

XXV Reunión CIH

9 y 10 octubre 1997. Montevideo-Uruguay

-Actas

-Informe de los Grupos Técnicos

-Acta Grupo Técnico Nº 1

-Acta Grupo Técnico Nº2

-Acta Grupo Técnico Nº3

-Declaración de Delegaciones sobre items pendientes

-Acta grupo Técnico nº4

-Informe Anual del delegado administrativo de la Comisión del Acuerdo

-Proyecto de Reglamento Único de Infracciones y Sanciones de la HPP

**INFORME FINAL DE LA XXVa. REUNION DEL
COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA
PARAGUAY-PARANÁ
(Pto. de Cáceres - Pto. de Nueva Palmira)**

Montevideo, República Oriental del Uruguay
9 y 10 de octubre de 1997

- I. Las Delegaciones del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) se reunieron en la Ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, los días 9 y 10 de octubre de 1997, precedido por la Reunión de Grupos Técnicos y Grupo Asesor, los días 6, 7 y 8 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 y de los miembros de la Secretaría Ejecutiva del Comité.
- III. En primer lugar el Secretario General de la ALADI Ing. Antonio ANTUNEZ dio la bienvenida a las delegaciones y resaltó la importancia del Programa Hidrovía para el proceso de integración que vive la región.
- IV. Seguidamente se procedió a la apertura de la Reunión a cargo del Ministro de Transporte y Obras Públicas, Ing. Lucio CACERES BEHRENS, quien luego de dar la bienvenida a las Delegaciones, dejó formalmente inaugurada la XXVa. Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Asimismo expresó la relevancia que ha tenido la Hidrovía como representación física de integración de la región y la necesidad de agilizar el proceso para acompañar la dinámica que le imprime el sector privado. Destacó la necesidad de mantener presente al momento de redactar los reglamentos el principio de igualdad de oportunidades entre todos los actores de la Hidrovía, en particular los armadores y profesionales que desempeñan tareas abordo.
- V. Se procedió a la elección de las autoridades de la Reunión, recayendo la Presidencia en la persona del Sr. Jorge SANGUINETTI, Jefe de la Delegación de Uruguay, la Vice-Presidencia a cargo del Ing. Ramón CABRERA de la Delegación de Paraguay y la Relatoría a cargo del Ing. Naval Luis R. PERDOMO, de la Delegación de Uruguay, con apoyo de la Secretaría Ejecutiva.
- VI. Posteriormente se aprobó el Temario de la reunión, el cual quedó de la siguiente manera:

1. Informe de las Actividades de la Secretaría Ejecutiva.
2. Informe del Grupo Asesor Naval.
3. Informe Final de los Grupos Técnicos.
4. Informe de la Comisión de Coordinación Técnica (CCT)
5. Informe de la Comisión del Acuerdo.
6. Tratamiento de los asuntos no resueltos en los Grupos Técnicos y la Comisión del Acuerdo.
7. Análisis de los documentos a ser tratados en la Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata.
8. Aprobación del Memorándum de Entendimiento, elaborado en la XVIIIa. Reunión del CIH, "internación de los reglamentos y su puesta en vigor".
9. Acta suscripta entre el FONPLATA, la ALADI y la Secretaría Ejecutiva del CIH en oportunidad de reunirse para el tratamiento del Sistema de Información de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
10. Tratamiento del Punto IX. del Informe Final de la XXIVa. Reunión del CIH.
11. Aprobación del Reglamento Único de Inspecciones de las Embarcaciones.
12. Comentarios de las Delegaciones de Argentina y Paraguay acerca de la Reunión de los Grupos Técnicos sobre el dragado de mantenimiento entre Santa Fe y Asunción.
13. Informe de la Delegación de Bolivia sobre el desarrollo de los trabajos de mantenimiento en el Canal Tamengo.
14. Informe de los Expertos del Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos de América sobre los estudios en el tramo del Río Paraguay entre Asunción y Rio Apa, especialmente en Remanso Castillo.
15. Varios.

VII.

Pasando al tratamiento del Punto 1, el Secretario Ejecutivo informó sobre las actividades desarrolladas por la Secretaría en el período comprendido entre la XXIVa. y XXVa. Reunión del Comité, resaltando entre otras, las desarrolladas por la Misión dispuesta a Cambridge, la que participó en los talleres

organizados por el Centro para la Integración Fluvial de Sudamérica. Esta misión culminó sus tareas navegando el Río Mississippi donde pudo intercambiar experiencias con profesionales de la Empresa ACBL S.A. y funcionarios del Servicios de Guardacostas de los Estados Unidos (Nueva Orleans).

A su vez informó sobre la participación de esta Secretaría en el Forum Internacional de la Hidrovía celebrado en Campo Grande, RFB y en el ECOSUR 97 efectuado en la Ciudad de Paraná, RA. Asimismo detalló aspectos sobre la presentación realizada por el Centro Volpe, situado en la ciudad de Boston (USA), referente a los Sistemas de "Ayuda a la Navegación" y "Control Puerto".

Finalmente, comentó la situación actual del llamado a Concurso de Consultores sobre el Estudio "Desarrollo de la Zonas Productivas en las Areas de Influencia Portuaria" financiado por el FONPLATA, expresando que sólo queda pendiente la firma del contrato entre los consultores calificados en las cinco especialidades y el Secretario Ejecutivo del CIH.

- VIII. El Sr. Capitán de Navío (C.G.) Guillermo RAMIS, procedió a dar lectura del Informe del Grupo Asesor Naval, Anexo II, el que fue aprobado por el CIH al no merecer observaciones.

Se resaltó asimismo la valiosa colaboración brindada por los servicios Hidrográficos de la República Argentina y la República Federativa del Brasil en la confección del Derrotero de la Hidrovía.

- IX. El Informe de los Grupos Técnicos, Anexo III, fue presentado por la Dra. Adela Marina LEGAZCUE de la República Oriental del Uruguay la que destacó aquellos aspectos que requerían una atención especial por parte del CIH.

En particular resaltó el escaso avance logrado en el tema "Régimen Uniforme sobre los Requisitos para Ejercer el Pilotaje", y las diferencias de criterio técnico que han impedido la finalización y aprobación del "Reglamento de Inspecciones de Embarcaciones de la Hidrovía".

Manifestó además, la necesidad que algunos de los Grupos Técnicos realicen reuniones intermedias a las del CIH, a los efectos de cumplir con los plazos de finalización de los reglamentos establecidos en la XXIVa. Reunión realizada en Cuiabá.

- X. El Ing. Roberto SUAREZ NICOLINI de la Delegación de la República Oriental del Uruguay realizó una breve reseña del informe confeccionado por la Comisión de Coordinación Técnica, en donde manifestó la necesidad de disponer de un "Programa Ejecutivo de Mejoramiento de la Hidrovía". En tal sentido, se acordó que los países definan y comuniquen a la Secretaría Ejecutiva, en un plazo de 30 días, sus respectivos "Planes de Acción para el

Mejoramiento de la Hidrovía a Corto Plazo" conteniendo los proyectos en ejecución y los que deberán iniciarse con prioridad, incluyendo los presupuestos respectivos y plazos de ejecución.

A partir, de los Planes de Acción referidos, la CCT elaborará el Programa Ejecutivo de Corto Plazo, incluyendo la caracterización de los mejoramientos y cronograma de acciones (proyecto, aprobación ambiental, ejecución, etc.).

Si bien las Delegaciones acordaron aprobar el informe de la CCT, dejaron constancia que el Reglamento Interno surgido de la XXIVa. Reunión y completado en la presente merece algunos comentarios por parte de las Delegaciones.

Las Delegaciones ratificaron la creación de la CCT y entendieron necesario recomendar a los Gobiernos provean las facilidades para que se reúna una vez al mes.

A los efectos de avanzar en la elaboración del Programa Ejecutivo, se convoca a la CCT para que efectúe su 2a. Reunión en fecha y lugar a determinar.

- XI. La Secretaría de la Comisión del Acuerdo, a cargo de Ing. Ramón CABRERA de la Delegación de Paraguay, informó de lo actuado por la misma durante la Presidencia de la Delegación de Bolivia, en el período comprendido entre Julio de 1996 y Agosto de 1997. Dicho informe figura como Anexo IV de la presente Acta.

Destacó como puntos que merecen especial atención por el CIH los relativos a Pilotaje en la Hidrovía, Tratamiento Aduanero, exigencia de remolcadores en puerto y vigencia del Protocolo Adicional sobre Cese Provisorio de Bandera.

- XII. En relación al punto 6 del Temario, las Delegaciones analizaron las situaciones planteadas a nivel de los Grupos Técnicos y de la Comisión del Acuerdo, surgiendo la necesidad de que el CIH actuara a los efectos de lograr la resolución de los siguientes temas:

- Utilización de los recursos existentes en materia de pilotaje

Luego de un profundo intercambio de ideas, la Delegación Argentina se comprometió a presentar en la próxima reunión, efectuadas consultas a nivel interno, una solución que permitiría que los buques pudieran navegar, por sus aguas jurisdiccionales, sin contratación de pilotos, cuando se hallasen registrados en el rol de su tripulación pilotos debidamente habilitados de cualquiera de las nacionalidades de los países de la Hidrovía.

[Handwritten signatures and initials are visible on the left margin of the page.]

- Requisitos uniformes para acceder a la profesión de Piloto;

Analizada la situación planteada, surgen dos posiciones claramente diferenciadas en cuanto a la Autoridad que debería evaluar los conocimientos del aspirante a piloto, y matices en la forma que debería llevarse a cabo dicha evaluación.

Las Delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil y Uruguay entienden que la evaluación debe ser realizada por la Autoridad de jurisdicción de zona, mediante procedimientos que brinden las garantías necesarias, donde, por ejemplo estén presentes los representantes de la Autoridad Competente del país del evaluado.

La Delegación de Paraguay manifestó que según los plazos establecidos en la reunión anterior, el tema deberá ser finalizado en la XXVla. Reunión del CIH, por lo que, para su resolución, deberá necesariamente tenerse presente el informe realizado por el Grupo Técnico N° 1 donde se muestran las distintas alternativas. Asimismo manifestó que no se deben olvidar los conceptos vertidos por el Sr. Ministro de Transporte y Obras Públicas de la República Oriental del Uruguay en la apertura de la Reunión en cuanto a la igualdad de oportunidades para todos los Países Miembros.

- Reglamento de Inspecciones de Embarcaciones;

La Delegación de Brasil, en aras de lograr un consenso en la materia, propuso que la aplicación de los ítems pendientes del Reglamento de Reconocimiento, Certificaciones e Inspecciones fuera limitada a toda embarcación de arqueo bruto mayor a 500 toneladas y a todo remolcador o empujador de potencia propulsiva total mayor a 2.000 HP.

Si bien las Delegaciones de Argentina, Brasil y Uruguay manifestaron su conformidad con la propuesta, se decidió remitirla al Grupo Técnico específico a los efectos de su consideración para la aprobación final del Reglamento.

- Análisis de la situación del Protocolo sobre Cese Provisorio de Bandera;

A los efectos de avanzar con el análisis del tema se encomienda a la Secretaría Ejecutiva que remita a los Países Signatarios un informe actualizado y detallado sobre la situación del Protocolo sobre Cese Provisorio de Bandera.

- Tratamiento Aduanero;

Las Delegaciones entendieron que el desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) crea las condiciones necesarias para la eliminación de trabas y restricciones reglamentarias en un marco de igualdad y reciprocidad para lograr la más amplia libertad en el tránsito fluvial.

La inversión realizada en la infraestructura de transporte en las últimas décadas, produjo como consecuencia un importante incremento en el intercambio de bienes y servicios de los Estados Miembros.

En ese orden de ideas el intercambio comercial implica por parte de los mismos la obligación moral de agilizar y tomar eficientes los mecanismos aduaneros para adecuarlos a los tiempos modernos.

Sin dejar de reconocer los esfuerzos realizados por los organismos en el marco de los compromisos asumidos por los Gobiernos, resulta condición indispensable solicitar a las Autoridades Competentes que adopten las medidas necesarias para facilitar el tránsito aduanero, entre otras, adecuando el horario de atención de las aduanas y reformulando el sistema de control de carga.

- Reglamento de Adecuación del SOLAS y Reglamento de Infracciones y Sanciones

Luego de recibido el informe de los Grupos Técnicos, las Delegaciones acordaron, teniendo en cuenta la extensión y complejidad de los Reglamentos de Adecuación del SOLAS y de Infracciones y Sanciones y a los efectos de cumplir con los plazos establecidos en la reunión de Cuiabá, fijar una reunión de los Grupos Técnicos correspondientes, a efectuarse entre los días 26 a 28 de noviembre próximo en la República Federativa del Brasil, en lugar a confirmar por la Delegación de dicho país.

XIII.

Con relación a los Temas 7 y 8, las Delegaciones acordaron realizar una reunión de Jefes de Delegación con la asistencia de especialistas en el tema, previa a la Reunión de Cancilleres, e instruyeron a la Secretaría Ejecutiva para que fije la fecha de la misma en consulta con las Delegaciones.

Adicionalmente, entendieron necesario incluir el tratamiento de la temática ambiental dentro del temario a ser presentado en la Reunión de Cancilleres.

Asimismo acordaron que el análisis de los documentos debe efectuarse además en base a las propuestas iniciales indicadas como Anexo del Acta de la XXIVa. Reunión.

Encomendaron a la Secretaría Ejecutiva que realice las gestiones necesarias para promover una reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata en oportunidad de realizarse la Reunión de Cancilleres del MERCOSUR.

- XIV. Con referencia al punto 9, el Sr. Secretario General Adjunto de la ALADI, Dr. Isaac MAIDANA, informó de las gestiones realizadas ante FONPLATA a los efectos de obtener los fondos necesarios para desarrollar el Sistema de Información de la Hidrovía.

Informó además, que debido a la realización de otros eventos internacionales durante el mes de noviembre, la Reunión de Operadores Económicos de la Hidrovía debería postergarse para mediados del mes de diciembre, si fuera de aceptación para el CIH.

Propusó además realizar el 2º Seminario sobre Hidrovía y Medio Ambiente, iniciativa que el CIH considerará.

- XV. La Delegación de Paraguay solicitó que el Reglamento de Infracciones y Sanciones de la Hidrovía sea remitido nuevamente a los Grupos Técnicos para su tratamiento. A tal efecto entregó un documento de trabajo elaborado por dicha Delegación para su consideración en la próxima Reunión del Grupo.

- XVI. Los comentarios correspondiente al Punto 11 del Temario, Aprobación del Reglamento Unico de Inspecciones de las Embarcaciones, fueron incluidos en el tratamiento del Punto 6.

- XVII. Con respecto al Punto 12, las Delegaciones de Paraguay y Argentina informaron acerca de los avances logrados en los trabajos de mantenimiento de la vía navegable desde Santa Fe hasta Asunción.

Asimismo la Delegación de Paraguay informó acerca de la participación de la Administración Nacional de Navegación y Puertos en la Hidrovía y destacó los principales aportes al Programa como la habilitación en Puerto Ita Enramada de la Secretaría Permanente de la Comisión del Acuerdo; modelo matemático físico de Remanso Castillo; trabajos de modernización, ampliación operación y mantenimiento del sistema de señalización y dragado de la vía navegable; instalación a corto plazo de una Red Hidrométrica; ampliación de los Silos de Puerto Concepción a los efectos de duplicar su capacidad.

Las restantes Delegaciones vieron con profunda satisfacción los emprendimientos realizados por la República del Paraguay y la República Argentina para avanzar en la concreción de las obras de mantenimiento necesarias en el río y por las facilidades brindadas para un mejor desempeño de la Comisión del Acuerdo.

- XVIII. En referencia al Punto 13, la Delegación de Bolivia informó sobre la situación de las obras de dragado de mantenimiento del Canal Tamengo, indicando que

se encuentran suspendidas desde hace 6 meses debido a que el Gobierno del Brasil se ha visto impedido de extender la licencia de operación correspondiente, (el alcance la presentación consta como Anexo V).

La Delegación de Brasil informó sobre el estado actual del trámite de la licencia de operación para el dragado del Canal Tamengo en el tramo brasileño. Aclaró que está siendo juzgada por el Poder competente la acción judicial que obstaculizó la concesión de la licencia ambiental para los trabajos de dragado. Agrego que el Gobierno brasileño está realizando los máximos esfuerzos en el sentido de dar una solución favorable al tema.

Miembros del Comité manifestaron su preocupación e interés en que se pueda lograr una pronta solución para este problema.

XIX. Con relación al Punto 14, representantes del Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos expresaron sus comentarios relativos al Programa Hidrovía y a las posibilidades de brindar colaboración para el desarrollo del mismo.

XX. Con relación al Punto 15, Varios, los representantes de la Administración Nacional de Navegación Puertos de Paraguay expusieron el proyecto a desarrollarse en el predio concesionado por la República Oriental del Uruguay, situado en el paraje denominado Barranca de los Loros, sobre las costas del Río Uruguay.

Las Delegaciones entienden que este es un nuevo emprendimiento que se suma a los desarrollados en los Ríos Paraná y Paraguay y que muestra la confianza que los actores privados tienen en este proceso de integración denominado "Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)".

