (Criterios para Embarcaciones de Pasaje) debe reescribirse por cuanto el mismo no resulta claro y debe simplificarse en lo relativo a sus requerimientos y reiteraciones, corrigiendo las omisiones y superposiciones que existen. A tal efecto se presenta nuevo texto como propuesta n° 1.
- b) El punto 5 (Criterios Equivalentes) debe reescribirse, como se presenta en la propuesta n° 2, por cuanto:
 - b.1) El criterio para barcazas (punto 5.1.2) arroja valores de altura metacéntrica excesivos debido a los valores de francobordo bajos de este tipo de embarcaciones, y establece presiones de viento excesivas y distintas a las aplicables a las demás embarcaciones.
 - b.2) El punto 5.1.3 carece de sentido práctico.
 - b.3) Los puntos 5.2 presentan reiteraciones como cálculos de momentos de viraje, y/o vientos y esta presentado de manera que se confunden verificaciones por momentos escorantes estáticos con efectos dinámicos como equivalentes.

Propuestas:

El objeto de las presentes propuestas es simplificar el texto existente unificando los criterios de momento escorante por efecto del viento y unidades uniformes en todas las expresiones matemáticas así como dar flexibilidad para efectos estáticos como ser el corrimiento de pasaje a una banda.

Propuesta N° 1: Reescribir el artículo 4.2 como figura a continuación.

4.2 Criterios Adicionales de Estabilidad en Embarcaciones de Pasaje.

4.2.1 El ángulo de equilibrio estático por efecto del corrimiento de los pasajeros a una banda no será mayor al $\text{arc tg}(1,5 fb / B)$ o a 10° , de los dos el menor. A tal efecto se adoptará para el cálculo del momento escorante la distribución de pasajeros mas desfavorable ya sea en altura como en ubicación transversal, con una densidad de ocupación, en general, no menor a 4 pasajeros por metro cuadrado.

4.2.2 El ángulo de equilibrio estático por efecto de la acción combinada de una acomodación de pasajeros desfavorable y del viento sobre la obra muerta (Mw) o por

efecto del viraje a una banda (M_v), no será mayor al $\text{arc tg } (2 f_b / B)$ o a 12° , de los dos el menor. Los momentos escorantes del viento y viraje se calcularán acorde a las siguientes expresiones:

$$\text{Momento del Viento } M_w \text{ (kNm)} = 0,001 \cdot p \cdot A (Z + d/2)$$

$$\text{Momento de Viraje } M_v \text{ (kNm)} = 0,2 \cdot V^2/L (KG - d/2) D$$

f_b : Francobordo, en m.

B : Manga de francobordo, en m.

V : velocidad máxima de la embarcación, en m/s.

L : Eslora de francobordo, en m.

KG : Altura del centro de gravedad, en m.

d : Calado, en m.

D : Desplazamiento, en t.

A : Area lateral de la obra muerta, en m^2 .

Z : Distancia vertical del centro de gravedad del área A , a la flotación, en m.

p : Presión del viento, en N/m^2 , acorde a la siguiente tabla:

$Z(m)$	1	2	3	4	5	6
$p(KN/m^2)$	116	139	159	172	184	194

El momento escorante por efecto de una acomodación desfavorable del pasaje deberá ser calculada con una distribución de pasajeros que corresponda a la acomodación más peligrosa bajo condiciones normales de operación. En el caso de embarcaciones de varias cubiertas, se tomará la más desfavorable en cada una de ellas.

Propuesta N° 2: Reescribir el artículo 5 como figura a continuación.

5 CRITERIOS EQUIVALENTES

5.1 Aquellas embarcaciones que no puedan asegurar su estabilidad con el criterio establecido en 4.1, deberán verificar los siguientes criterios equivalentes. Los momentos adrizantes deberán ser determinados de las curvas de estabilidad estática o de las curvas de estabilidad dinámica en concordancia con los valores de escora permisibles que se establezcan a continuación.

En embarcaciones de costados verticales el máximo momento adrizante (M_a) podrá ser determinado sin contruir las curvas correspondientes sobre la base de las siguientes expresiones:

a) Para acciones dinámicas $M_{ad} \text{ (kNm)} = 0,085 \cdot D \cdot GM \cdot \zeta$

b) Para acciones estáticas $M_{ae} \text{ (kNm)} = 0,172 \cdot D \cdot GM \cdot \zeta$

D = Desplazamiento de la embarcación, en t.
 GM = Altura metacéntrica corregida, en m.
 ζ = Angulo de escora admisible, en grados.

5.2 La altura metacéntrica corregida por niveles libres, no será menor a 0,35 m.

5.3 El máximo momento adrizante dinámico (M_{ad}) correspondiente al ángulo de inmersión de cubierta expuesta deberá ser mayor o igual al momento producido por la presión dinámica del viento (M_{vd}), donde:

$$M_{vd} \text{ (kNm)} = 0,002 \cdot p \cdot A \cdot Z$$

donde p , A , Z son los definidos en 4.2.2.

5.4 En embarcaciones que transporten carga sobre cubierta expuesta o en bodegas en las que el centro de gravedad del área lateral del buque y la carga se encuentre a una altura mayor a 2 m desde la flotación, deberán verificar que el momento estático adrizante (M_{ae}) correspondiente al 80% del ángulo de inmersión de la cubierta expuesta sea mayor o igual al momento producido por la presión estática del viento (M_w) tal como se define en 4.2.2.

GRUPO TECNICO

"ASUNTOS ADUANEROS"

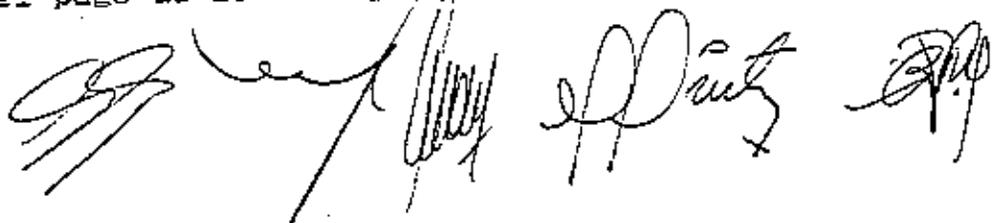
En la ciudad de Asunción, República del Paraguay, los días 8, 9 Y 10 de abril de 1996, se reunieron los representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, cuyos integrantes figuran en el Agregado 1 de la presente Acta, a fin de considerar los temas técnicos aduaneros inherentes al Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

El grupo sesionó bajo la presidencia del Doctor José Cáceres Fariás de la delegación de Paraguay actuando como relatora la Ingeniera Silvia Gabay de la delegación Argentina.

Se consideraron las recomendaciones formuladas en las reuniones celebradas en la ciudad de San Pablo (Brasil) el 24 de julio de 1995, y en la ciudad de Punta del Este (Uruguay) los días 4, 5, 6, y 7 de diciembre de 1995, procediéndose a la redacción de un proyecto de Reglamentación que obra como agregado 2 de la presente, tal como fuera encomendado en la agenda acordada por el Plenario de la Reunión de Grupos Técnicos.

1. Las delegaciones observan la necesidad de reglamentar el art. 11 del PASAA, con relación a la figura de Operador de Transporte Multimodal. En ese sentido se comprometen a traer las propuestas para su estudio en la próxima reunión.
2. Con respecto al pedido de la reglamentación del art. 20 solicitada en la Reunión de San Pablo y lo informado en la Reunión de Punta del Este, las delegaciones acuerdan que no es necesaria tal reglamentación y respecto a la expresión " y verificarán que la unidad de transporte ofrezca suficiente seguridad", se acuerda que dicha seguridad está dada por la condición que exige el art. 5 del PASAA.
3. Con relación a la reserva de opinión de la Delegación Argentina para los puntos 3 a 8 de la Reunión de Punta del Este, dicha opinión queda emitida en el proyecto de reglamentación que se acuerda.

A su vez la Delegación Argentina informa:
Con relación al punto a) de la Reunión de Punta del Este "Horario de atención de las Oficinas Aduaneras", la normativa vigente (Resolución Nº 8/94), ha fijado una jornada hábil de labor en los lugares operativos de 07.00 a 19.00 hs. de lunes a viernes, quedando para el lapso restante la prestación de tareas a pedido del usuario, con el pago de la tasa por Servicios Extraordinarios.



Hidrovia: Clorinda - Formosa - Barraqueras - Corrientes -
Goya - Santa Fe - Paraná - Diamante - San Lorenzo -
Rosario - Villa Constitución - San Nicolás - San Pedro -
Campana.

La Delegación Brasileña informa que los horarios de atención de las aduanas habilitadas a la Hidrovia serán confirmados en la próxima reunión.

La Delegación Paraguaya informa:

a) Con relación al punto II - inciso a) del Acta de Punta del Este, que el horario de atención de las Oficinas Aduaneras en las operaciones por la Hidrovia es de 7.00 a 19.00 horas. Los días inhábiles, domingos y feriados y la atención en horas inhábiles se autorizan a solicitud del interesado y a cargo del mismo.

b) Respecto al inciso b) que es libre la entrada y salida de las embarcaciones por los Puertos Paraguayos, y los efectos de los tripulantes y pasajeros se hallan liberados de gravámenes.

c) Que a los fines señalados en el inciso c) los Puertos utilizados son los de Fuerte Olimpo, Concepción, Asunción, Villeta y Pilar.