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

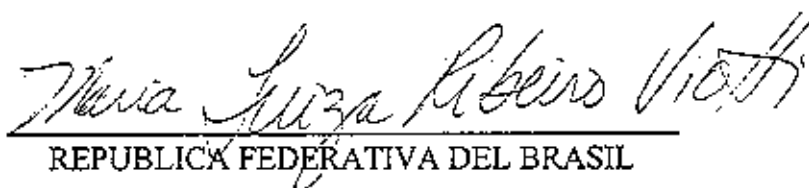
- 1/XXV Aprobar el Informe de las Actividades desarrolladas por la Secretaría Ejecutiva.
- 2/XXV Aprobar el Informe del Grupo Asesor Naval.
- 3/XXV Aprobar el Informe Final de los Grupos Técnicos.
- 4/XXV Aprobar el Informe de la Comisión de Coordinación Técnica, a excepción del Reglamento Interno que queda a consideración de las Delegaciones.
- 5/XXV Convocar a través de la Secretaría Ejecutiva una reunión de Jefes de Delegación con el objeto de analizar la documentación a ser presentada en la Reunión de Cancilleres.

- 6/XXV Instruir a los Delegados de la Comisión de Coordinación Técnica para que remitan a la Secretaría Ejecutiva, en el plazo de 30 días, sus respectivos planes de acción para el mejoramiento de la Hidrovía a corto plazo.
- 7/XXV Convocar a través de la Secretaría Ejecutiva a la Comisión de Coordinación Técnica en fecha y lugar a determinar, para dar tratamiento al Programa Ejecutivo de corto plazo.
- 8/XXV Encomendar a las Delegaciones que realicen gestiones ante sus respectivos gobiernos para superar los inconvenientes de carácter burocráticos y legales que afectan la operatividad del sistema.
- 9/XXV Remitir a los Grupos Técnicos la propuesta de compromiso presentada por la Delegación de Brasil, relacionada con el Reglamento de Inspecciones de las Embarcaciones a los efectos de su tratamiento.
- 10/XXV Encomendar a la Secretaría Ejecutiva que remita a los países un informe actualizado y detallado sobre la situación del Protocolo sobre Cese Provisorio de Bandera y que convoque para la próxima Reunión, un grupo técnico integrado por juristas de las respectivas Cancillerías a los efectos de su tratamiento.
- 11/XXV Solicitar a las Autoridades Competentes de los Países Miembros que adopten las medidas necesarias para facilitar el tránsito aduanero, entre otras, adecuando el horario de atención de las aduanas y reformulando el sistema de control de cargas.
- 12/XXV Convocar a través de la Secretaría Ejecutiva a los Grupos Técnicos que tratan la Adecuación del SOLAS y el Reglamento de Infracciones y Sanciones.
- 13/XXV Encomendar a la Secretaría Ejecutiva para que en consulta con las Delegaciones responda a la preguntas formuladas por FONPLATA al proyecto ALADI/CIH sobre el Sistema de Información de la Hidrovía.
- 14/XXV Encomendar a los Grupos Técnicos el análisis de la propuesta de Paraguay sobre el Reglamento de Infracciones y Sanciones.
- 15/XXV Apoyar la realización de la reunión de Operadores Económicos de la Hidrovía durante el mes de diciembre del corriente, en la República de Bolivia.
- [Handwritten signatures and initials are visible on the left margin of the page, including a large signature at the bottom left and several smaller ones above it.]*

- 16/XXV Convocar a través de la Secretaría Ejecutiva al Grupo Asesor Ambiental para la próxima reunión.
- 17/XXV Convocar a través de la Secretaría Ejecutiva a la Comisión de Coordinación Técnica a fin de analizar el documento a remitir por la Delegación de Paraguay con relación al Módulo B2, en fecha a determinar.
- 18/XXV Instruir a la Secretaría Ejecutiva para que remita al Sr. Presidente de Turno el cronograma de las reuniones pendientes.
- 19/XXV Aceptar el ofrecimiento de la Delegación de Paraguay para celebrar la XXVla. Reunión del Comité en la República del Paraguay, los días 5 y 6 de marzo en la ciudad de Asunción, precedida de la Reunión de Grupos Técnicos y Asesores, en los días 2, 3 y 4 de marzo.
- XXII. Las delegaciones de la República Argentina, República de Bolivia, República Federativa del Brasil y República del Paraguay, expresaron su agradecimiento a las Autoridades de la República Oriental del Uruguay por la cálida acogida y hospitalidad que les dispensaron durante la realización de la presente Reunión.
- XXIII. La Reunión clausuró sus deliberaciones el día 10 de octubre de 1997, con la aprobación del Acta Final.



REPUBLICA ARGENTINA

REPUBLICA DE BOLIVIA

REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

REPUBLICA DEL PARAGUAY

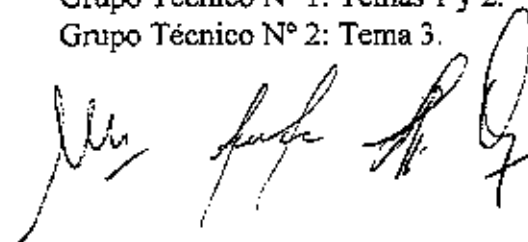
REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

**INFORME FINAL DE LOS GRUPOS TECNICOS DEL
COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA
PARAGUAY-PARANÁ
(Pto. de Cáceres - Pto. de Nueva Palmira)**

- I. En la Ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, en la sede de ALADI durante los días 6, 7 y 8 del mes de octubre de mil novecientos noventa y siete, se reunieron los Grupos Técnicos del Comité en oportunidad de la XXVª Reunión del CIH.
- II. La integración de las respectivas delegaciones consta en el Apéndice I del presente Informe, así como los miembros de la Secretaría Ejecutiva.
- III. La apertura de la reunión estuvo a cargo de la Dra. Adela Marina Legazcue, de la Delegación de Uruguay, quien dio la bienvenida a las Delegaciones.
- IV. La Presidencia y la Relatoría estuvo a cargo de la Delegación Uruguaya, siendo ejercida por la Dra. ADELA MARINA LEGAZCUE y el Ing. Naval LUIS R. PERDOMO respectivamente
- V. El Temario aprobado quedó conformado de la siguiente manera:
 1. Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado.
 2. Régimen Uniforme sobre los Requisitos para Ejercer el Pilotaje.
 3. Incentivos Fiscales, Subsidios y otros otorgados a los Armadores de la Hidrovía
 4. Reglamento Unico de Inspecciones de las Embarcaciones.
 5. Régimen Unico de Seguridad - Adecuación del SOLAS.
 6. Régimen de Reembolso por los Gastos que Demanden las Operaciones de Lucha contra la Contaminación producida por las Embarcaciones.
 7. Planes de Contingencia - Compatibilización.
 8. Reglamento sobre Polución - Adecuación del MARPOL.
- VI. Acto seguido, se decidió conformar 4 Grupos de Trabajo, distribuyéndose los temas según el siguiente detalle:

Grupo Técnico N° 1: Temas 1 y 2.

Grupo Técnico N° 2: Tema 3.



Grupo Técnico N° 3: Temas 4 , 5 y 8.

Grupo Técnico N° 4: Temas 6 y 7.

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 de las Actas referidas, se eleva a consideración del Comité, las siguientes conclusiones y sugerencias:

1. Con referencia al tratamiento del Tema 1, las Delegaciones acordaron dar por consensuado el documento presentado por la Delegación Argentina "Reglamento de Formación y Capacitación para el Personal Embarcado de la Hidrovía", que consigna requisitos mínimos, quedando algunos puntos a ser analizados en la siguiente oportunidad.
2. Con relación al Tema 2 - Régimen Uniforme sobre los Requisitos para Ejercer el Pilotaje, se propusieron y analizaron distintas alternativas de evaluación de los aspirantes a piloto, no lográndose avances significativos en el tema con relación a la última reunión.

Existe consenso en que los aspirantes a piloto realicen viajes de práctica conforme a un programa de entrenamiento y en la necesidad de evaluar el conocimiento de zona.

No se llegó a un acuerdo en cuanto a quién y cómo se evaluará dicho conocimiento de zona.

Las Delegaciones entienden que, sin perjuicio de continuar con las negociaciones a nivel técnico, se hace necesario que sea tratado también a nivel del CIH. De esta forma se logrará agilizar las negociaciones a los efectos de cumplir con los plazos establecidos en la Reunión de Cuiabá para la conclusión del Reglamento.

La Delegación de Uruguay manifestó que la solución del tema Pilotaje de la Hidrovía requiere la consideración de aspectos políticos muy sensibles, y que su indefinición torna remota la posibilidad de llegar a consenso a nivel de los Grupos Técnicos.

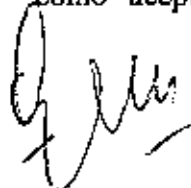
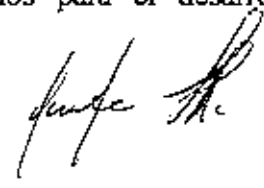
3. Con relación al Tema 3 Incentivos Fiscales, Subsidios y otros otorgados a los Armadores de la Hidrovía, el Grupo actualizó el cuadro denominado "Régimen de Tributación Aplicable a los Armadores y Embarcaciones en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), actualizado al 8 de octubre de 1997. Se continuó con el análisis de la incidencia tributaria elaborado por las Delegaciones con referencia a la "Empresa Armadora Tipo".



Por otro lado se trató el tema de los Gastos por Servicios Portuarios, concluyéndose que en Argentina, Brasil y Uruguay el gasto en ese concepto es igualitario para los armadores sin distinción de bandera. Paraguay aportará información al respecto de ese tema dentro de los próximos 30 días.

El grupo manifestó la necesidad de que el mismo sea integrado en lo sucesivo por los mismos funcionarios técnicos intervinientes en esta reunión, a los efectos de mantener agilidad, uniformidad y coherencia en la elaboración del trabajo.

4. Con relación al Tema 4 "Reglamento Unico de Inspecciones de las Embarcaciones" el Grupo reanudó el tratamiento del Reglamento llegando a acordar la casi totalidad del articulado, excepto los párrafos 2.6.1, 2.6.4, 2.6.5, 2.6.6.2 y 2.6.8. Por tal motivo se solicita al CIH orientación al respecto a los efectos de poder finalizar su tratamiento en la próxima reunión, con la aprobación del mismo.
5. Con relación al Tema 5 - Régimen Unico de Seguridad - Adecuación del SOLAS- las delegaciones continuaron con el tratamiento de los documentos presentados por las Delegaciones de Argentina y Brasil, quedando en suspenso las siguientes reglas: Título II, Capítulo 3, Regla 1.2; Título II, Capítulo 4, Regla 1.5; Título II, Capítulo 5, Regla 1.1.
6. En relación al Tema 6 - Régimen de Reembolso por los Gastos que Demanden las Operaciones de Lucha contra la Contaminación producida por las Embarcaciones -, las Delegaciones consideraron que se debe cumplir con el Capítulo V, Lucha Contra Incidentes de Contaminación del Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad y con el Protocolo Adicional sobre Seguros. Por tanto se solicita al CIH que recomiende a los países, que no posean legislación específica, la adopción de una normativa pertinente.
7. Con respecto al Tema 7 - Planes de Contingencia - Compatibilización, el Grupo considera que, como paso previo a la compatibilización, es necesario que todos los países cuenten con un Plan Nacional de Contingencia, de acuerdo a lo establecido en el artículo 96 inciso "b" del Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad. A estos efectos se entendió conveniente el tomar como guía el Manual sobre la Contaminación ocasionada por Hidrocarburos, Parte II, Planificación para Contingencias de OMI.
8. Con referencia al Tema 8 - Reglamento sobre Polución - Adecuación del MARPOL - el Grupo continuó con el análisis del documento presentado por la Delegación Argentina en XXIIa. Reunión del CIH en la ciudad de Corrientes, acordando que los criterios allí establecidos sean tomados como aceptados para el desarrollo del futuro Reglamento, con la

observación de la Delegación de Brasil al Régimen Temporario de Descargas.

A los efectos del cumplimiento de los plazos fijados en la Reunión de Cuiabá para la finalización de los Reglamentos, se solicita al CIH que autorice la realización de reuniones del Grupo previas a la próxima reunión del CIH.

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

IX. Los Grupos Técnicos, concluyeron sus deliberaciones, el día 8 de octubre de 1997, 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

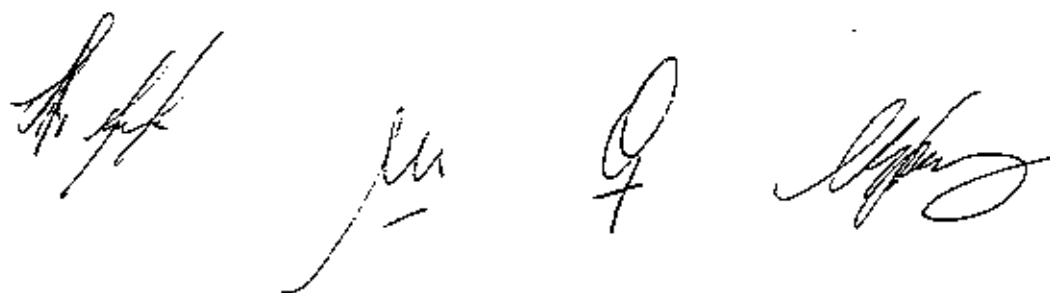
- Cap. Enrique OYHAMBURU
Director de la Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del
Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
- C.N. Juan Carlos GONZÁLEZ LLANOS
Jefe de Intereses Marítimos
Armada Argentina
- P.P. Néstor VEDOVATTI
Jefe de la División Navegación
Prefectura Naval Argentina
- PP. Jorge Francisco IRIARTE
Ingeniero Naval
Jefe de Departamento Mercancías Peligrosas
Prefectura Naval Argentina
- C.C. Guillermo Josué BARTOLETTI
Jefe de División Derecho Marítimo
Subsecretaría de Intereses Marítimos
Armada Argentina
- Dra. Beatriz MELENDEZ
Asesora Comisión de Coordinación Interjurisdiccional
del Programa Hidrovía Paraguay - Paraná
- Cdra. Ana María MACHUCA
Asesora Dirección Nacional de Impuestos
Subsecretaría de Política Tributaria
Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos
- Pref. Daniel Osvaldo BORELLI
Abogado Prefectura Naval Argentina
Jefe de División Contralor y Purificación Registral
- Dr. Mario LLANEZA
C.C.I.P.H.P.P



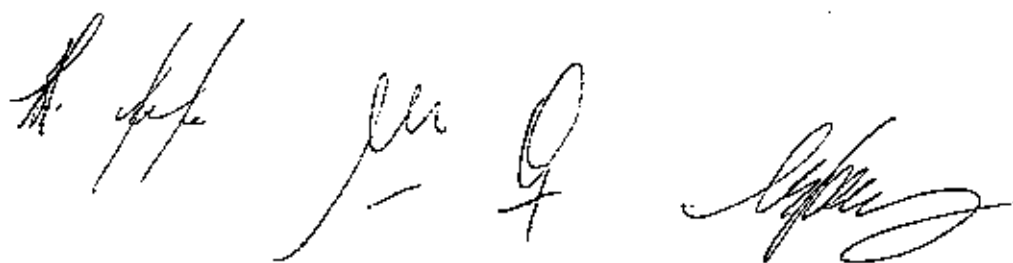
- S.P. Ing. Juan Carlos A. CUBISINO
Departamento Técnico de la Navegación
Prefectura Naval Argentina
- S.P. Carlos Héctor FIGUEROA
Abogado Prefectura Naval Argentina
Jefe Sección Asuntos Administrativos
- Ing. Mario SALOMONE
Subsecretaría de Transporte Aero comercial, Fluvial y Marítimo
Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo
- C.U. Héctor Francisco KAJIN
Jefe de División Personal de la Marina Mercante
Armada Argentina

BOLIVIA

- C.N. DAEN Willy PEREZ SOLIZ
Asesor Naval
Dirección General Naval e Intereses Marítimos
- Ing. Leonidas FERRUFINO CARRASCO
Asesor Asuntos Marítimos
Dirección General Naval e Intereses Marítimos F.L.
- Lic. Hugo FERRUFINO MUÑOZ
Director de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
- Lic. Ramiro Nelson QUINTEROS CASTRO
Asesor General
Vice Ministerio de Política Tributaria
Ministerio de Hacienda
- Lic. Jorge Walter TROCHE TROCHE
Consultor Tributario
Vice Ministerio de Política Tributaria
Ministerio de Hacienda



- C.N. Washington Homero LASA PORTA
Jefe de Departamento Legislación y Acuerdo Internacionales
Prefectura Nacional Naval
- C.N. Rubén Eloy GONZÁLEZ FILOMENO
Director de División Contralor Operativo
Dirección General Transporte Fluvial y Marítimo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
- Dra. Sandra Raquel SANTOS SILVA
Asesora
Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo
- C.N. Milton VÁZQUEZ
Jefe de Oficina de Pilotaje
Prefectura Nacional Naval
- C.N. Ricardo Joaquín CUSTODIO LOPEZ
Inspector de Seguridad y Navegación
Prefectura Nacional Naval
Dirección Registral de Marina Mercante
- C.F. Juan Pablo AMBROSIO
Prefecto del Puerto de Nueva Paimira
Prefectura Nacional Naval
- C.F. Ernesto Pedro SERRON PEROTTI
Prefectura Nacional Naval
Prefectura de Canelones
- Cdr. J. Ernesto RYCHTENBERG
Asesor Económico Financiero
Dirección Transporte Fluvial y Marítimo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
- Dra. Rosa CASAS SILVERA
Abogada Asesora Jurídica de la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