4. Con respecto a la operación de transbordo la delegación de Argentina y Paraguay proponen la siguiente reglamentación:

A los fines previstos de Art. 15 inciso a) del PASAA, cuando se trate de transbordo de mercaderías procedentes de terceros países, el llenado del MIC/DTA se efectuará en las siguientes condiciones para los campos que se indican:

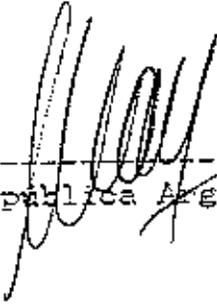
Campo 13 (valor FOB): Cuando se trate de transbordo de importación con destino a un Estado Parte no será obligatorio su llenado.

Campo 9 (nombre y domicilio del consignatario), Campo 11 (cantidad de bultos), Campo 12 (peso bruto) y Campo 14 (marcas y números, descripción de mercaderías): su llenado será reemplazado por las copias de los Manifiestos de Origen, firmados por el transportista que suscribe el campo 17.

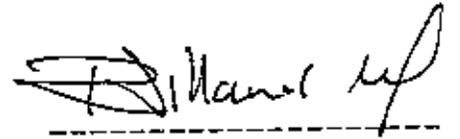
Las delegaciones de Bolivia, Brasil y Uruguay reservan su opinión respecto a este tema para la próxima Reunión.

5. La delegación de la República de Bolivia señala que las conclusiones que se ha arribado en la presente Reunión será puesto a consideración de las autoridades nacionales de dicho país, quienes en la próxima Reunión emitirán su opinión definitiva sobre los temas tratados.

El Consejo Plenario del Mercosur suscribió el 10 de abril de 1998, con la aprobación de la presente Acta.



República Argentina



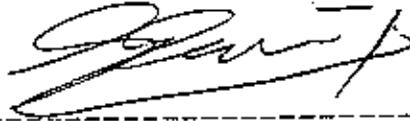
República de Bolivia



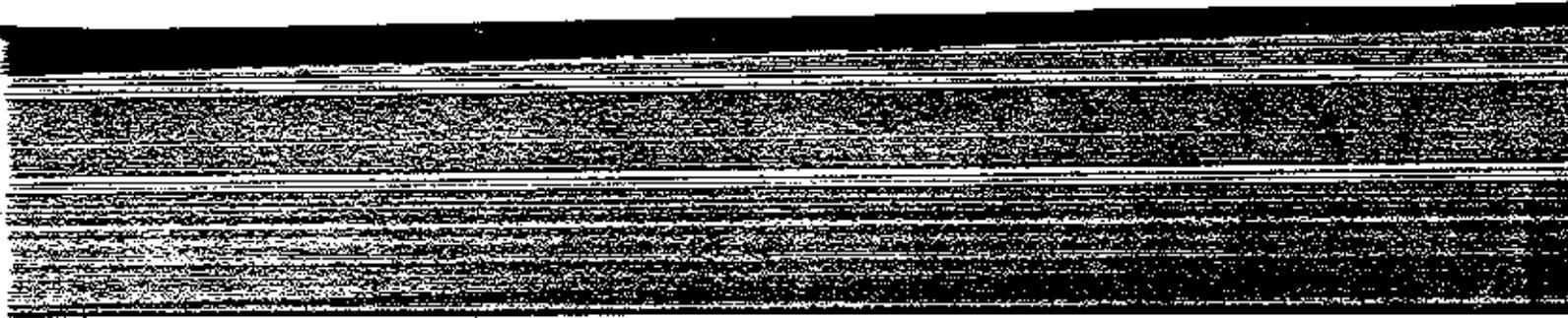
República Federativa del Brasil



República del Paraguay



República Oriental del Uruguay



AGREGADO
LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Ing. Silvia GABAY
Jefe División Normativa de Importación
Administración Nacional de Aduanas de Arge

BOLIVIA

Dra. Ruzena VILLARROEL M.
Encargada del Tratado de la Cuenca del Plata
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

BRASIL

Ing./Dr. Lucas AZEVEDO MOREIRA DOS SANTOS
Coordinador - General Patrimonial Substituto
Procuradoria General de la Fazenda Nacional

Dr. Evandro Pedro PINTO
Asesor Especial do Secretário da Receita Federal
Secretaria da Receita Federal
Ministério da Fazenda - Brasília

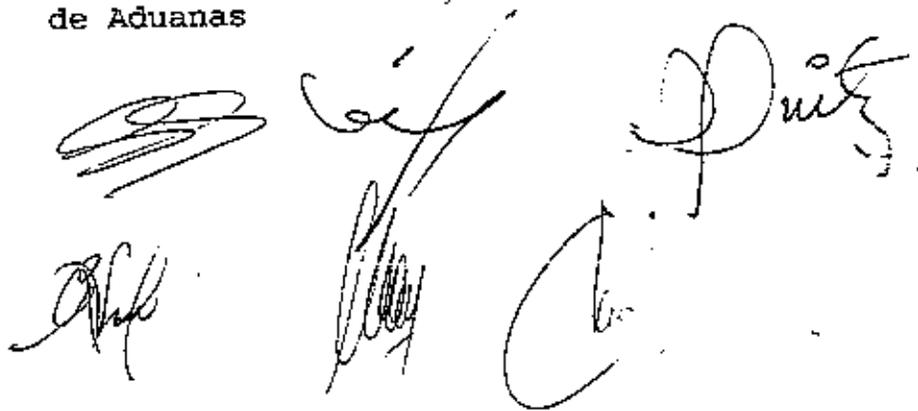
PARAGUAY

Dr. José de Jesús CACERES FARIAS
Asesor Técnico
Dirección General de Aduanas

Sr. Reinaldo Antonio PAREDES OVIEDO
Contralor de Depósitos Fiscales
Dirección General de Aduanas

URUGUAY

Dra. SILVIA SERVETTI
Asesor Letrado
Dirección General de Secretarías de la Dirección Nacional
de Aduanas

The block contains several handwritten signatures in black ink. There are approximately six distinct signatures, some appearing to be initials and others more full names, written in a cursive style. They are located below the typed list of participants.

AGREGADO II

PROYECTO DE REGLAMENTACION DEL PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE ASUNTOS ADUANEROS (PASAA)

ART. 1

A los fines previstos en el Art. 7º del PASAA, el Régimen de garantía aplicable para la habilitación de los depósitos a que se refiere el mismo, podrá ser para el caso de coincidir la figura del depositario con el armador, el previsto en el Art. 13.

En caso de no coincidir dichas figuras o si el armador/depositario no aceptare la opción prevista en el párrafo anterior, deberá constituir garantía de acuerdo a la legislación aduanera del Estado Parte.

ART. 2

A los fines previstos en Art. 13 del PASAA, se recurrirá únicamente a la garantía dispuesta en el mismo en la cantidad de unidades de transporte que cubra el monto de la deuda. En consecuencia, las restantes embarcaciones de la flota no serán objeto de detención para garantía de eventuales deudas.

ART. 3

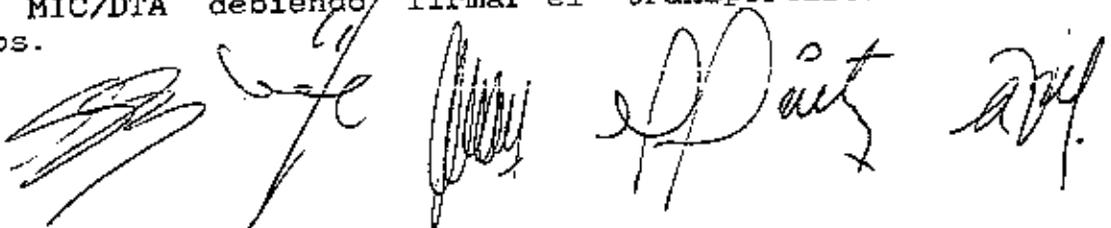
A los fines de la aplicación de los Arts. 15, Inciso b) y 17, inciso a) del PASAA, deberá acreditarse previamente el carácter de Armador de la Hidrovía y de Embarcación de la Hidrovía, en la forma que se establezca en concordancia con el Capítulo VI del Acuerdo.

ART. 4

A los fines previstos en los Arts. 16 y 18 del PASAA, cuando no resulte posible el precintado, las Aduanas de Partida o de Embarque Fluvial consignarán tal circunstancia en el campo 16 del MIC/DTA, con la siguiente leyenda: "Art. 9º del Protocolo Adicional" indicando puntualmente los elementos tomados en cuenta por la Aduana de partida a los fines del control a realizar por parte de la Aduana de destino.

ART. 5

A los fines previstos en el art. 21 del PASAA, el declarante deberá identificar el destino de cada uno de los ejemplares del MIC/DTA debiendo firmar el transportista cada uno de ellos.



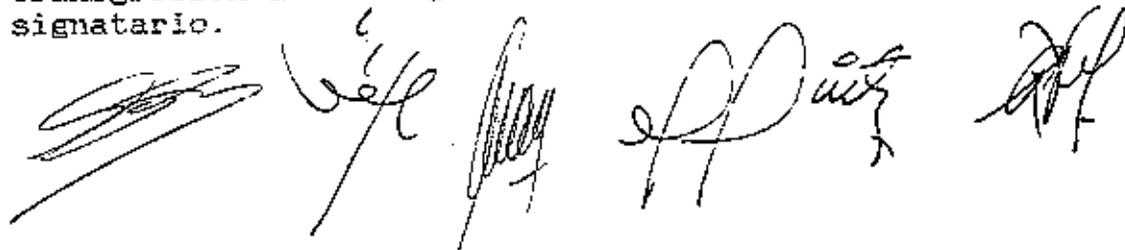
A tales efectos en el Campo 1 del MIC/DTA se asignará el destino de cada ejemplar agregando al número principal una numeración secuencial del tipo: /1, /2, /3, ect. siendo:

- /1: aduana de partida
- /2: aduana de embarque fluvial
- /3 y sucesivos : escalas y/o aduana de destino

En la aduana de destino se entregará un ejemplar adicional consignando en el campo 1 del mismo la leyenda "TORNAGUIA".