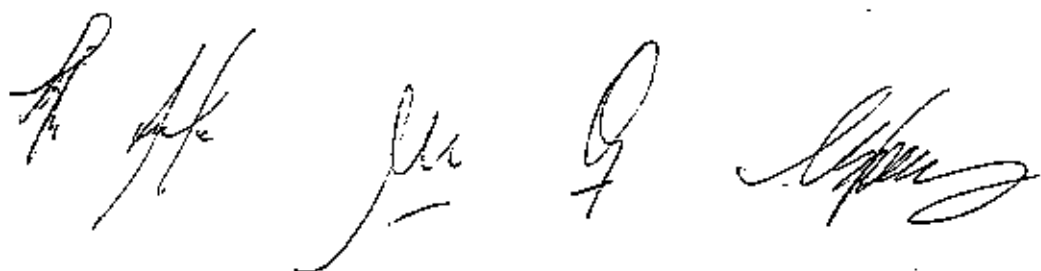


BRASIL

- CMG NAPOLEAO Bonaparte Gomes
Comando de Operacoes Navais
Ministerio da Marinha
- C.F. Dalton Castro SEGUI
Chefe de Departamento
Diretoria de Portos e Costas
Ministerio da Marinha
- C.F. MARCOS ROZA de Abreu
Chefe de Departamento de Pessoal Marinha Mercante
Diretoria de Portos e Costas
- C.F. FRANCIS Fixel
Chefe do Departamento de Inspecoes Navais
Diretoria de Portos e Costas
- Dr. Evandro Pedro PINTO
Asesor Especial del Secretario de la Receita Federal
Ministério da Fazenda
- Econ. Joao Alberto de ACEVEDO BEZERRA
Chefe substituto da Divisao de Logistica Aduaneira
Secretaria del Receita Federal
Ministério da Fazenda

PARAGUAY

- Ing. Ramón Amado CABRERA
Director General de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores
- C.N.(SR) Rubén Darío LEZCANO
Director Marina Mercante
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
- C.N. Julián PAREDES MORALES
Prefecto General Naval
Armada Paraguaya



Esc. Juan J. BENITEZ RICKMAN
Asesor Consultivo
Presidencia de la Nación

Dr. Crispín Humberto GALEANO BONZI
Director de Desarrollo e Integración Física
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

C.N.(Sr) Lucas Adolfo SOSAS SALINAS
Jefe de Departamento Política y Planificación
Dirección General Marina Mercante

C.N.(Sr) Ing. Raúl Ramiro GUTIERREZ YEGROS
Asesor Técnico
Ministerio de Relaciones Exteriores

C.N.(Sr) Aníbal B. ZARZA AYALA
Secretario de Hidrovía
ANNP

C.N. DEM Santiago Adán BRIZUELA SERVÍN
Jefe de la Oficina de Intereses Marítimos,
Fluviales y Lacustres - Armada Paraguaya

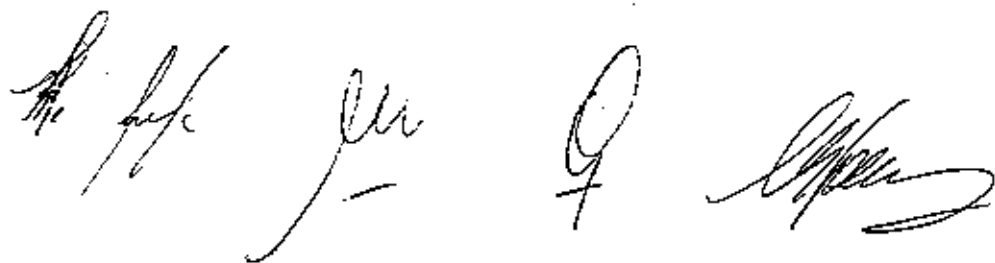
C.F. Rolando de BARROS BARRETO
Vicedirector de Hidrografía y Navegación
Armada Paraguaya

G.D. Rubén RODRÍGUEZ ROJAS
Asesor Jurídico
Armada Paraguaya

URUGUAY

Dra. Adela Marina LEGAZCUE SCHIAVONE
Directora de Transporte Fluvial y Marítimo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Ing. Luis R. PERDOMO
Director División Técnica Naviera
Dirección General Transporte Fluvial y Marítimo



SECRETARIA EJECUTIVA

Srta. Beatriz Alacia PEREZ

P.M. Edgardo Alberto OJEDA

Ing. Luiz GARCIA

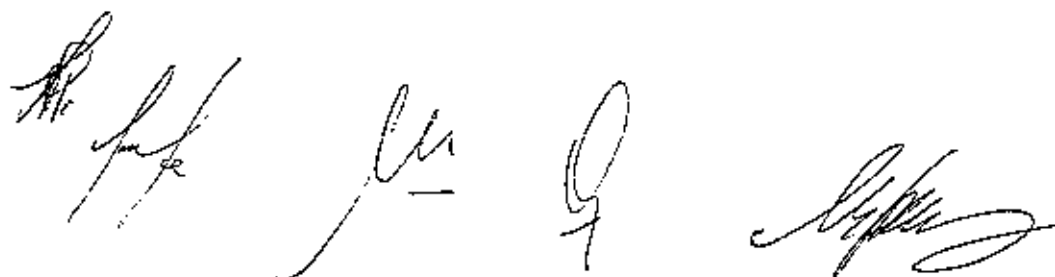
Lic. Ricardo GOÑI

Dr. Marcelo Carlos ERCOLI

Sra. Stella Maris PEREZ

Sra. Mercedes Lia PEREZ

Srta. Claudia Beatriz CORDOBA



ACTA DEL GRUPO TECNICO N° 1

En la Ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, en la sede de ALADI durante los días 6, 7 y 8 del mes de octubre de mil novecientos noventa y siete, en oportunidad de la XXVª Reunión del CIH, se reunió el Grupo Técnico 1 a los efectos de dar tratamiento a los siguientes puntos del Temario de Grupos Técnicos:

- 1.- Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado,
- 2.- Régimen Uniforme sobre los Requisitos para Ejercer el Pilotaje.

La integración del Grupo se detalla en el Apéndice 1 que acompaña la presente Acta.

La Presidencia y la Relatoria estuvo a cargo de la Delegación Uruguaya, siendo ejercida por la Dra. ADELA MARINA LEGAZCUE y el Ing. Naval LUIS R. PERDOMO respectivamente.

Con relación al Punto 1, las Delegaciones procedieron a efectuar un análisis detallado del documento de trabajo presentado por la Delegación Argentina titulado "Reglamento de Formación y Capacitación para el Personal Embarcado de la Hidrovía" (Anexo II) confeccionado en base al Documento elaborado por el INTAL "Estudio de Compatibilización de los Planes Nacionales de Formación y Capacitación".

Como resultado de las deliberaciones las Delegaciones acordaron dar por consensuado en general dicho documento consignando requisitos mínimos, con la introducción de las siguientes observaciones:

- PERSONAL DE CUBIERTA

- Se acordó establecer en 3 años el tiempo mínimo de embarque en una categoría para ascender a la siguiente, excepto en el caso del marinero que aspire ascender a oficial donde dicho tiempo se establece en 4 años.
- Permanece en estudio el empleo del TAB (tonelaje de arqueado total o bruto) para establecer los límites del máximo de cargo del personal de cubierta, o si por el contrario se emplearán otros parámetros como tonelaje de porte bruto, desplazamiento, potencia del remolcador en caso de ser de empuje, etc. Se deberá asimismo establecer el valor de los límites del máximo de cargo una vez definido dicho parámetro.
- Asimismo, se requiere que las Delegaciones estudien sus categorías para procurar una homogeneización en el tratamiento a darse.

- PERSONAL DE MÁQUINAS

- Se acordó establecer en 3 años el tiempo mínimo de embarque en una categoría para ascender a la siguiente, excepto en el caso del auxiliar de máquinas que aspire

ascender a oficial donde dicho tiempo se establece en 4 años.

- Queda pendiente de definición si la potencia del buque es expresada en "potencia total instalada" o "potencia total propulsora".

- ACTUALIZACIÓN DE LA CAPACITACIÓN

- En este tema se acordó que para mantener la capacitación en todas las categorías se deberá acreditar un año de embarco en navegación efectiva como mínimo, en los últimos cinco años.

- RECUPERACIÓN DE LA CAPACITACIÓN

- En el caso de no ejercicio de la profesión por un período que exceda los cinco años, se exigirá la actualización de sus conocimientos mediante la aprobación de un curso que tenga en consideración los avances tecnológicos producidos durante el período de alejamiento y un embarco efectivo de tres meses o, en su defecto, un período de embarco, a establecer por este Grupo Técnico en el futuro. En ambos casos el embarco se cumplirá en cargos correspondientes al título inmediato inferior al que posee el interesado, no pudiendo desempeñar durante ese lapso los cargos de Capitán, Patrón o Jefe de Máquinas.

La Delegación Argentina elaborará y remitirá a la brevedad al resto de las delegaciones un nuevo documento de trabajo en el que se recojan las modificaciones acordadas.

Con relación al Punto 2, las Delegaciones continuaron con el análisis de las distintas alternativas de evaluación de los aspirantes a piloto, no lográndose avances significativos en el tema con relación a la última Reunión.

Cabe indicar que existió consenso entre las delegaciones en que los aspirantes a piloto deberán realizar un cierto número de viajes de práctica durante los cuales cumplirán un programa de entrenamiento previamente establecido.

También coincidieron en la necesidad de evaluar el conocimiento de zona adquirido por el aspirante.

No se llegó a consenso en cuanto a quien y como se evaluará dicho conocimiento de zona.

En la propuesta presentada por la Delegación Brasileira, en la XXIVª Reunión a la que adhirió la Delegación Argentina, se establece que la evaluación la efectuará el país con jurisdicción en la zona, por un representante de la Autoridad Competente, con presencia opcional de un representante de la Autoridad Competente del país del evaluado.

En la propuesta de la Delegación Paraguaya la evaluación la realizará la autoridad del país de nacionalidad del postulante, en su país.

La Delegación Uruguay manifestó que debería estudiarse la posibilidad de efectuar la evaluación de forma conjunta por parte de ambas Autoridades Competentes.

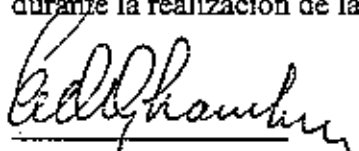
Con relación al como se evaluará el conocimiento de zona, se plantean cuatro alternativas:

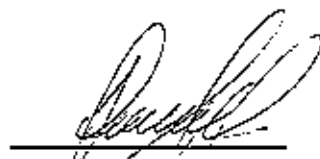
- evaluación teórico/práctico, realizada abordo, al final de los viajes de práctica (Brasil y Argentina).
- evaluación teórico/práctico, realizada en el país del postulante, al final de los viajes de práctica (Paraguay).
- evaluación continua durante los viajes de práctica, por parte del piloto habilitado. Durante los viajes de práctica la Autoridad Competente con jurisdicción en la zona podrá embarcar, sin ocasionar demoras al buque, a efectos de controlar la presencia y fiel cumplimiento del programa de entrenamiento por parte del aspirante (Uruguay).
- el aspirante a piloto deberá responder a cuestionarios o cartillas que le serán presentado en cada viaje por la Autoridad Competente de la zona, los que deberán ser llenados por el mismo y entregados a dicha Autoridad al retorno del viaje. A la conclusión del período de práctica se realizará la sumatoria de los resultados de evaluación de cada viaje para su correspondiente habilitación (Bolivia).

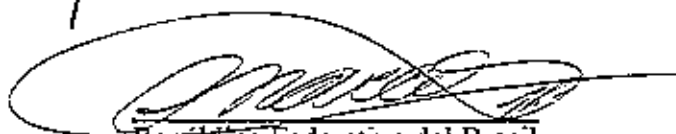
Las Delegaciones entienden que, sin perjuicio de continuar con las negociaciones a nivel técnico, se hace necesario que sea tratado también a nivel del CIH. De esta forma se logrará agilizar las negociaciones a los efectos de cumplir con los plazos establecidos en la Reunión de Cuiabá para la conclusión del Reglamento.

La Delegación de Uruguay manifestó que la solución del tema Pilotaje de la Hidrovía requiere la consideración de aspectos políticos muy sensibles, y que su indefinición torna remota la posibilidad de llegar a consenso a nivel de los Grupos Técnicos

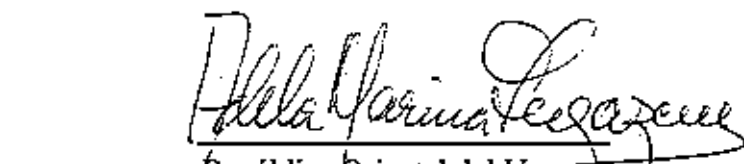
Las Delegaciones de la República Argentina, República de Bolivia, República Federativa del Brasil y República del Paraguay, expresan su agradecimiento a las Autoridades de la República Oriental del Uruguay por la cálida acogida y hospitalidad que le dispensaron durante la realización de la presente reunión.


República Argentina


República de Bolivia


República Federativa del Brasil


República del Paraguay


República Oriental del Uruguay

GRUPO N° 1

AGREGADO I
LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

- Cap. Enrique OYHAMBURU
Director de la Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del
Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
- C.N. Juan Carlos GONZÁLEZ LLANOS
Jefe de Intereses Marítimos
Armada Argentina
- P.P. Nestor VEDOVATTI
Jefe de la División Navegación
Prefectura Naval Argentina
- C.U. Héctor Francisco KAJIN
Jefe de División Personal de la Marina Mercante
Armada Argentina
- Ing. Mario SALOMONE
Subsecretaria de Transporte Aero comercial, Fluvial y Marítimo
Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo

BOLIVIA

- Ing. Leonidas FERRURINO CARRASCO
Asesor Asuntos Marítimos
Dirección General Naval e Intereses Marítimos F.L.

BRASIL

- C.F. MARCOS ROZA de Abreu
Chefe de Departamento de Pessoal Marinha Mercante
Diretoria de Portos e Costas
- C.F. FRANCIS Fixel
Chefe do Departamento de Inspecoes Navais
Diretoria de Portos e Costas



PARAGUAY

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

C.N. Julián PAREDES MORALES
Prefecto General Naval
Armada Paraguaya

C.N.(SR) Lucas Adolfo SOSAS SALINAS
Jefe de Departamento Política y Planificación
Dirección General Marina Mercante

URUGUAY

Dra. Adela Marina LEGAZCUE SCHIAVONE
Directora de Transporte Fluvial y Marítimo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

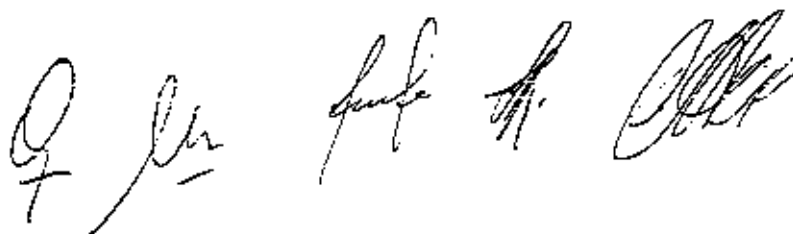
Ing. Luis R. PERDOMO
Director División Técnica Naviera
Dirección General Transporte Fluvial y Marítimo

C.N. Washington Homero LASA PORTA
Jefe de Departamento Legislación y Acuerdo Internacionales
Prefectura Nacional Naval

C.N. Rubén Eloy GONZÁLEZ FILOMENO
Director de División Contralor Operativo
Dirección General Transporte Fluvial y Marítimo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dra. Sandra Raquel SANTOS SILVA
Asesora
Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo

C.N. Milton VAZQUEZ
Jefe de Oficina de Pilotaje
Prefectura Nacional Naval



SECRETARÍA EJECUTIVA

P.M. Edgardo Alberto OJEDA
Asesor

Dr. Marcelo Carlos ERCOLI
Asesor Legal

The block contains several handwritten signatures and initials in dark ink. On the left, there is a large, stylized signature that appears to be 'M. Ojeda'. To its right, there are smaller initials, possibly 'M.C. Ercoli'. Further right, there is another signature that looks like 'M. Ojeda' again. The handwriting is cursive and somewhat slanted.

AGREGADO II

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

CAPITULO 1: Disposiciones Generales

CAPITULO 2: Definiciones

CAPITULO 3: Titulos y Certificados

CAPITULO 4: Empleos Máximos

CAPITULO 5: Actualización de la Capacitación

ANEXO 1: Mecanismo de Aplicación

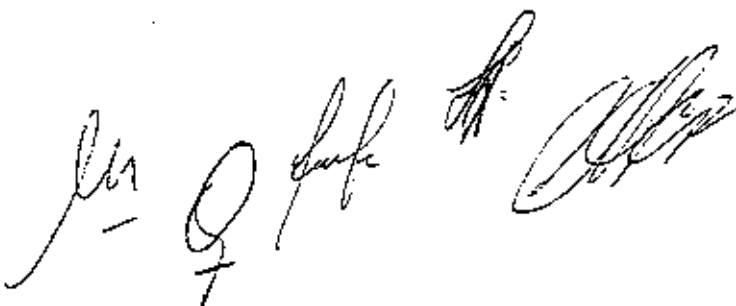
ANEXO 2: Plan de Formación y Capacitación

CAPITULO 1 - Asignaturas

CAPITULO 2 - Programas de Enseñanza

CAPITULO 3 - Cursos y Exámenes

Finalmente habría que elaborar una Resolución o Disposición del CIH o Comisión del Acuerdo que contenga las Normas sobre las implantación y monitoreo del Plan de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Hidrovia.

The block contains several handwritten signatures and initials in dark ink. On the left, there is a large, stylized signature that appears to be 'Jir'. To its right is a smaller signature that looks like 'G. Gue'. Further right is another signature, possibly 'H. Gue', and on the far right is a large, complex signature that could be 'C. Gue' or similar. There are also some smaller, less distinct marks and initials scattered around these main signatures.

CAPITULO 3

TITULOS Y CERTIFICADOS

PERSONAL DE CUBIERTA

3.1 - Títulos

Capitán Fluvial
Patrón Fluvial
Oficial Fluvial

3.2 - Certificados

Marinero

3.3 - Requisitos Generales

Para acceder a los títulos y certificados se requiere:

Edad mínima de 18 años.

Estudios del primer ciclo de enseñanza completos.

Poseer aptitud psicofísica especialmente en lo atinente a la vista y oído.

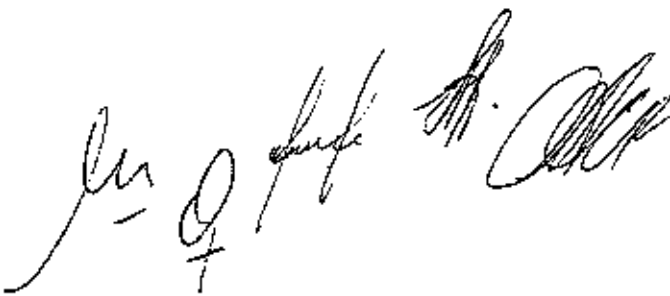
3.4 - Requisitos específicos:

3.4.1 - Capitán Fluvial

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

ALTERNATIVA 1

1. Título: Patrón Fluvial.
2. Embarco: 3 años.
3. Empleo: Patrón.
4. Buque/embarcación: de carga autopropulsado/a.
5. Tonelaje: no inferior a 500 TMB.
6. Navegación: Fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.



ALTERNATIVA 2

1. Título: Patrón Fluvial.
2. Embarco: 4 años.
3. Empleo: Primer Oficial.
4. Buque/embarcación: de carga autopropulsado/a.
5. Tonelaje: no inferior a 500 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 3

1. Título: Patrón Fluvial.
2. Embarco: 3 años.
3. Empleo: Patrón.
4. Buque/embarcación: de pasajeros.
5. Tonelaje: no inferior a 150 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 4

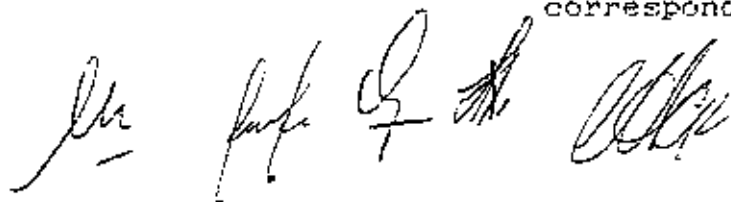
1. Título: Patrón Fluvial.
2. Embarco: 4 años.
3. Empleo: Primer Oficial.
4. Buque/embarcación: de pasajeros.
5. Tonelaje: no inferior a 250 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 5

1. Título: Patrón Fluvial.
2. Embarco: 3 años.
3. Empleo: Patrón
4. Buque/embarcación: convoy.
5. Tonelaje: no inferior a 6.000 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 6

1. Título: Patrón Fluvial.
2. Embarco: 4 años.
3. Empleo: Primer Oficial
4. Buque/embarcación: convoy.
5. Tonelaje: no inferior a 8.000 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.



ALTERNATIVA 3

1. Título: Oficial Fluvial.
2. Embarco: 3 años.
3. Empleo: Patrón.
4. Buque/embarcación: de carga autopropulsado/a.
5. Tonelaje: no inferior a 300 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 4

1. Título: Oficial Fluvial.
2. Embarco: 3 años.
3. Empleo: Segundo Patrón.
4. Buque/embarcación: de pasajeros.
5. Tonelaje: no inferior a 150 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 5

1. Título: Oficial Fluvial.
2. Embarco: 4 años.
3. Empleo: Segundo Oficial.
4. Buque/embarcación: de pasajeros.
5. Tonelaje: no inferior a 250 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 6

1. Título: Oficial Fluvial.
2. Embarco: 3 años.
3. Empleo: Patrón.
4. Buque/embarcación: de pasajeros.
5. Tonelaje: no inferior a 100 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 7

1. Título: Oficial Fluvial.
2. Embarco: 4 años.
3. Empleo: Segundo Patrón.
4. Buque/embarcación: convoy.
5. Tonelaje: no inferior a 6.000 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

[Handwritten signatures and initials]

ALTERNATIVA 7

1. Título: Patrón Fluvial.
2. Embarco: 4 años.
3. Empleo: Piloto.
4. Buque/embarcación: de carga autopropulsado/a.
5. Tonelaje: no inferior a 500 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 8

1. Título: Patrón Fluvial.
2. Embarco: 4 años.
3. Empleo: Piloto.
4. Buque/embarcación: convoy.
5. Tonelaje: no inferior a 8.000 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

3.4.2 - Patrón Fluvial

Los Oficiales Fluviales aspirantes al título de Patrón Fluvial deben hallarse encuadrados en algunas de las siguientes alternativas:

ALTERNATIVA 1

1. Título: Oficial Fluvial.
2. Embarco: 3 años.
3. Empleo: Segundo Patrón.
4. Buque/embarcación: de carga autopropulsado/a.
5. Tonelaje: no inferior a 500 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 2

1. Título: Oficial Fluvial.
2. Embarco: 4 años.
3. Empleo: Segundo Oficial.
4. Buque/embarcación: de carga autopropulsado/a.
5. Tonelaje: no inferior a 800 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.



ALTERNATIVA 8

1. Título: Oficial Fluvial.
2. Embarco: 4 años.
3. Empleo: Segundo Oficial.
4. Bugue/embarcación: convoy.
5. Tonelaje: no inferior a 8.000 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 9

1. Título: Oficial Fluvial.
2. Embarco: 3 años.
3. Empleo: Patrón.
4. Bugue/embarcación: convoy.
5. Tonelaje: no inferior a 2.000 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 10

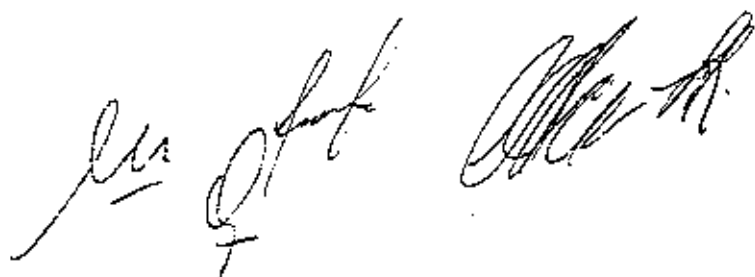
1. Título: Oficial Fluvial.
2. Embarco: 4 años.
3. Empleo: Piloto.
4. Bugue/embarcación: de carga autopropulsado/a
5. Tonelaje: no inferior a 500 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 11

1. Título: Oficial Fluvial.
2. Embarco: 4 años.
3. Empleo: Piloto.
4. Bugue/embarcación: convoy.
5. Tonelaje: no inferior a 6.000 TAB.
6. Navegación: fluvial.
7. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

3.4.3 - Oficial Fluvial

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



ALTERNATIVA 1

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

ALTERNATIVA 2

1. Certificado: Marinero
2. Embarco: 4 años.
3. Buque/embarcación: de pasajeros
4. Tonelaje: no inferior a 20 TAB.
5. Navegación: fluvial.
6. Capacitación: aprobación de los exámenes correspondientes.

ALTERNATIVA 3

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

ALTERNATIVA 4

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

3.4.4 - Marinero

Se otorgará el Certificado de Marinero a los aspirantes egresados de institutos de formación y capacitación debidamente autorizados.



PERSONAL DE MAQUINAS:

3.5 - TITULOS

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

3.6 - CERTIFICADOS

Auxiliar de Máquinas

3.7 - REQUISITOS GENERALES

Para acceder a los Títulos y Certificados se requiere:

Edad mínima de 18 años
Estudios de primer ciclo completos
Poseer aptitud psicofísica especialmente a la vista y oído.

3.8 - REQUISITOS ESPECIFICOS

3.8.1 - Conductor de Máquinas Navales de Primera

Los Conductores de Máquinas Navales de Segunda Aspirantes al Título de Conductor de Máquinas Navales de Primera deberán cumplimentar los siguientes requisitos:

Título: Conductor de Máquinas Navales de Segunda

Embarco: 4 años

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

Capacitación: Aprobación de los exámenes correspondiente.

3.8.2 - Conductor de Máquinas Navales de Segunda

Los Conductores de Máquinas Navales de Tercera Aspirantes al título de Conductor de Máquinas Navales de Segunda deberán cumplimentar los siguientes requisitos:

Título: Conductor de Máquinas Navales de Tercera

Embarco: 4 años

Empleo: 2 años en ejercicio de empleos máximos de su título

Capacitación: Aprobación de los exámenes correspondientes

3.8.3 - Conductor de Máquinas Navales de Tercera:

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

ALTERNATIVA 1:

Certificado: Auxiliar de Máquinas

Embarco: 4 años

Empleo: En ejercicio de empleo de Máquinas

Capacitación: Aprobación de los exámenes correspondientes

ALTERNATIVA 2:

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

ALTERNATIVA 3 :

Egresados de Escuelas Técnicas de nivel secundarios como Técnico Mecánico o similar y que acredite un embarco de práctica de un (1) año de duración en la sección de Máquinas.

3.8.4 - Auxiliar de Máquinas:

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

A large, stylized handwritten signature in dark ink, likely belonging to an official, is positioned at the bottom of the page. The signature is cursive and somewhat difficult to decipher, but it appears to be a single name or set of initials.

CAPITULO 4
EMPLEOS MAXIMOS

PERSONAL DE CUBIERTA

4.1. Capitán Fluvial

Empleo máximo: Capitán

Buque: De carga autopropulsado, de pasajeros o convoy.

Tonelaje: Sin restricciones.

Navegación: Fluvial.

4.2. Patrón Fluvial

4.2.1. Empleo Máximo: Patrón.

Buque y Tonelaje: Hasta 1.000 TAB en buques de carga autopropulsados, hasta 300 TAB en buques de pasajeros y hasta 8.000 TAB en convoyes.

Navegación: Fluvial.

4.2.2. Empleo Máximo: Primer Oficial.

Buque: De carga autopropulsado, de pasajeros o convoy.

Tonelaje: Sin restricciones.

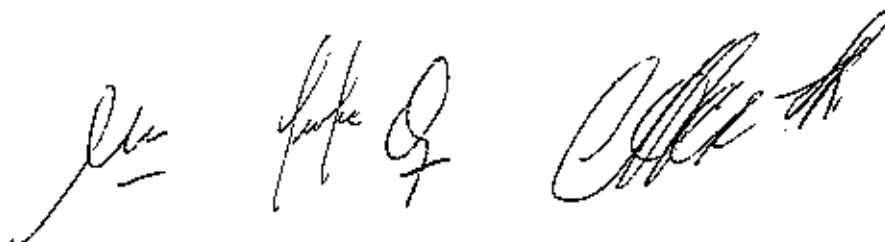
Navegación: Fluvial.

4.3. Oficial Fluvial

4.3.1. Empleo Máximo: Patrón.

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

Navegación: Fluvial.



4.3.2. Empleo Máximo: Segundo Patrón.

Buque y Tonelaje: Hasta 1.000 TAB en buques de carga autopropulsados, hasta 300 TAB en buques de pasajeros y hasta 8.000 TAB en convoyes.

Navegación: Fluvial.

4.3.3. Empleo Máximo: Segundo Oficial.

Buque: Sin restricciones en buques de carga autopropulsados, de pasajeros y convoyes.

4.4. Marinero

4.4.1. Empleo Máximo: Patrón.

Buque y Tonelaje: Hasta 80 TAB en buques de carga autopropulsados, hasta 20 TAB en buques de pasajeros. En ambos casos debe acreditar TRES (3) años de embarco en navegación fluvial.

Navegación: Fluvial.

4.4.2. Empleo Máximo: Contramaestre.

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

Navegación: Fluvial.

PERSONAL DE MAQUINAS

4.5. Conductor de Máquinas Navales de Primera

4.5.1. Empleo máximo: Jefe de Máquinas.

Potencia de máquinas: Sin restricciones.

Navegación: Fluvial.



4.6. Conductor de Máquinas Navales de Segunda

4.6.1. Empleo máximo: Jefe de Máquinas.

Potencia de máquinas: Hasta 1.500 Kw incrementándose hasta 2.000 Kw cuando acrediten DOS (2) años de embarco como Jefes de Máquinas en buques cuya potencia de máquinas no sea inferior a 600 Kw.

Navegación: Fluvial.

4.6.2. Empleo máximo: Primer Oficial de Máquinas.

Potencia de máquinas: Sin restricciones.

Navegación: Fluvial.

4.7. Conductor de Máquinas Navales de Tercera

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

Potencia de máquinas: Hasta 600 Kw incrementándose hasta 1.000 Kw cuando acrediten DOS (2) años de embarco como Jefes de Máquinas en buques cuya potencia de máquinas no sea inferior a 400 Kw.

Navegación: Fluvial.

4.7.2. Empleo máximo: Primer Oficial de Máquinas.

Potencia de máquinas: Hasta 2.000 Kw.

Navegación: Fluvial.

4.7.3. Empleo máximo: Segundo Oficial de Máquinas.

Potencia de máquinas: Sin restricciones.

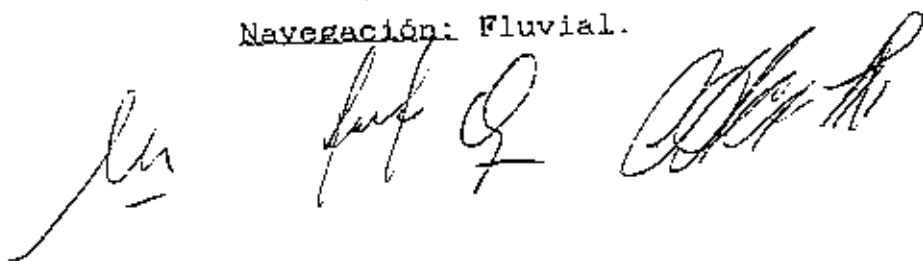
Navegación: Fluvial.

4.8. Auxiliar de Máquinas

4.8.1. Empleo máximo: Primer Cabo.

Potencia de máquinas: Sin restricciones.

Navegación: Fluvial.



CAPITULO 5

ACTUALIZACION DE LA CAPACITACION

1. Mantenimiento de la Capacitación

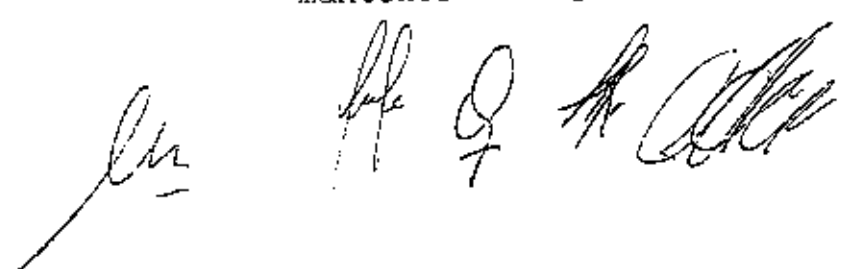
1.1. Personal de Cubierta

El Personal de Cubierta mantendrá su capacitación si cumple los siguientes requisitos:

- 1.1.1. Capitán Fluvial: Deberá acreditar UN (1) año de embarco en el empleo de Capitán, Segundo Patrón o Primer Oficial en el transcurso de los últimos CINCO (5) años.
- 1.1.2. Patrón Fluvial: Deberá acreditar UNO (1) año de embarco en el empleo de Patrón, Segundo Patrón u Oficial Fluvial en el transcurso de los últimos CINCO (5) años.
- 1.1.3. Oficial Fluvial: Deberá acreditar UNO (1) año de embarco en el empleo de Patrón, Segundo Patrón u Oficial Fluvial en el transcurso de los últimos CINCO (5) años.
- 1.1.4. Marinero: Este personal está exento de la obligatoriedad de acreditar embarcos mínimos para mantener su capacitación.

1.2. Personal de Maquinas:

- 1.2.1. Conductor de Máquinas Navales de Primera: Deberá acreditar UNO (1) año de embarco en el empleo de Jefe de Máquinas o Primer Oficial de Máquinas en el transcurso de los últimos CINCO (5) años.
- 1.2.2. Conductor de Máquinas Navales de Segunda : Deberá acreditar UNO (1) año de embarco en el empleo de Jefe de Máquinas u Oficial de Máquinas en el transcurso de los últimos CINCO (5) años.
- 1.2.3. Conductor de Máquinas Navales de Tercera : Deberá acreditar UNO (1) año de embarco en el empleo de Jefe de Máquinas u Oficial de Máquinas en el transcurso de los últimos CINCO (5) años.
- 1.2.4. Auxiliar de Máquinas: Este personal está exento de la obligatoriedad de acreditar embarcos mínimos para mantener su capacitación.