ART. 6

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



APENDICE

ACTA DEL

GRUPO TECNICO N° 4

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

En la ciudad de Asunción, Capital de la República del Paraguay, a los 8 días del mes de abril de 1996, se ha reunido el Grupo Técnico N° 4, con el fin de continuar el estudio del Anteproyecto del Régimen Unico de Infracciones y Sanciones de la Hidrovia Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), bajo la presidencia y relatoría del Doctor Miguel Angel Britos y el Doctor Estanislao Mario Lezcano Fleitas, pertenecientes ambos a la Delegación del Paraguay.

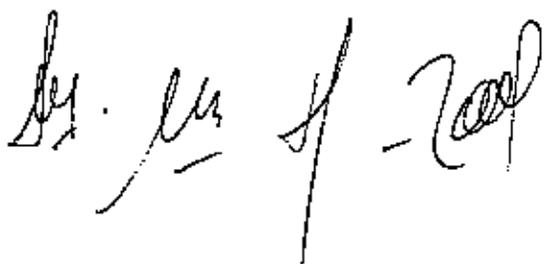
La nómina de participantes figura en el Agregado I de la presente Acta.

Se utilizaron como documentos de trabajo el texto elaborado por el Grupo Técnico en la Reunión de Punta del Este, República Oriental del Uruguay, y en lo referente al Título II se utilizó el documento preparado por el INTAL, denominado Modificaciones propuestas al Título II del Anteproyecto de Régimen Unico de Infracciones y Sanciones de la Hidrovia Paraguay - Paraná.

Respecto del tratamiento de los Artículos 20, 23 y 26 el Grupo Técnico, resolvió posponer su análisis para la próxima reunión, a fin de avocarse de lleno al extenso articulado del Título II.

Quedó abierto el estudio de los artículos del mencionado Título II, cuya nueva redacción consta en el Agregado II, que forma parte integrante de la presente.

En general, fueron adoptadas las sugerencias propuestas por el INTAL.



Analizadas las sugerencias 6, 17, 17 Bis y 24, referidas a la caducidad de los Certificados de Seguridad de Navegación, Arqueo y Francobordo, respectivamente, en razón de la matriculación de la embarcación en un País Signatario distinto al otorgante, el Grupo Técnico acuerda en manifestar al CIH que convendría estudiar la posibilidad de modificar los reglamentos pertinentes a los fines de reconocer la validez de los certificados extendidos por el País Signatario de origen, cuando las embarcaciones se matriculara en otro Estado Parte.

En lo atinente al Artículo 37, queda suspendido su tratamiento hasta la finalización del Reglamento que se encuentra preparando el Grupo Técnico correspondiente sobre Adecuación del SOLAS 74 (Sugerencia 12).

El Artículo 43, será estudiado en la próxima reunión (Sugerencia 21), por cuanto la conducta descripta, podría constituir delito de acción penal.

La supresión del Artículo 45 propuesta por el INTAL queda en suspenso hasta tanto se resuelva el tema que se encuentra en estudio en el Grupo Técnico correspondiente.

En cuanto al Artículo 50 se suspende la adopción del texto pertinente, hasta la próxima reunión, pues, se necesita una aclaración respecto de la diferencia entre la redacción del Artículo 17 del Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná, (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad y el Artículo 3º, 1.1 del Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía.

Respecto de la Sección 10 sobre Remoción de Obstáculos No Permanentes para la Navegación, ha quedado acordada sin perjuicio de elevar la pertinente consulta respecto de los sujetos imputables en las figuras contravencionales de los Artículos 62 a 64.

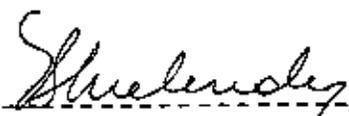
En cuanto a la Sección nueva sobre Normas para la Navegación la Sugerencia 44 se ha suprimido sin perjuicio de volver a estudiar la cuestión si fuese necesario.

El Grupo Técnico eleva a consideración del CIH, la propuesta de celebrar una reunión intermedia previa a la de XXII Reunión Ordinaria del CIH, a los efectos de avanzar en el estudio del Régimen.

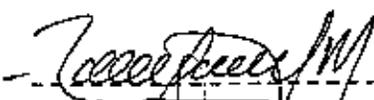
[Handwritten signatures]

Las Delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil y Uruguay agradecen a la Delegación y a las Autoridades de la Republica del Paraguay, la generosa bienvenida y hospitalidad, cordialidad y buena voluntad dispensada durante la realización de la presente Reunión del Grupo Técnico N° 4.