2. Recuperación de la Capacitación:

El Personal comprendido en el punto 1 (excepto los Marineros y Auxiliares de Máquinas) que no cumplimenten el embarco mínimo allí establecido podrán recuperar su capacitación si satisfacen los siguientes requisitos:

- 2.1. Si el alejamiento de la profesión es menor de DIEZ (10) años deberá aprobar un examen referente a Seguridad de la Navegación y computar un embarco mínimo de SEIS (6) meses en un empleo correspondiente al título inmediato inferior al que posee no pudiendo desempeñarse durante ese período como Capitán, Patrón o Jefe de Máquinas.

En el caso de los poseedores de los títulos de Oficial Fluvial o Conductor de Máquinas Navales de Tercera deberán cumplir ese embarco, únicamente, como Segundo Oficial y Segundo Oficial de Máquinas, respectivamente.

- 2.2. Si el alejamiento de la profesión es superior a DIEZ (10) años deberá aprobar exámenes referentes a Seguridad de la Navegación y las que resulten de aplicación en virtud del avance tecnológico producido durante el período de alejamiento y computar un embarco mínimo de UNO (1) año en un empleo correspondiente al título inmediato inferior al que posee, no pudiendo desempeñarse durante ese período como Capitán, Patrón o Jefe de Máquinas.

En el caso de los poseedores de los títulos de Oficial Fluvial o Conductor de Máquinas Navales de Tercera deberán cumplir ese embarco, únicamente, como Segundo Oficial y Segundo Oficial de Máquinas, respectivamente.



ACTA DEL GRUPO TÉCNICO No.2

INCENTIVOS FISCALES, SUBSIDIOS Y OTROS, OTORGADOS A LOS ARMADORES DE LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ

En la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, los días 6,7 y 8 de octubre de 1997, se reunió el Grupo Técnico No.2, para tratar el tema "INCENTIVOS FISCALES, SUBSIDIOS Y OTROS OTORGADOS A LOS ARMADORES".

1. El grupo cuya conformación figura en el agregado 1, desarrolló sus tareas bajo la Presidencia del Cr. J. Ernesto RYCHTENBERG, de la delegación del Uruguay, actuando como relatora la Cr. Ana María MACHUCA, de la delegación Argentina.

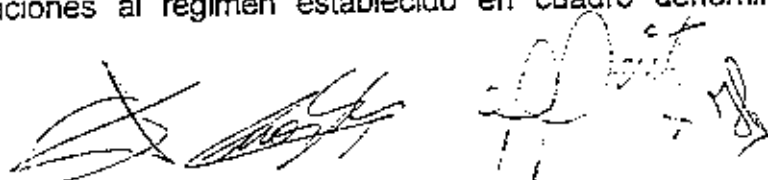
En primer término se procedió a la presentación personal de cada uno de los representantes de los países miembros que integran el Grupo Técnico, habiendo dado el Presidente del Grupo Técnico la bienvenida a los representantes de cada país.

El representante de la delegación del Paraguay manifestó que el delegado que asistió a la reunión anterior, celebrada en la ciudad de Cuiabá, República Federativa del Brasil y que fuera designado a concurrir a la presente, no pudo asistir, por lo que la información comprometida no será aportada en esta ocasión para realizar el análisis comparativo de la incidencia tributaria en la " Empresa Armadora Tipo "

2. A continuación el Grupo Técnico No. 2 procedió a desarrollar el plan de trabajo propuesto en el acta de la reunión realizada en la ciudad de Cuiabá, República Federativa del Brasil.

2.1. Actualización del cuadro sobre regímenes tributarios:

Las delegaciones de Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay manifiestan que no tienen modificaciones al régimen establecido en cuadro denominado



"Régimen de Tributación Aplicable a los Armadores y Embarcaciones en la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)".

La representación del Brasil presentó las modificaciones introducidas a su sistema tributario complementando las anteriormente aportada.

El nuevo cuadro actualizado al 08-10-97 se anexa como agregado II del presente acta.

2.2. Análisis de la incidencia tributaria elaborada por cada delegación con referencia a la Empresa Armadora Tipo.

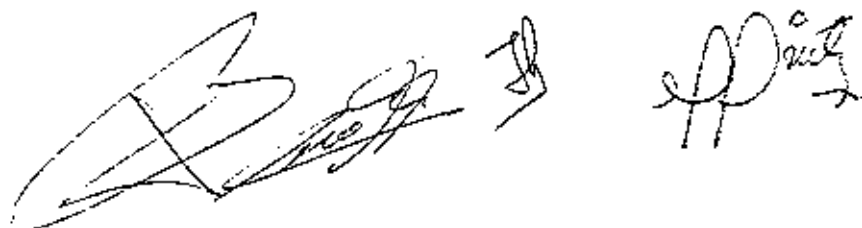
Las delegaciones de Argentina y Uruguay aportaron el cálculo de la incidencia tributaria sobre la Empresa Armadora Tipo con las modificaciones que se consideraron necesarias para cada país. El mismo consta en el agregado III.

Por su parte, la representación de Bolivia aportó un nuevo esquema de presentación para la "Empresa Armadora Tipo" el cual es adoptado para elaborar el trabajo comparativo de la incidencia tributaria de cada país. Se adjunta como agregado IV.

El Grupo Técnico no pudo realizar el análisis comparativo de las respectivas incidencias tributarias en cada país debido a la falta de información de Paraguay.

2.3. Servicios portuarios

La delegación de Uruguay aportó un resumen explicativo de los gastos de servicios portuarios a cargo de la Empresa Armadora, el cual se adjunta en el agregado VI.



Con relación a Bolivia, manifestaron que en su país no existe legislación al respecto debido a que por ahora no cuentan con armadores nacionales.

Luego del tratamiento del tema, las delegaciones de Argentina, Brasil y Uruguay concluyen que en sus puertos los gastos en que incurre el armador tiene tratamiento igualitario sin distinción de bandera .

2.4. Seguros - Practicaje y Pilotaje

En referencia a este punto, los delegados participantes acuerdan tratar el mismo en la próxima reunión.

3. Se adjunta al presente acta los siguientes agregados:

I. Lista de participantes

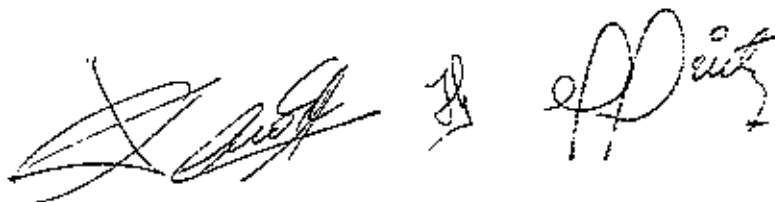
II. Cuadro del Régimen Tributario aplicable a Empresas Armadoras constituidas y registradas en los países que conforman la Hidrovia Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres Puerto de Nueva Palmira).

III. Modelo teórico "Empresa Armadora Tipo" con las modificaciones de cada país

IV. Modelo teórico " Empresa Armadora Tipo" en su nuevo esquema elaborado por la delegación de Bolivia

V. Incidencia tributaria de cada país en el nuevo esquema.

VI. Información sobre gastos en puerto a cargo de una Empresa Armadora, aportada por la delegación Uruguaya .



4. En conclusión el Grupo Técnico establece como plan de trabajo tentativo para la próxima reunión, los siguientes temas:

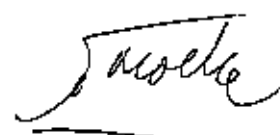
- a) Actualización del agregado II
- b) Incidencia de los seguros en los costos de la Empresa Armadora Tipo
- c) Análisis y conclusiones de la Incidencia Tributaria de cada país en la Empresa Armadora Tipo.

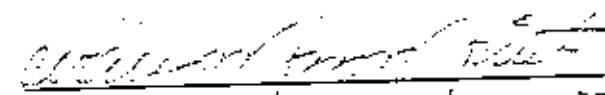
El Grupo reitera la necesidad de que el mismo se integre en lo sucesivo con los mismos funcionarios técnicos intervinientes en esta reunión, a los efectos de mantener agilidad, uniformidad y coherencia en la elaboración del trabajo.

Las delegaciones de las Repúblicas de Argentina, Bolivia, Brasil y Paraguay agradecen a la delegación de la República Oriental de Uruguay por la hospitalidad dispensada durante el desarrollo de la presente reunión.

El Grupo técnico No. 2 clausuró sus deliberaciones el día 8 de octubre del presente año con la aprobación del presente Acta.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

GRUPO TECNICO Nº2
AGREGADO I
LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Cdra. Ana María MACHUCA
Asesora Dirección Nacional de Impuestos
Subsecretaría de Política Tributaria
Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos

BOLIVIA

Lic. Jorge Walter TROCHE TROCHE
Consultor Tributario
Vice Ministerio de Política Tributaria
Ministerio de Hacienda

Lic. Ramiro Nelson QUINTEROS CASTRO
Asesor General
Vice Ministerio de Política Tributaria
Ministerio de Hacienda

BRASIL

Dr. Evandro Pedro PINTO
Asesor Especial del Secretario de la Receita Federal
Ministério da Fazenda

Econ. Joao Alberto de AZEVEDO BEZERRA
Chefe substituto da Divisao de Logística Aduaneira
Secretaria del Receita Federal
Ministério da Fazenda

PARAGUAY

Dr. Crispin Humberto GALEANO BONZI
Director de Desarrollo e Integración Física
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

URUGUAY

Cdr. J. Ernesto RYCHTENBERG
Asesor Económico Financiero
Dirección Transporte Fluvial y Marítimo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dra. Rosa CASAS SILVERA
Abogada Asesora Jurídica de la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

**REGIMEN TRIBUTARIO APLICABLE A EMPRESAS ARMADORAS CONSTITUIDAS Y REGISTRADAS
EN LOS PAISES QUE CONFORMAN LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)
(Actualizado al 6/10/97)**

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
Tributo sobre las utilidades de empresas de transporte	Tributo sobre las utilidades de empresas de transporte	Imposto sobre a renda das pessoas jurídicas	Tributo sobre las utilidades de empresas de transporte	Tributo sobre las utilidades de empresas de transporte
- 33% sobre las utilidades derivadas de la actividad de transporte ejercidas por las compañías constituidas o radicadas en el país.	- 25% sobre las utilidades netas. El impuesto a las utilidades es considerado como pago a cuenta del impuesto a las Transacciones.	- 15 % sobre la base de cálculo (lucro real, presumido o arbitrado) - art. 3º Lei Nº 9.249-95, de 26.12.95. - Adicional de 10 % del impuesto a la renta sobre la parcela de lucro excedente de R\$ 240.000,00. - 8 % sobre el lucro líquido del ejercicio, antes de la incidencia del impuesto de la renta (contribución social sobre el lucro líquido). (art. 19 de la Ley 9249, del 26-1-95) - 0,65 % sobre la facturación (contribución para el PIS-PASEP) - art. 2º, 3º e 8º, de la MP 1.546, de 10.07.97. - 2 % sobre la facturación - ingreso bruto de las ventas de las mercaderías y servicios - (COFINS) - Ley Complementaria Nº 70, art. 2. - Exención de las contribuciones PIS y COFINS para embarcaciones registradas en el Registro Especial Brasileiro REB, relativamente a los ingresos de los fletes internacionales de mercaderías.	- Empresas beneficiadas por la Ley Nº 60/90 Exoneración del 95% del Impuesto a la renta proporcional a las ventas brutas por un periodo de 5 años. - Otras. - 30% de Impuesto a la renta correspondiente a la utilidad neta	- Exento

**REGIMEN TRIBUTARIO APLICABLE A EMPRESAS (COMADORAS CONSTITUIDAS Y REGISTRADAS
EN LOS PAISES QUE CONFORMAN LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)
(Actualizado al 06/10/97)**

2

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL (*)	PARAGUAY	URUGUAY
Tributo sobre el Valor Agregado	Tributo sobre el valor Agregado	Tributo sobre el valor Agregado	Tributo sobre el valor Agregado	Tributo sobre el valor Agregado
- 21% al servicio de transporte de carga realizado en el país Están Exentos: - Transporte de pasajeros en el país - Transporte internacional de cargas y pasajeros - Embarcaciones vendidas o importadas en carácter definitivo cuando estén destinadas a la prestación de servicios o actividades comerciales - Reparación de Buques	13% aplicable a: - Los contratos de obras de prestación de servicios y toda otra prestación, cualquiera fuera su naturaleza realizada en el territorio de la Nación - Importaciones Definitivas.	- Inmunidad de ICMS sobre operaciones con destino al exterior de mercaderías. - 18% - alícuota máxima de ICMS en la importación. - ICMS sobre los servicios de transporte interno, siendo el internacional exento.	- 10% sobre el monto imponible.	Están Exentos: - Fletes y Transporte de Pasajeros - La importación de partes, equipos, repuestos, combustibles, lubricantes necesarios para la explotación y los actos de enagenación del buque (bajo condición de cumplimiento con los requisitos establecidos en la Ley 14.850).
Impuesto sobre los activos	Impuesto sobre los activos	Impuesto sobre los activos	Impuesto sobre los activos	Impuesto sobre los activos
- No tiene	- No tiene	- No tiene	- No tiene	- 1,5% sobre el patrimonio, excepto el valor fiscal del buque (sujeto al cumplimiento de los requisitos de la Ley Nº 14.850)

(*) No se cuenta con información actualizada de Brasil; la consignada corresponde a diciembre de 1995 (XXa Reunión CIH - Pta. del Este)

**REGIMEN TRIBUTARIO APLICABLE A EMPRESAS ARMADORAS CONSTITUIDAS Y REGISTRADAS
EN LOS PAISES QUE CONFORMAN LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA**

(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)

(Actualizado al 06/10/97)

3

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL (*)	PARAGUAY	URUGUAY
Otros Tributos: (**)	Otros Tributos: (**)	Otros Tributos: (**)	Otros Tributos: (**)	Otros Tributos: (**)
Impuestos Internos	Impuesto a las Transacciones		Impuestos Internos	
- Exención sobre mercaderías nacionales incluidas en la lista de provisiones de las embarcaciones afectadas al tráfico internacional (lista de rancho)	- 3% sobre las ventas de bienes y servicios	- 3% sobre valor venal de las embarcaciones a título de impuesto sobre la propiedad de vehículos automotores (IPVA)	Beneficiados por la Ley 60/90.	- Exención de todos los impuestos incidentes sobre enajenación, constitución de garantías sobre embarcaciones y sus respectivos registros a condición del cumplimiento de la Ley 14.650.
Impuesto a los Ingresos Brutos	Cargas Sociales:	CMPF: 0,2% sobre movimientos financieros (Bancarios) hasta el 31-12-98.	- Exención de Impuestos incidentes sobre la constitución e inscripción de los registros de sociedades comerciales	Cargas Sociales
- Transporte internacional por agua de carga y/o pasajeros: Exento	- Aporte Patronal 19,5%	- Exención de la tasa de mantenimiento del Fondo de Desarrollo de Enseñanza Profesional Marítima (para las embarcaciones registradas en REB).	- Exención de Impuestos de cualquier naturaleza sobre la emisión, suscripción y transferencia de acciones o cuotas sociales, aumento de capital de sociedades o empresas y transferencias de cualquier bien o derecho susceptible de valoración pecuniaria, que los socios o accionistas aporten a la sociedad como integración de capital, emisión de compra y venta de bonos, obligaciones negociables y otros títulos de obligaciones de sociedades y empresas.	- Patronal: 18,55%
Cargas Sociales:		Cargas Sociales:	- Exención de Impuestos sobre dividendos y utilidades originados por proyectos de inversión por un plazo de 5 años.	- Diferencia de cuota mutual (monto establecido cuatrimestralmente por el Poder Ejecutivo).
- Aporte Patronal del 27,6% . De acuerdo a la jurisdicción existen porcentajes de descuento de los aportes patronales que oscilan entre el 10% y el 75%.		- Contribución sindical patronal: 28,2%.	- Exención de Impuestos sobre pagos de arrendamiento, locación, derechos de uso de marcas, patentes de invención, planos y modelos industriales y otras formas de transferencia de tecnología susceptibles de licencia.	
			Cargas Sociales:	
			- Patronal: 16%	

(*) No se cuenta con información actualizada de Brasil; la consignada corresponde a diciembre de 1995 (XXa. Reunión CIH - Fta. del Este)

(**) No se han considerado los impuestos al consumo de combustibles.

**REGIMEN TRIBUTARIO APLICABLE A EMPRESAS ARMADORAS CONSTITUIDAS Y REGISTRADAS
EN LOS PAISES QUE CONFORMAN LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA**
(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)
(Actualizado al 06/10/97)

4

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL (*)	PARAGUAY	URUGUAY
Tributos Aduaneros	Tributos Aduaneros	Tributos Aduaneros	Tributos Aduaneros	Tributos Aduaneros
Aranceles de Importación - Intrazona MERCOSUR: 0% - Externo Común: 14% Partidas: 89.01.90.00 89.04.00.00	Aranceles de Importación - 10% para bienes en general - 5% para bienes de capital - Intrazona MERCOSUR según Anexo D.S. 24.503 que pone en vi-	Aranceles de Importación: - Intrazona MERCOSUR 0%, sin pe- juicio de la lista de excepciones - Externo Común: 14 % a 20% sin perjuicio de la lista de excepciones.	Aranceles de Importación: - Intrazona MERCOSUR: 0% - Externo común: 14% Partidas: 89.01.90.00 89.04.00.00	Aranceles de Importación - Intrazona MERCOSUR: 0% - Externo Común: 14 % Partidas: 89.01.90.00 89.04.00.00
Correspondientes a la Nomenclatura Común MERCOSUR	Correspondientes a la Nomenclatura Común MERCOSUR - Exoneración Total de los Graváme- nes Aduaneros y otros de efectos equivalentes, incluyendo los impues- tos internos de aplicación específica sobre la importación de bienes de capital, materias primas e insumos. (Ley 60/90)	Correspondientes a la Nomenclatura Común MERCOSUR	Correspondientes a la Nomenclatura Común MERCOSUR	Correspondientes a la Nomenclatura Común MERCOSUR
Régimen Suspensivo de Tributos Aduaneros - Las embarcaciones inscriptas en el Registro de Embarcaciones y Artefactos Navales Extranjeros, por un plazo mínimo de 3 años y máximo de 15 años, podrán ser sometidas al Régimen Aduanero Especial de admisión temporaria.	Régimen Suspensivo de Tributo Aduaneros - No tiene	Régimen Suspensivo de Tributo Aduaneros - No existe incidencia tributaria sobre las embarcaciones que navegan en la Hidrovia, que sean de banderas de los Países Signatarios del Acuerdo, ni de terceros países.	Régimen Suspensivo de Tributo Aduaneros - No tiene	Régimen Suspensivo de Tributo Aduaneros - No tiene

(*) No se cuenta con información actualizada de Brasil; la consignada corresponde a diciembre de 1995 (XXa. Reunión CIH - Pta. del Este)

**REGIMEN TRIBUTARIO APLICABLE A EMPRESAS ARMADORAS CONSTITUIDAS Y REGISTRADAS
EN LOS PAISES QUE CONFORMAN LA ZONA FRANCA
(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)
(Actualizado al 06/10/97)**

Otros Incentivos : Financieros, Fiscales, etc.

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
		- en los siguientes casos, el financiamiento a la empresa brasilera de navegación por medio de agentes financieros oficiales, contará con una tasa de intereses semejantes a la de embarcaciones destinadas a la exportación:		
		a) Para las embarcaciones pre-registradas en REB (construcción)		
		b) Para las embarcaciones registradas en REB: conservación, modernización y reparaciones.		
		- la construcción, conservación, modernización y la reparación de embarcaciones pre-registradas o bien registradas en REB serán, para todos los hechos legales o fiscales, equivalentes a operaciones de exportación.		
		- Las empresas brasileras de navegación, con subsidiarias integrales propietarias de embarcaciones construidas en Brasil, transferidas de su matriz brasilera, son autorizadas a restablecer el Registro Brasileiro como propiedad de la misma empresa nacional de origen, sin incidencia de impuestos y tasas.		
		- Se aseguran a empresas de navegación la construcción en el Mercado Internacional, de la cobertura de seguro y resguardo de cascos, máquinas y responsabilidad civil para sus embarcaciones registradas en REB, a partir de que el Mercado Nacional no ofrezca tales coberturas en precios compatibles con el Mercado Nacional.		
		- Deberán ser celebradas nuevas convenciones y Acuerdos Colectivos de Trabajo para las tripulaciones de las embarcaciones en REB, los cuales tendrán por objetivo preservar condiciones de competitividad con el Mercado Internacional.		

AGREGADO III

INCIDENCIA TRIBUTARIA

INGRESOS	5.464.800.--	5.464.800.--
COSTOS	4.102.296.--	4.102.296.--
UTILIDAD NETA	1.362.504.--	1.362.504.--
MODIFICACIONES AL COSTO		
SEGURO ACC.DE TRABAJO empresa modelo	3.744.--	3.744.--
A.R.T. según cotización	(5.179.63)	(5.179.63)
VACACIONES	(1.363.--)	(1.363.--)
COSTO MODIFICADO	4.105.094.63	4.105.094.63
UTILIDAD NETA SIN COMPUTAR IMPUESTOS	1.359.705.37	1.359.705.37
CONTRIBUCIONES SOCIALES		
REDUCCION 0% (1)	(70.911.06)	
REDUCCION 75% (1)		(29.985.25)
GANANCIA NETA IMPONIBLE	1.288.794.31	1.329720.12
IMPUESTO A LAS GANANCIAS 33% (2)	425.302.14	438.807.64
INCIDENC. TRIBUTARIA TOTAL (1) + (2)	496.213.20	468.792.89
INC.TRIB. S/ UT.NETA	36.50	34.47
INC.TRIB. S/ INGRESOS	9.08	8.58
INC.TRIB. S/ COSTO	12.09	11.42

SEGURO OBLIGATORIO

LEY 24.557 - RIESGOS DEL TRABAJO

Se considera la siguiente dotación de personal:

Tripulación:	11
Administrativos:	<u>5</u>
Total	16

Valores obtenidos según cotizaciones en plaza:

\$ por empleado	% s/total remuneración	a pagar
\$ 7,16 x 16	+ 2.5% \$ 202.603.--	\$ 5.179.63

CONTRIBUCIONES PATRONALES

REDUCCION DECRETO N° 492/95

SUELDO BRUTO	CONTRIBU- CIONES	REDUCCION 0%	REDUCCION 30% CAPITAL BUENOS AIRES	REDUCCION 45% ENTRE RIOS SANTA FE	REDUCCION 70% CORRIENTES CHACO MISIONES	REDUCCION 75% FORMOSA
TOTAL ANUAL	SEGURIDAD SOCIAL	56.323.64	39.912.79	31.808.66	18.031.66	15.397.83
\$ 202.603	OBRA SOCIAL	14.587.42	14.587.42	14.587.42	14.587.42	14.587.42
TOTAL ANUAL		70.911.06	54.500.21	46.396.08	32.619.08	29.985.25

Notas:

La Contribución de la Seguridad Social comprende: Jubilación, Subsidios Familiares, Fondo Nacional de Empleo, Instituto Nacional Servicios Sociales Jubilados y Pensionados (INSSJP) y Administración Nacional de Seguro de Salud (ANSSAL).

El monto de sueldo bruto: \$ 202.603.-- incluye el cálculo de las vacaciones. Se consideró de acuerdo a la Ley de Contrato de Trabajo que los trabajadores gozarán de un período mínimo y continuado de descanso anual remunerado de 14 días para una antigüedad que no exceda de 5 años.

República Argentina

"EMPRESA ARMADORA TIPO"
SIN MODIFICACIONES AL COSTO

INCIDENCIA TRIBUTARIA

INGRESOS	5.464.800.--	5.464.800.--
COSTOS	4.102.296.--	4.102.296.--
UTILIDAD NETA	1.362.504.--	1.362.504.--
CONTRIBUCIONES SOCIALES		
REDUCCION 0% (1)	(70.434.--)	
REDUCCION 75% (1)		(29.783.52)
GANANCIA NETA IMPONIBLE	1.292.070.--	1.332.720.48
IMPUESTO A LAS GANANCIAS 33% (2)	426.338.10	439.797.76
INCIDENC. TRIBUTARIA TOTAL (1) + (2)	496.817.10	469.581.28
INC.TRIB. S/ UT.NETA	36.46	34.46
INC.TRIB. S/ INGRESOS	9.09	8.59
INC.TRIB. S/ COSTO	12.11	11.45

CONTRIBUCIONES PATRONALES

REDUCCION DECRETO N° 492/95

SUELDO BRUTO	CONTRIBU- CIONES	REDUCCION 0%	REDUCCION 30% CAPITAL BUENOS AIRES	REDUCCION 45% ENTRE RIOS SANTA FE	REDUCCION 70% CORRIENTES CHACO MISIONES	REDUCCION 75% FORMOSA
TOTAL ANUAL	SEGURIDAD SOCIAL	55.944.72	39.644.28	31.594.68	17.910.36	15.294.24
\$ 201.240.-	OBRA SOCIAL	14.489.28	14.489.28	14.489.28	14.489.28	14.489.28
TOTAL ANUAL		70.434.-	54.133.56	46.083.96	32.399.64	29.783.52

Notas:

La Contribución de la Seguridad Social comprende: Jubilación, Subsidios Familiares, Fondo Nacional de Empleo, Instituto Nacional Servicios Sociales Jubilados y Pensionados (INSSJP) y Administración Nacional de Seguro de Salud (ANSSAL).

ESTRUCTURA DE COSTO

"EMPRESA ARMADOR TIPO"

SUPUESTOS:

- Está integrada por un convoy compuesto de:

- 1 remolcador solo de empuje de 3.100 HP
valor estimado U\$S 10.000.000
- 16 barcasas tipo fluvial, empuje 1.500 tn.
valor individual U\$S 800.000
valor estimado total U\$S 12.800.000

- Vida útil de la embarcaciones: 30 años

- Antigüedad del personal dependiente: 1 año

- Estimación del costo por relevo de la tripulación : 30% sobre sueldo bruto

- Inversión: fondos de terceros: 35%
..... fondos propios: 65%

- Intereses de financiación: 12% anual

- Patrimonio de la empresa: Buques U\$S 22.800.000
..... Otros U\$S 700.000
U\$S 23.500.000

- Recorrido: Corumbá - San Nicolás: 2.300 km. x 2 = 4.600 km.
(Se trata de carga de bajada y vuelve vacío)

- Recorrido anual: 4.600 km x 9 = 41.400 km

- Tipo de carga transportada: Mineral de Hierro - 24.000 tn. por viaje

- Cantidad de viajes por año: 9 viajes redondos
35 días cada uno

- Carga movilizada por año: 216.000 tn.

- Flete por tn. km.: U\$S 0.011

- Flete por viaje: U\$S 607.200

- Flete anual: U\$S 5.464.800

Items a considerar:

Costos fijos:

Costo anual
en U\$S

1) Tripulación:

- Sueldo bruto mensual

1 Capitán	U\$S 2.000
2 Prácticos	U\$S 2.000
1 Jefe de Máquinas	U\$S 1.000
1 Auxiliar de Máquinas	U\$S 800
2 Marineros	U\$S 1.200
1 Engrasador	U\$S 700
1 Auxiliar de Engrasador	U\$S 600
1 Cocinero	U\$S 700
1 Mozo	U\$S 600
11	U\$S 9.600

- Sueldo bruto anual U\$S 9.600 x 12 = U\$S 115.200

- Aguinaldo U\$S 9.600

- Salario Vacacional U\$S 6.400

- Relevó 30% sobre sueldo bruto U\$S 37.440 **168.640**

2) Costo de alimentación: U\$S 10 x trip. diario **34.650**

3) Sueldos Administración:

Sueldo bruto anual U\$S 3.000 x 12 = U\$S 36.000	
Aguinaldo U\$S 3.000	
Salario vacacional <u>U\$S 2.000</u>	41.000

4) Mantenimiento y reparación: U\$S 5.000 x 12 = **60.000**

5) Seguros:

- Accidente de trabajo:
3% sobre sueldos brutos U\$S 6.037

- Embarcación:
3,5 % s/valor de la embarcación U\$S 798.000 **801.744**

6) Gastos de financiación: U\$S 23.500.000 x 35% x 12% **987.000**

7) Depreciación **760.000**

Costos variables:

1)	Combustible: U\$S 493.830 x 2 =	987.660
2)	Lubricantes: 5% de combustible: U\$S 24.691 x 2 =	49.382
3)	Gastos portuarios	60.000
4)	Agenciamiento: 1,5% de flete	81.972
5)	Comunicaciones	24.000
6)	Otros gastos no incluidos en items anteriores: 1% de flete	54.648
7)	Servicio de Pilotaje:	
	14 d. x 2 p. x U\$S 200 x 9 viajes = U\$S 50.400	
	U\$S 400 x 2 p. x 9 <u>U\$S 7.200</u>	57.600

TOTAL DE COSTOS

U\$S 4:170.589

RESUMEN:

Ingresos	U\$S 5:464.800
Costos (antes de gastos financieros y depreciaciones)	<u>U\$S 2:423.589</u>
Utilidad antes de gastos financieros y Depreciaciones	U\$S 3:041.211
Gastos financieros y Depreciaciones	<u>U\$S 1:747.000</u>
UTILIDAD NETA	<u>U\$S 1:294.211</u>

Incidencia Tributaria

- Cargas sociales

Aportes patronales - 18,55 % S/ 201.240 (*) = US\$ 37.330

Diferencia Cuota Mutual $\text{US\$ } 50 \times 14 \times 12 = \underline{\text{US\$ } 8.400}$ US\$ 45.730

- I. Patrimonio

$\text{US\$ } 700.000 \times 1,5 \% = \underline{\text{US\$ } 10.500}$

US\$ 56.230

(*) $115.200 + 9.600 + 37.440 + 39.000 = 201.240$

Incidencia Tributaria en los Resultados antes de Gastos Financieros y Depreciación

Porcentaje S/Ingresos - $\frac{56.230}{5.464.800} = 1 \%$

Porcentaje S/Costos - $\frac{56.230}{2.423.589} = 2,3 \%$

Porcentaje S/Utilidad - $\frac{56.230}{3.041.211} = 1,8 \%$

Incidencia Tributaria en los Resultados después de Gastos Financieros y Depreciación

Porcentaje S/Ingresos $\frac{56.230}{5.464.800} = 1 \%$

Porcentaje S/Costos $\frac{56.230}{(2.423.589 + 1.747.000)} = 1,3\%$
4.170.589

Porcentaje S/Utilidad $\frac{56.230}{1.294.211} = 4,3\%$

AGREGADO V

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - ARGENTINA				ANEXO N° 14	
	ALIC.	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA	INCIDENCIA
	%			s/ INGRESOS	s/ COSTOS y GASTOS
CARGAS SOCIALES (1)					
Seguridad Social	27,80	202.603,--	56.323,64	1,03	1,35
Obra social	7,20	202.603,--	14.587,42	0,27	0,35
cálculo efectuado s/ sueldo y vacaciones	35,00	202.603,--	70.911,06	1,30	1,7
INGRESOS 5.464.800,--					
COSTOS Y GASTOS					
Costo original 4.102.297,--					
'vacaciones 1.363,--					
Contribución social 70.911,06,--					
Seguro acc.trabajo					
Original (3.744,--)					
(2) ART 5.179,63 1.435,63 (4.176.006,69)					
(3) Practicaje y Pilotaje					
Ganancia Neta 1.288.793,31					
IMPUESTO A LAS GANANCIAS	33,00	1.288.793,31	425.301,79	7,78	10,18
INCIDENCIA TOTAL SOBRE INGRESOS				9,08	
INCIDENCIA TOTAL SOBRE COSTOS Y GASTOS					11,88
(1) Los empleadores podrán reducir las contribuciones (adjuntas en hoja aparte), según lo establecido en el Decreto 202/95 y complementarios y complementarias, siempre que acrediten el depósito de los aportes y contribuciones al sistema Único de Seguridad Social y del Impuesto al Valor Agregado, exigibles hasta el mes inmediato anterior a aquel en el cual deban ingresarse las contribuciones alcanzadas por los aludidos beneficios.					
(2) La ley 24557 cubre los riesgos del trabajo. El pago a la Aseguradora de Riesgos del Trabajo consiste en un monto fijo por la cantidad de empleados y un % sobre el total de las remuneraciones.					
(3) No se consideró en esta oportunidad a la espera de la información que será aportada por las delegaciones en la próxima reunión.					

[illegible]

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - BOLIVIA				ANEXO N° 13		
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (IVA)	ALIC.	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA s/ INGRESOS	INCIDENCIA s/ COSTOS	SIGLAS
Flete anual (sin IVA)		5.464.800				
Tasa Efectiva	0,15	816.579				
Flete anual (con IVA)	1,15	6.281.379				
IVA (Débito Fiscal)	13%	6.281.379	816.579			DF
IVA (Crédito Fiscal)	13%	2.119.407	275.523			CF
IVA (Determinado)	13%	4.161.972	541.056			IVA
Incidencia del IVA s/ los Ingresos				9,90%		I. IVA s/ING
Incidencia del IVA s/ los Costos					13,10%	I. IVA s/CT
IMPUESTO A LAS TRANSACCIONES (IT)						
Impuesto a las Transacciones	3%	6.281.379	188.441			IT
Incidencia del IT s/ los Ingresos				3,45%		I. IT s/ING
Incidencia del IT s/ los Costos					4,56%	I. IT s/CT
IMPUESTO SOBRE LAS UTILIDADES DE LAS EMPRESAS						
Impuesto sobre las Utilidades de las Empresas	25%	1.306.156	326.539			IUE
Incidencia del IUE s/ los Ingresos				5,98%		I. IUE s/ING
Incidencia del IUE s/ los Costos					7,91%	I. IUE s/CT
CONTRIBUCION PATRONAL AL SEGURO SOCIAL						
Seguro de Salud	10%	201.240	20.124	0,37%	0,49%	
Riesgos Profesionales	2%	201.240	4.025	0,07%	0,10%	
Fondo de Vivienda Social	2%	201.240	4.025	0,07%	0,10%	
TOTAL CONTRIBUCION PATRONAL	14%	201.240	28.174	0,52%	0,68%	
ESTADO DE RESULTADOS E INCIDENCIA IMPOSITIVA						
INGRESOS		5.464.800		100,00%		ING.
COSTOS		4.130.471			100,00%	CT
UTILIDAD		1.334.329				UNI
La incidencia impositiva global en relación a los ingresos es del				16,39%		IIG s/ING
La incidencia impositiva global en relación a los costos es del					21,89%	IIG s/CT
REFERENCIAS						
DF = 0,13 x V			UNI = ING. - CT			
CF = 0,13 x C			I. IT s/CT = IT / CT			
IVA = DF - CF = 0,13 x (V - C)			I. IUE s/ ING. = IUE / ING.			
I. IVA s/ ING. = IVA / ING.			I. IUE s/CT = IUE / CT			
I. IVA s/CT = IVA / CT			I. IIG s/ ING. = (IVA + IUE+CSS) / ING.			
I. IT s/ ING. = IT / ING.			I. IIG s/ CT = (IVA + IUE+CSS) / CT			
NOTA.- El Impuesto a las Utilidades sobre las Empresas se considera como pago a cuenta del Impuesto a las Transacciones, por tanto para fines de cómputo de la incidencia se computa el mayor de ambos.						