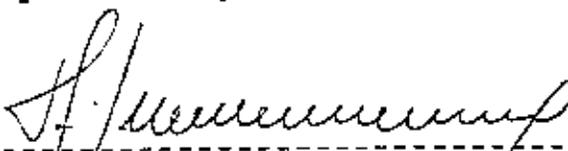
El Grupo labra la presente y la remite para su aprobación al CIH con lo actuado hasta la fecha según consta, suscribiendose a los 10 días del mes de abril de 1996.



República Argentina



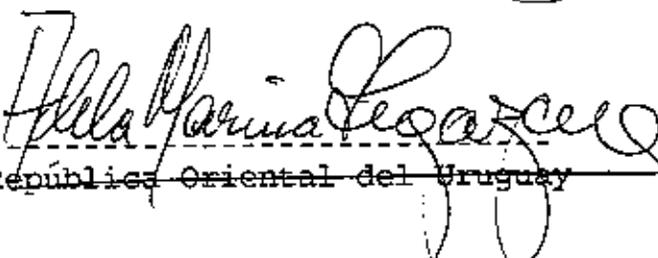
República de Bolivia



República Federativa del Brasil



República del Paraguay



República Oriental del Uruguay

AGREGADO I

LISTA DE PARTICIPANTES

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Dra. BEATRIZ CRISTINA MELENDEZ
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional
del Programa Hidrovía Paraguay - Paraná.

Dr. CARLOS HECTOR FIGUEROA
Subprefecto - Jefe de Sección Asuntos
Administrativos - Prefectura Naval
Argentina.

Cap. de Corbeta GUILLERMO JOSUE BARTOLETTI,
Jefe Derecho Marítimo - Secretaría General
Naval
Armada Argentina

BOLIVIA

Tte. de Navío ROLANDO SALVATIERRA MUÑOZ
Armada Boliviana.

BRASIL

Cap. de Fragata FRANCIS FIXEL
Diretoria de Portos e Costas
Marinha do Brasil

PARAGUAY

Dr. MIGUEL ANGEL BRITOS,
Director General de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores.

Dr. ESTANILAO MARIO LEZCANO F.
Asesoría Jurídica, Administración Nacional
de Navegación y Puertos (A.N.N.P).

los
lu
J
J
2000

Dr. MARIA LOURDES ZAYAS DE FRETES
Centro de Armadores.

Tte Fragata JM VICTOR HUGO RONZEWSKI M.
Prefectura General Naval
Armada Nacional.

Dra. MARIA OTILIA GRACIA DE MIRANDA
Asesoría Jurídica - Comando de la Armada
Armada_Nacional

URUGUAY

Dra. ADELA MARINA LEGAZCUE
Dirección General de Transporte Fluvial y
Marítimo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

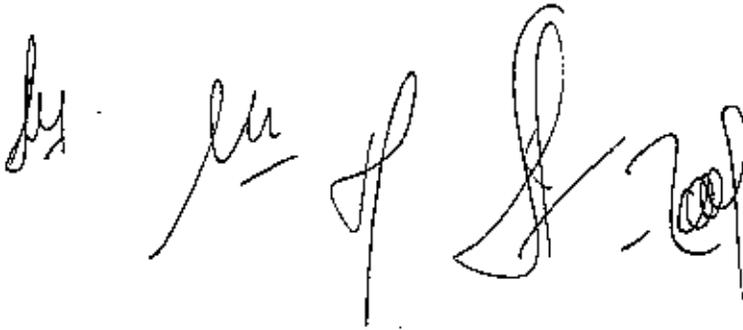
Cap. de Fragata RICARDO J. CUSTODIO,
Dirección Registral y de Marina Mercante.
Prefectura Nacional Naval - Armada Nacional.

ORGANISMOS INTERNACIONALES

INTAL

Dr. MIGUEL ANGEL RIVAS

Dr. JUAN JOSE TACCONE

By 

AGREGADO II

MODIFICACIONES PROPUESTAS AL TITULO II DEL PROYECTO DE REGIMEN UNICO DE INFRACCIONES Y SANCIONES DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA

TITULO II DE LAS INFRACCIONES

Capítulo 1 Infracciones imputables al propietario o al armador

Sección 1 Luces y marcas

Artículo 32

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giros (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto en materia de luces y marcas por el Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Hidrovía Paraguay - Paraná.

Sección 2 Certificados de seguridad

Artículo 33

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sin haber obtenido el Certificado de Seguridad de la Navegación.

Artículo 34

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo el Certificado de Seguridad de la Navegación.

Artículo 35

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación.

Artículo 36

Artículo (S 5)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber perdido sus condiciones mínimas de seguridad.

Artículo 36 BIS (S 6)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber sido eliminada de la matrícula nacional del País Signatario otorgante.

Artículo 36 TER (S 7)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber vencido su plazo de validez.

Artículo 36 CUATER (S 8)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de no haber cumplido con las inspecciones intermedias o complementarias pertinentes.