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - BRASIL				ANEXO N° 13	
	ALIC. %	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA s/ INGRESOS %	INCIDENCIA s/ COSTOS %
CARGAS SOCIALES					
Sueldos + 1/3 gratificación s/vacaciones	25,20	205.440	51.770	1,00	1,2
INGRESOS 5.464.800					
COSTOS TOTALES					
COSTO ORIGINAL 4.102.297					
CARGAS SOCIALES 51.770					
CPMF 6.794 (4.160.861)					
UTILIDAD 1.303.939					
CPMF - Contribución Provisoria s/Mov.Financiero	0,20	3.394.067	6.794	1,00	0,16
(Costos Fijos - depreciación +costos variables + cargas sociales) =					
2.844.634 - 760.000 + 1.257.663 + 51.770 = 3.394.067					
INCIDENCIA TOTAL SOBRE INGRESOS				2,00	
INCIDENCIA TOTAL SOBRE COSTOS Y GASTOS					1,36
Observaciones: - Empresas de navegación registradas en REB (Registro Especial Brasileño de Embarcaciones), exentas del COFINS/PIS e del Fondo de Des. Ens. Prof. Marítimo.					
- Excluido el seguro sobre accidente de trabajo, ya incluido en los costos fijos.					
- CPMF En vigor hasta diciembre de 1998.					
- Practicaje y Pilotaje: No se consideró en esta oportunidad a la espera de la información que será aportada por las delegaciones en la próxima reunión.					

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - BRASIL			ANEXO N° 13		
	ALIC. %	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA s/ INGRESOS %	INCIDENCIA s/ COSTOS %
CARGAS SOCIALES					
Sueldos (25,2 % + 2,5 % - Fondo Desarrollo Enseñanza Profesional Marítimo - FDPM)	27,70	205.440	56.907	1,04	1,32
INGRESOS 5.464.800					
COSTOS TOTALES					
COSTO ORIGINAL 4.102.297					
COFINS/PIS 144.817					
CPMF 7.088					
Cargas sociales 56.907 (4.311.109)					
UTILIDAD 1.153.691					
COFINS/PIS (Contribución social s/fact.-fletes)	2,65	5.464.800	144.817	2,65	3,36
CPMF - Contribución Provisoria s/Mov.Financiero	0,20	3.544.021	7.088	0,13	0,20
(Costos Fijos - depreciación + costos variables + cargas sociales + COFINS/PIS) =					
2.844.634 - 760.000 + 1.257.663 + 56.907 + 144.817 =					
= 3.544.021					
INCIDENCIA TOTAL SOBRE INGRESOS				3,82	
INCIDENCIA TOTAL SOBRE COSTOS Y GASTOS					4,88
Observaciones: - Empresas de navegación no registradas en REB (Registro Especial Brasileiro de Embarcaciones).					
- Excluido el seguro sobre accidente de trabajo, ya incluido en los costos fijos.					
- CPMF en vigor hasta diciembre de 1998.					
- Practicaje y Pilotaje: no se consideró en esta oportunidad a la espera de la información que será aportada por las delegaciones en la próxima reunión.					

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - URUGUAY					ANEXO N° 15
	ALIC.	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA s/ INGRESOS %	INCIDENCIA s/ COSTOS %
COSTO SEGURIDAD SOCIAL					
Sueldo Bruto 201240	18,55	201240	37330		
Diferencia Cuota Mutua			8400		
TOTAL			45730	0,84	1,1
IMPUESTO AL PATRIMONIO	1,50	700000	10500	0,0019	0,0025
INGRESOS 5464800,--					
Costo original 4102297					
Salario vacacional 8400					
C. Seg. Social 45730					
Impuesto al Patrimonio 10500 4166927,--					
(1) Practicaje y Pilotaje					
Ganancia Neta 1297873,--					
INCIDENCIA TOTAL SOBRE INGRESOS				1,03	
INCIDENCIA TOTAL SOBRE COSTOS Y GASTOS					1,35
(1) Practicaje y Pilotaje : No se consideró en esta oportunidad a la espera de la información que será aportada por las delegaciones en la próxima reunión.					

AGREGADO VI

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

ASUNTO: GASTOS EN PUERTO A CARGO DE LA EMPRESA ARMADORA

Puerto Nueva Palmira

El puerto de Nueva Palmira, es el único puerto uruguayo en el recorrido de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).-

Dicho puerto, consta en la actualidad con dos administradores independientes, uno público, A.N.P. (Administración Nacional de Puertos) y otro privado.-

Los gastos en que incurre una empresa armadora respecto al buque tipo barcaza depende de cual de los dos servicios contrata.-

Si contratara a la A.N.P., los costos en que la empresa armadora pueda incurrir respecto al buque tipo barcaza son los siguientes:

1.- USO DEL PUERTO

El costo de este items, es por única vez aunque haya movimientos internos y es de US\$ 0,10 por T.R.B..-

2.- USO DEL MUELLE

Este items se cobra a partir de la puesta del 1er. cabo.-

Aquí corresponde hacer una distinción, dependiendo de las horas:

- Si la demora es menor de 96 horas, el costo es de US\$ 0,05 por eslora y por hora.-

- Si la demora es mayor a 96 horas, el costo es el de la tarifa general, es de US\$ 0,15 por eslora y por hora.-

En este caso, si además se utilizara 2da. andanas, la tarifa se reduce en un 35%, es decir, se abona el 65% de la tarifa general.-

3.- USO DE ZONA DE FONDEO

Este servicio, el de Anclaje, por lo general no se precisa para este tipo de embarcación, salvo cuando hay un trasbordo sobre la barcaza. En este caso, el costo del Anclaje es de U\$S 0,50 por eslora y por día.-

4.- SUMINISTROS

Este ítem, se refiere al abastecimiento de Agua Potable y de Energía Eléctrica.-

El costo en el caso del Agua Potable es de U\$S 2/tonelada y de la Energía Eléctrica es de U\$S 0,175/KWH.-

Cabe destacar que en cualquiera de las tarifas cobradas por A.N.P. no existe distinción en cuanto a la bandera.-

Si contrata a la empresa privada, los costos en que la empresa armadora pueda incurrir respecto al buque tipo barcaza son "0", ya que todos los ítems detallados anteriormente, dicha empresa los proporciona gratuitamente. En este caso tampoco se hace distinción de bandera.-

AGREEMENT IV

REPUBLICA DE BOLIVIA
MINISTERIO DE HACIENDA

HIDROVIA PARAGUAY - PARANA

MODELO HIPOTETICO : " EMPRESA ARMADOR TIPO "

BALANCE GENERAL

DESCRIPCION DEL CONCEPTO

Un remolcador de empuje de 3.100 HP
Dieciséis barcazas fluvial de empuje de 1.500 tn
Otros Activos
Capital
Préstamos Obtenidos
TOTALES

A C T I V O	
V. PARCIAL	V. TOTAL
10.000.000	10.000.000
800.000	12.800.000
	700.000
65%	
35%	
100%	23.500.000

ANEXO N° 1

PASIVO Y CAPITAL	SIGLAS
	VTR
	VTB
15.275.000	K
8.225.000	PO
23.500.000	

CÁLCULO DE LA CUOTA ANUAL DE DEPRECIACION

Valor del Activo (Casco y Maquinas)
Años de Vida Util
Cuota de Depreciación Anual

ANEXO N° 2

SIGLAS
22.800.000
30
760.000
VA (CM)
VU
CDA

ESTIMACION DE INGRESOS (FLETES)

DESCRIPCION DEL CONCEPTO

Recorrido : Corumbá - San Nicolás (Km)
Viaje de ida y Vuelta
Distancia del viaje de ida y vuelta
Número de viajes al año
Distancia recorrida anual
Carga transportada : Mineral de hierro (tn por viaje)
Carga movilizada por año
Flete : \$ us. tn/km
Flete por cada viaje
Flete anual (sin IVA)
Tasa Efectiva del IVA
Flete Anual (con IVA)
IVA (Débito Fiscal)

ANEXO N° 3

SIGLAS
2.300
2
4.600
9
41.400
24.000
216.000
0,011
607.200
5.464.800
14,94%
6.281.379
816.579
R
VIV
D
NVA
DRA
CT
CMA
F (t/Km)
F (c/v)
FA (s/IVA)
TE (IVA)
FA (c/IVA)
IVA (DF)

NOTA.- El precio facturado de los fletes debe incluir el IVA (modalidad de cómputo por dentro)
Se asume que las barcazas bajan cargadas y retornan vacías

TN.- Tasa Nominal del IVA = 13%

REFERENCIAS

$CDA = VA (CM) / VU$
 $D = R \times VIV$
 $DRA = D \times NVA$
 $CMA = NVA \times CT$
 $F(c/v) = F(t/Km) \times CT \times R$

$FA(s/IVA) = NVA \times F(c/v)$
 $TE = TN / (1 - TN)$
 $FA(c/IVA) = FA(s/IVA) \times (1 + TE(IVA))$
 $IVA(DF) = FA(c/IVA) \times TN$

ESTIMACION DE LOS COSTOS FIJOS Y GASTOS DE LA "EMPRESA ARMADOR TIPO"				ANEXO N° 4	
SUELDO BRUTO MENSUAL (TRIPULACION)		COSTO UNITARIO	COSTO PARCIAL	COSTO TOTAL	SIGLAS
Un Capitán	1	2.000	2.000		a
Dos Prácticos	2	1.000	2.000		b
Un jefe de Máquinas	1	1.000	1.000		c
Un Auxiliar de Máquinas	1	800	800		d
Dos Marineros	2	600	1.200		e
Un Engrasador	1	700	700		f
Un Auxiliar de Engrasador	1	600	600		g
Un Cocinero	1	700	700		h
Un Mozo	1	600	600		i
SUELDO BRUTO MENSUAL	11		9.600		SBM
SUELDO BRUTO ANUAL	12		9.600	115.200	SBA
AGUINALDO				9.600	A
RELEVOS	0,3	124800		37.440	RL
Numero de Tripulantes	11				NT
Costo Diario de Alimentación por Tripulante	10				CDAT
Días Navegados	315			34.650	DN
ALIMENTACION				60.000	AL
MANTENIMIENTO Y REPARACION	0,60%	10.000.000		601.744	MR
SEGUROS					S
Seguro de Accidentes de Trabajo	3%	124.800	3.744		SAT
Seguro de la Embarcación	3,5%	22.800.000	798.000		SE
GASTOS DE FINANCIACION	12%	8.225.000		987.000	GF
CUOTA DE DEPRECIACION ANUAL	30	22.800.000		760.000	CDA
SUELDO ANUAL ADMINISTRACION	12	3.000		36.000	SAA
AGUINALDO ADMINISTRACION	1	3000		3.600	AA
TOTAL COSTOS FIJOS				2.844.634	CF
REFERENCIAS					
SBM = a + b + c + d + e + f + g + h + i		S = SAT + SE			
SBA = 12 x SBM		GF = 0.12 x PO			
RL = 0.30 x (SBA + A)		CDA = VA (CM) / VU			
AL = CDAT x NT x DN		SAA = 12 x SMA			

ESTIMACION DE LOS COSTOS VARIABLES Y GASTOS			ANEXO N° 5	SIGLAS
1 COMBUSTIBLES	493.830	2	987.660	CC(v/v)
2 LUBRICANTES	987.660	5%	49.383	L
3 GASTOS PORTUARIOS			60.000	GP
4 AGENCIAMIENTO	5.464.800	1,5%	81.972	A
5 COMUNICACIONES	2.000	12	24.000	C
6 OTROS GASTOS	5.464.800	1,0%	54.648	OG
TOTAL COSTOS VARIABLES Y GASTOS			1.257.663	CV
COSTOS Y GASTOS TOTALES			ANEXO N° 6	SIGLAS
TOTAL COSTOS VARIABLES Y GASTOS			1.257.663	CV
TOTAL COSTOS FIJOS Y GASTOS			2.844.634	CF
TOTAL COSTOS Y GASTOS			4.102.297	CT
COSTO DEL COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES			ANEXO N° 7	SIGLAS
Caballos de fuerza			3.100	F
Litros por hora			0,20	L/H
Horas recorridas			295	HR
Total litros			182.900	TL
Precio por litro			0,30	PL
N° de viajes al año			9	NVA
Costo Combustible (viaje de ida)			493.830	CC(v/i)
1 Costo de Combustible (viaje de ida y vuelta)		2	987.660	CC(v/iv)
Factor			5%	f
2 Lubricantes			49.383	L
GASTOS PORTUARIOS (Tasas por servicios)			ANEXO N° 8	SIGLAS
Puerto de San Nicolás				
Tasa (Por Ton, Barcaza, y Día)			0,0515	
Toneladas			1.500	
Barcazas			16	
Número de Días			25	
Puerto de San Nicolás			30.900	GP(p/SN)
Puerto de Corumbá (estimado)			29.100	GP(p/C)
Total Gastos Portuarios			60.000	GP
ESTADO DE RESULTADOS			ANEXO N° 9	SIGLAS
INGRESOS (FLETES)		100%	5.464.800	FA (s/IVA)
COSTOS Y GASTOS (SIN CARGAS SOCIALES NI TRIBUT.)		75%	4.102.297	CT
UTILIDAD BRUTA		25%	1.362.503	UNI
NOTA - Las siglas FA (s/IVA) e ING. tienen el mismo significado.				
REFERENCIAS				
CC(v/iv) = 2 x CC(v/i)			CT = CV + CF	
L = 0,05 x CC(v/iv)			TL = F + (L/H) + HR	
GP = GP(p/SN) + GP(p/C)			CC (v/i) = TL + PL + NVA	
A = 0,015 x FA(s/IVA)			CC(v/iv) = 2 x CC(v/i)	
C = 2.000 x 12			UNI = ING. - CT	
OG = 0,01 x FA(s/IVA)				

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - BOLIVIA				ANEXO N° 10	
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (IVA)	ALIC. B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA s/ INGRESOS	INCIDENCIA s/ COSTOS	SIGLAS
IVA (Débito Fiscal)	13%	6.281.379	816.579		DF
IVA (Crédito Fiscal)	13%	2.119.407	275.523		CF
IVA (Determinado)	13%	4.161.972	541.056		IVA
Incidencia del IVA s/ los Ingresos			9,90%		I. IVA s/ING
Incidencia del IVA s/ los Costos				13,19%	I. IVA s/CT
IMPUESTO A LAS TRANSACCIONES (IT)					
Impuesto a las Transacciones	3%	6.281.379	188.441		IT
Incidencia del IT s/ los Ingresos			3,45%		I. IT s/ING
Incidencia del IT s/ los Costos				4,59%	I. IT s/CT
IMPUESTO SOBRE LAS UTILIDADES DE LAS EMPRESAS					
Impuesto sobre las Utilidades de las Empresas	25%	1.362.503	340.626		IUE
Incidencia del IUE s/ los Ingresos			6,23%		I. IUE s/ING
Incidencia del IUE s/ los Costos				8,30%	I. IUE s/CT
ESTADO DE RESULTADOS E INCIDENCIA IMPOSITIVA					
INGRESOS		5.464.800	100,00%		ING.
COSTOS		4.102.297		100,00%	CT
UTILIDAD		1.362.503			UNI
La incidencia impositiva global en relación a los ingresos es del			16,13%		IIG s/ING
La incidencia impositiva global en relación a los costos es del				21,48%	IIG s/CT
MECANISMO DE COMPENSACIÓN					
El Impuesto sobre las Utilidades de las Empresas se considera como pago a cuenta del Impuesto a las Transacciones. Por tanto, para fines del cómputo de la incidencia, se liquidan ambos impuestos pero se asume que se paga solamente el mayor de ambos.					
COMPRA DE BIENES Y SERVICIOS			ANEXO N°11 C. B y S		
Mantenimiento y Reparación			60.000		
Seguros			801.744		
Combustibles			987.660		
Lubricantes			49.383		
Gastos Portuarios			60.000		
Agenciamiento			81.972		
Comunicaciones			24.000		
Otros Gastos			54.648		
TOTALES			2.119.407		
REFERENCIAS					
DF = 0.13 x V			UNI = ING. - CT		
CF = 0.13 x C			I. IT s/CT = IT / CT		
IVA = DF - CF = 0.13 x (V - C)			I. IUE s/ING. = IUE / ING.		
I. IVA s/ING. = IVA / ING.			I. IUE s/CT = IUE / CT		
I. IVA s/CT = IVA / CT			I. IIG s/ING. = (IVA + IUE) / ING.		
I. IT s/ING. = IT / ING.			I. IIG s/CT = (IVA + IUE) / CT		

APENDICE IV

ACTA DEL GRUPO TECNICO Nro 3

En la Ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, entre los días 6 y 8 de octubre de 1997, se ha reunido el Grupo Técnico Nro. 3 bajo la Presidencia y Relatoría del C.F. (CP) Juan Pablo AMBROSIO, perteneciente a la Delegación del Uruguay.