Artículo 36 (QUINTO S 9)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de habersele efectuado modificaciones que alteraran las condiciones de seguridad que dieron origen a su otorgamiento.

Artículo 36 (SEXTO S 10)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber sufrido averías que afectaran las condiciones de seguridad que dieron origen a su otorgamiento.

Sección 3
Seguridad de embarcaciones tanque

Artículo 37

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Londres, 1974), sus Protocolos y Enmiendas.

Artículo 37 (BIS)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto por el Régimen Unico de Seguridad de las Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Sección 4
Arqueo

Artículo 38

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sin haber obtenido el Certificado de Arqueo.

Artículo 39

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo el Certificado de Arqueo.

Artículo 40

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Arqueo en razón de habersele efectuado modificaciones que alteraran el arqueo bruto o neto.

Artículo 40 (BIS)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Arqueo en razón de haber transcurrido tres (3) meses desde su matriculación en un País Signatario distinto al otorgante.

Artículo 40 (TER)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Arqueo en razón de su matriculación en un País No Signatario.

Sección 5 Asignación de francobordo

Artículo 41

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sin haber obtenido la certificación de francobordo.

Artículo (41 BIS)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro, al propietario o armador de la embarcación, según corresponda, que navegara u operara sin poseer a bordo la certificación de francobordo asignado por las autoridades competentes.

Artículo 42

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro, al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación, cuyas marcas de francobordo no se ajustaran a las disposiciones del Reglamento Unico para la Asignación de Francobordo a Buques de Carga.

Artículo 43

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda de la embarcación cuyas marcas de francobordo hubieran sido alteradas respecto de las que se le asignaran conforme la certificación efectuada por las autoridades competentes.

Artículo 44

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sobrepasando la línea de máxima inmersión del francobordo asignado.

Artículo 45

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el plazo de validez de asignación del francobordo.

Artículo 46

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación, que navegara u operara habiendo caducado el francobordo asignado, en razón de haberse introducido modificaciones que hubieran alterado las condiciones iniciales de asignación.

Sección 6

Transporte de mercancías sobre cubierta

Artículo 47

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta careciendo de la autorización pertinente.

Artículo 48

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que transportara sobre cubierta mercancías no autorizadas por el Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía o por las autoridades competentes.

Artículo 49

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que transportara mercancías peligrosas sobre cubierta en infracción a lo dispuesto por el Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía o por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Londres, 1974), sus Protocolos y Enmiendas.

Texto Acordado

Artículo 50

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro, al propietario o armador de la embarcación tanque, según corresponda, que transportara mercancías sobre cubierta cuando transportara productos con punto de inflamación inferior a setenta grados centígrados.

Texto Sugerido

Artículo (...)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación tanque que transportara mercancías sobre cubierta, cuando transportara sustancias inflamables a temperatura inferior a setenta grados centígrados (70° C).

Artículo 51

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta, sin autorización, cuando transportara más de doce (12) pasajeros.

Artículo 52

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo los duplicados de los planos y cálculos demostrativos de la aptitud para transportar mercancías sobre cubierta, aprobados por las autoridades competentes.

Artículo 53

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta habiendo caducado la autorización otorgada.

Artículo 54 SUPRIMIDO

Sección 7

Transporte de mercancías sólidas a granel

Artículo 55

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto por el Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel (CCG), en lo que fuera pertinente.

**Sección 8
Pilotaje**

Artículo 56

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sin piloto, cuando el capitán, patrón u oficial fluvial carecieran de la habilitación pertinente.

Artículo 56 (BIS *)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sin piloto, hallándose vencida la habilitación del capitán, patrón u oficial fluvial a cargo para el ejercicio del pilotaje.

Artículo 57

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro, al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación, que navegara con piloto, cuya habilitación para la navegación del tramo estuviera vencida.

Artículo 58

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, que impidiera el embarco de aspirantes a pilotos de la Hidrovía para la realización de viajes de práctica.

**Sección 9
Dotación de seguridad**

Artículo (NUEVO...)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sin haber obtenido el Certificado de Dotación de Seguridad.

Artículo 59

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara con una dotación de seguridad inferior al mínimo exigido por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

Artículo 60

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo el Certificado de Dotación de Seguridad.

Artículo 61

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación, que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Dotación de Seguridad, en razón de habersele efectuado modificaciones de relevancia que alteraran su tonelaje de arqueo, haber cambiado su servicio o la potencia de la planta propulsora.

Sección 10

Remoción de obstáculos no permanentes para la navegación

TEXTO ACORDADO

Artículo 62

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al que procediera a la investigación, remoción, extracción o demolición de obstáculos no permanentes para la navegación sin autorización.

TEXTO SUGERIDO:

Artículo (S 41)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al que procediera a la investigación, remoción, extracción o demolición de obstáculos no permanentes para la navegación sin autorización.

TEXTO ACORDADO:

Artículo 63

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al que no adoptara las acciones inmediatas y preliminares exigidas por las autoridades competentes con antelación a la investigación, remoción, extracción o demolición de obstáculos no permanentes para la navegación o utilizara medios o procedimientos vetados por las mismas.

TEXTO SUGERIDO:

Artículo (S 42)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al que no adoptara las acciones inmediatas y preliminares exigidas por las autoridades competentes con antelación a la investigación, remoción, extracción o demolición de obstáculos no permanentes para la navegación, o utilizara, a tal fin, medios o procedimientos vetados por aquellas.

TEXTO ACORDADO:

Artículo 64

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro, al que habiendo sido intimado por las autoridades competentes, no procediera a la remoción, extracción o demolición de obstáculos no permanentes para la navegación o no cumplimiento con los plazos fijados por las mismas.

TEXTO SUGERIDO:

Artículo (S 43)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al que habiendo sido intimado por las autoridades competentes, no procediera a la remoción, extracción o demolición de obstáculos no permanentes para la navegación, o no diera cumplimiento a los plazos fijados por aquellas a tal fin.

SECCION NUEVA

SECCION
Normas para la navegación

Artículo (S 45)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, del convoy de navegación por empuje cuyas dimensiones superaran los máximos permitidos por el Régimen Unico de Dimensiones Máximas de los Convoyes.

Artículo (S 46)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, del remolcador o empujador cuya potencia de máquinas no garantizara en tramos críticos la maniobrabilidad del convoy en navegación.

Artículo (S 47)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, del remolcador que llevara acoderada o abarloada más de una embarcación por banda.

Sección 11
Comunicaciones en lo relativo a la Navegación

Artículo 65

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación, que navegara u operara careciendo de los equipos de comunicaciones exigidos por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

Artículo 65 (BIS)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara con equipos de comunicaciones que no se hallaran en condiciones de operación.

Sección 12
Estadía en Puerto

Artículo 66

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación o convoy que estando atracada en puerto o lugares de atraque no tuviera permanentemente, una persona responsable de su seguridad.

Artículo 66 (BIS)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que no tomara remolque maniobra de puerto cuando resultara obligatorio.

Artículo 67

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que no tomara práctico de puerto cuando resultara obligatorio.

Sección 13

**Transporte de Hidrocarburos, Sustancias Nocivas Liquidas,
Sustancias Perjudiciales y Mercancías Peligrosas.**

Artículo 68

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación o del buque que utilicen la Hidrovía que no presentara la notificación del transporte de mercancías peligrosas a la entrada o salida de puerto.

Artículo 68 (BIS)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación o del buque que utilicen la Hidrovía que presentara la notificación del transporte de mercancías peligrosas con una antelación inferior a veinticuatro (24) horas a la entrada o salida de puerto.

Artículo 69

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara mercancías peligrosas sin llevar a bordo la documentación requerida por el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas en la Hidrovía Paraguay-Paraná o por las normas internacionales pertinentes.

Artículo 69 (BIS)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara mercancías peligrosas sin llevar a bordo las publicaciones requeridas por el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 70

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que transportara hidrocarburos o sustancias nocivas careciendo de póliza de seguros vigente contra incidentes de contaminación.

Artículo 70 (BIS)

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación que transportara mercancías peligrosas sin poseer a bordo copia de la póliza de seguros vigente contra incidentes de contaminación.

Artículo 71

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara mercancías peligrosas ocontaminantes en bultos, en infracción a lo dispuesto por el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código I.M.D.G.) o por el Anexo III del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78).

Artículo 72

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara mercancías sólidas peligrosas a granel en infracción a lo dispuesto por el Apéndice B del Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel (CCG).

Artículo 73

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara productos químicos líquidos peligrosos a granel en infracción a lo dispuesto por el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CGrQ), por el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ) o por el Anexo II del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78).

Artículo 74

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara gases licuados a granel en infracción a lo dispuesto por el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG), por el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CG) o por el Código para Buques Existentes que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CGB).

Artículo 75

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara hidrocarburos en violación a lo dispuesto por el Anexo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78), en cuanto fuera aplicable.

Sección 14

Transporte y Vertimientos de Desechos Peligrosos

Artículo 76

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación o del buque que vertiera en la Hidrovía desechos peligrosos u otras materias de tal naturaleza.

Artículo 77

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara desechos peligrosos u otras materias de tal naturaleza.

Sección 15 Regimen de la Descarga

Artículo 78

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación o del buque que descargara en la Hidrovía hidrocarburos provenientes de su régimen operativo.

Artículo 79

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación o del buque que descargara en la Hidrovía sustancias nocivas líquidas transportadas a granel procedentes de operaciones de limpieza y deslastrado de tanques.

Artículo 80

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al propietario o armador, según corresponda, de la embarcación o del buque que descargara en la Hidrovía aguas sucias o basuras.