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

El Grupo tuvo a su cargo el tratamiento de los siguientes puntos del Temario Propuesto por el CIH:

4. Reglamento Unico de Inspecciones de las Embarcaciones

El Grupo reanudó el tratamiento de este Reglamento, presentando la Delegación Argentina el documento acordado con los comentarios realizados en la Ciudad de Cuiabá (Brasil) y posteriormente remitidos por las Delegaciones de Bolivia, Brasil y Uruguay.

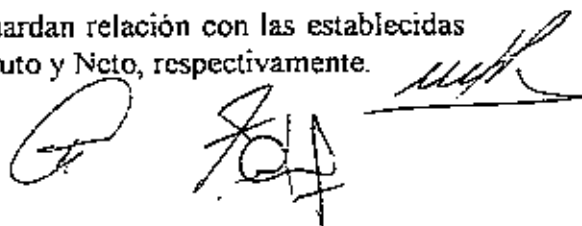
A tal efecto se abordó el tratamiento de los ítems que habían quedado pendientes, acordándose la totalidad de los mismos a excepción del ítem 2.6, en el cual se centralizó el debate aprobándose los párrafos 2.6.2 (con modificaciones realizadas en esta reunión), 2.6.3, 2.6.6.1 y 2.6.7.-

Los siguientes párrafos no pudieron ser acordados dentro del Grupo: 2.6.1, 2.6.4, 2.6.5, 2.6.6.2 y 2.6.8.-

El Grupo coincidió en que a efectos de no demorar el tratamiento de los reglamentos pendientes de estudio y a efectos de no reiterarse en el debate de los ítems pendientes era necesario elevar a consideración de los Jefes de Grupos Técnicos los fundamentos de cada Delegación, que figuran en el Agregado II, solicitando la correspondiente orientación a tomar respecto de dichos ítems, de manera de finalizar en la próxima reunión con la aprobación del presente Reglamento.

En relación al ítem 3.7.2 "Modelo del Certificado", el Grupo entiende que el Modelo dispuesto por el Protocolo de Navegación y Seguridad no se adecua en su forma y contenido adoleciendo de:

- a) No indica la necesidad de un sello oficial que asegure la autenticidad del mismo.
- b) No prevee indicación del Estado que lo otorga ni título del documento.
- c) Prescribe un cuadro donde debería indicarse la navegación cuando ello es obvio y en cualquier caso podría producir confusión.
- d) Las siglas TAB y TAN no están definidas ni guardan relación con las establecidas en el reglamento de Arqueo, para los Arqueos Bruto y Neto, respectivamente.



- e) No se indica cual es la eslora que se debe colocar, ni que se debe colocar en los cuadros de asignación de pasajeros y de remolque.
- f) La llamada (3) carece de sentido práctico ya que no es relevante si se trata de un caso u otro, y ello no resulta en consecuencia o implicancia alguna.
- g) No se observa la razón para consignar 3 veces el nombre de la embarcación.
- h) El segundo renglón del tercer párrafo con las llamadas (1) y (3) no indica que se debe colocar allí.
- i) Si bien el segundo párrafo habla de un vencimiento no está previsto la ubicación ni el texto del mismo.
- j) La nomenclatura de los tipos de reconocimientos no se condice con los utilizados en el Reglamento de Reconocimientos Certificaciones e Inspecciones en estudio.
- k) La secuencia de reconocimientos no se condice con lo establecido en el Reglamento de Reconocimientos, Certificaciones e Inspecciones, ofreciendo la posibilidad de establecer fechas no uniformes de reconocimientos con el consecuente perjuicio para el Armador y la Administración.
- l) Posee errores de impresión u omisiones como la de los reconocimientos de radio.

Por todo lo antedicho se cree que es absolutamente justificado y necesario proponer un reemplazo de dicho Modelo, hasta que el Protocolo sea enmendado y se retire dicho Modelo de aquél, por cuanto no constituye el lugar adecuado para su publicación, por la dificultad de posibles enmiendas futuras.

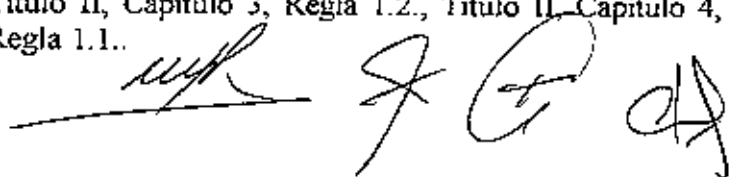
5. Régimen Unico de Seguridad - Adecuación del SOLAS

Fue presentado por la Delegación Argentina, como relatora, el texto relativo a la Adecuación del SOLAS hasta el Título IV parcial, con los cambios acordados en la Ciudad de Cuiabá (Brasil).

La Delegación Brasileña presenta un documento con comentarios referidos a los Títulos II y III del documento en análisis.

Reiniciado el estudio, quedaron en suspenso las siguientes reglas:

Título II, Capítulo 3, Regla 1.2., Título II, Capítulo 4, Regla 1.5.; Título II, Capítulo 5, Regla 1.1..



8. Reglamento sobre Polución - Adecuación del MARPOL

Se ha acordado por el Grupo que los criterios establecidos en el documento presentado por la Delegación Argentina en la XXIIa. Reunión del CIH, en la ciudad de Corrientes (Argentina), sean tomados como aceptados para el desarrollo del futuro Reglamento, con la observación de la Delegación de Brasil al Régimen Temporario de Descargas.

El Grupo coincidió en que: visto los plazos de finalización previstos para los restantes reglamentos y teniendo en cuenta los plazos en que se reúne este Grupo sería necesario que se considerara la factibilidad de acordar entre las Delegaciones el establecimiento de reuniones intermedias de este Grupo respecto de las que efectúe el CIH, como medida necesaria para proveer alguna probabilidad de cumplir con dichos plazos, independientemente de la continuación de un activo intercambio por correspondencia entre reuniones.

Las Delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil y Paraguay agradecen a las autoridades de Uruguay, la generosa bienvenida, hospitalidad y voluntad dispensada durante la realización de la presente reunión del Grupo Técnico Nro. 3.

El Grupo labra la presente, suscribiéndose la misma a los 8 días del mes de octubre de 1997.



REPUBLICA ARGENTINA



REPUBLICA DE BOLIVIA



REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL



REPUBLICA DEL PARAGUAY



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

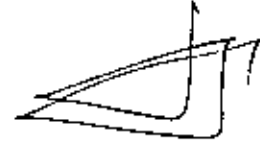
GRUPO TECNICO N° 3

AGREGADO I

LISTA DE PARTICIPANTES

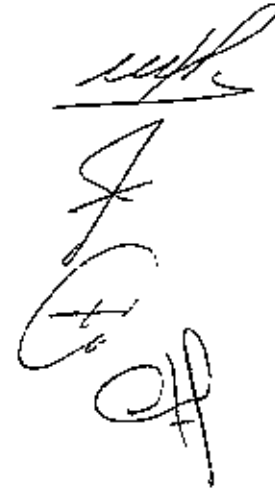
ARGENTINA

S.P. Ing. Juan Carlos A. CUBISINO
Departamento Técnico de la Navegación
Prefectura Naval Argentina



BOLIVIA

C.N DAEN Willy PEREZ SOLIZ
Asesor Naval
Dirección General Naval e Intereses Marítimos



BRASIL

C.F. Dalton Castro SEGUI
Chefe de Departamento
Diretoria de Portos e Costas
Ministerio da Marinha

PARAGUAY

C.N.(SR) Ing. Raúl Ramiro GUTIERREZ YEGROS
Asesor Técnico
Ministerio de Relaciones Exteriores

URUGUAY

C.F. Juan Pablo AMBROSIO
Prefecto del Puerto de Nueva Palmira
Prefectura Nacional Naval

AGREGADO II

DELEGACION ARGENTINA



Con referencia a los items que resultaron pendientes de aprobación, la Delegación Argentina debe dejar constancia de las razones técnicas sobre las que fundamenta la posición de mantener los mismos:

- 1) La Seguridad del buque comprende el equipo, sus instalaciones de máquinas y electricidad, y el casco por lo que no establecer prescripciones mínimas sobre la obligatoriedad de que la Administración debe efectuar el control de cada uno de ellos, impone condiciones de seguridad incompletas.
- 2) Las disposiciones de esos artículos no imponen criterios rígidos que restrinjan la actuación de la Administración sino solamente la obligatoriedad de cerciorarse de la realización del correspondiente mantenimiento de los órganos de propulsión y gobierno de manera efectiva y oficial, dejando constancia de los valores recabados.
- 3) Las verificaciones propuestas son solo una parte mínima de las que figuran en todas las normas de las Sociedades de Clasificación y no imponen mayores costos al Armador por cuanto, lo único que especifican es que la inspección de tales elementos, que realiza el Armador como parte de su Programa de Mantenimiento, sean realizadas con la presencia y control de la Administración que es quien otorga el Certificado.
- 4) Que si bien en la Legislación Brasileña se establecen estos requisitos a través de la intervención de una Sociedad de Clasificación, para toda embarcación autopropulsada tanque, gasera o quimiquera, no contempla el hecho que los empujadores que impulsan barcasas con cargas de hidrocarburos, gases licuados o productos químicos peligrosos a granel, sean controlados de igual forma y que las embarcaciones de pasajeros cualquiera sea su tamaño, también lo hagan.
- 5) Que es evidente que no puede determinarse, solamente a través de una prueba de funcionamiento, el correcto estado de:
 - a) Los órganos de gobierno: si se desconocen los huelgos del sistema, el estado de la pala y la mecha, y el de sus acoples, etc.
 - b) La línea de ejes: si se desconocen los huelgos del sistema, el estado de los ejes y camisas, su lubricación, alineación, etc.
 - c) Los motores propulsores y auxiliares: si se desconocen el estado de los cojinetes, bielas, pistones, flexiones de cigüeñal, etc.
 - d) La instalación eléctrica: si no se miden la resistencia de aislación y se controlan que las protecciones de los circuitos mantienen las condiciones de seguridad.
 - e) Las calderas: si no se efectúa una inspección interna, seguida de mediciones y pruebas necesarias para tener una razonable certeza de su funcionamiento.

- 6) La gran mayoría de las Administraciones del Mundo que deben otorgar un Certificado, realizan al menos estas verificaciones, ya sea a través de Sociedades de Clasificación o por si mismos.
- 7) La Administración Argentina ha venido realizando estos controles por más de veinte (20) años y toda diferencia entre los países en cuestiones fundamentales como las que se discuten no solo establecerá estándares de seguridad diferente según el origen de la bandera, sino que generará probablemente una distorsión en los costos entre Armadores con embarcaciones en distinto estado de mantenimiento.

Finalmente la Delegación en su carácter de coordinadora de esta tarea desea dejar constancia que hasta la presente reunión si bien los puntos figuraban pendientes de aprobación, no recibió observaciones oficiales de parte de las Delegaciones de Uruguay, Bolivia y Paraguay, y el documento presentado por la Delegación del Brasil, con fecha 31-5-96, indicaba la aceptación del punto 2.6 en embarcaciones de arqueo bruto mayor a 500 toneladas, tal como quedó luego propuesto en el presente documento con las modificaciones introducidas por el Grupo.



DELEGACION DE BOLIVIA

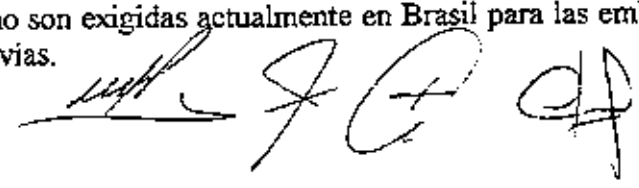
La posición de Bolivia con relación a las normas puntualizadas en: 2.6.1, 2.6.4, 2.6.5, 2.6.6.2 y 2.6.8 del Reglamento de Reconocimiento, Inspecciones y Certificaciones, al cual no se llegó a un consenso, es porque considera en forma general que las normas que figuran son excesivas en cuanto a su aplicación práctica y precisión.

Esto imposibilita su aplicación, sobretodo tomando en cuenta que en la actualidad esta inspección se efectúa con visitas periódicas de parte de la Administración sin ser muy rigurosa como se pretende aplicar en estas normas.

DELEGACION DE BRASIL

La Delegación de Brasil considera que las Reglas especificadas en los párrafos citados no deben ser mantenidas en el Reglamento Unico de Inspecciones por las siguientes razones:

- a) Las reglas son excesivamente detalladas y de difícil verificación.
- b) Las reglas de la Legislación Brasileña sobre cascos, equipamientos de máquinas y electricidad, abarcan la aprobación de materiales y elementos, verificación de funcionamiento y control de monitoreo, y atienden a los aspectos de seguridad necesarios para embarcaciones.
- c) Las reglas propuestas no son exigidas actualmente en Brasil para las embarcaciones empleadas en sus hidrovías.



- d) Para las embarcaciones clasificadas y mayores de 500 toneladas son utilizadas las reglas de las Sociedades Clasificadoras que emitan los Certificados correspondientes.
- e) La actual estructura de las Capitanías de las Hidrovías Brasileñas no proveen inspectores con cualificación para efectuar las verificaciones de las reglas propuestas.

La Delegación de Brasil entiende que las verificaciones previstas en los párrafos citados deben ser parte del Plan de Mantenimiento de la Embarcación, bajo la responsabilidad del Armador, Astillero contratado y fabricantes de los equipos.

DELEGACION DE PARAGUAY



La Delegación Paraguaya considera que:

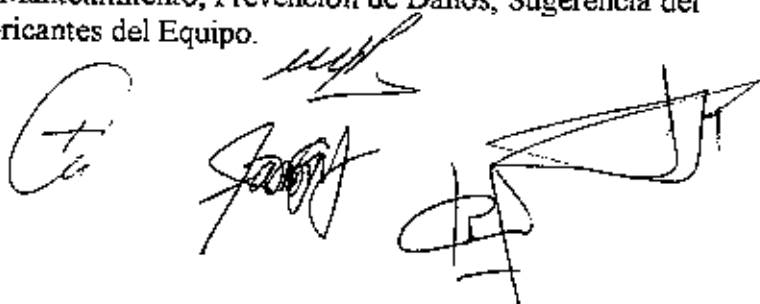
- a) La obligatoriedad de desarme de los sistemas y equipos de la embarcación en los Reconocimientos de Renovación y las exigencias de detalle de las inspecciones a realizar incluidos en los ítems no acordados serían muy difíciles de atender y cumplir con la estructura actual de la Autoridad Competente.
- b) Dichas exigencias y requerimientos mínimos pueden servir como referencia para la Autoridad Competente en los casos que por avería o desgaste, por cumplimiento de Plan de Mantenimiento o por requerimiento de la Sociedad de Clasificación se procede al desarme, verificación y/o cambio de materiales y sistemas o sus partes de la embarcación.

DELEGACION DE URUGUAY

La Delegación de Uruguay considera que no es apropiado que se establezcan desarmes a tiempos fijados por el Reglamento Unico de Inspecciones, pero sí a la sugerencia de parámetros de medición para que en caso de averías de los sistemas y/o reparaciones dispuestas por el Armador, la Autoridad Marítima efectúe o solicite de organizaciones reconocidas los controles de dichos parámetros.

Se considera que el Control y Fiscalización de la Autoridad hasta que no se produzcan dicho desarmes se limitará a inspecciones de materiales y elementos aprobados, verificación de funcionamiento de los sistemas de alarma, monitoreo y medición que el buque posee, relativos a la seguridad del funcionamiento de sus máquinas, equipo eléctrico y gobierno.

Por lo tanto quedará bajo responsabilidad del propietario en que momento deberá proceder a efectuar desarmes según su Plan de Mantenimiento, Prevención de Daños, Sugerencia del Astillero o Recomendación de los Fabricantes del Equipo.

Three handwritten signatures in black ink, arranged horizontally. The first signature on the left is a cursive 'Ca'. The middle signature is more complex, possibly 'Sant'. The signature on the right is a stylized 'H' or 'JH'.

APENDICE V

ACTA DEL GRUPO TÉCNICO N° 4

En la Ciudad de Montevideo, a los 6 días del mes de Octubre de 1997, se reúne el Grupo Técnico N° 4, bajo la Presidencia del Capitán de Navío (CP) Don Ricardo CUSTODIO y con la Relatoría del Capitán de Fragata (CP) Don Ernesto SERRON.-

El Grupo tiene la responsabilidad de tratar los puntos 6 y 7 de la agenda aprobada, a saber:

6.- Régimen de reembolso por los gastos que demanden las Operaciones de Lucha Contra la Contaminación, producida por las embarcaciones.-

- Legislación Interna.-
- Certificado Único de Seguro.-

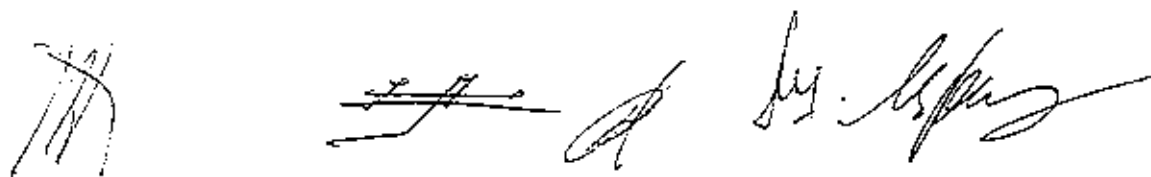
7.- Planes de Contingencia. Compatibilización.-

La lista de participantes es la establecida en el "AGREGADO I" de la presente Acta.-

Con respecto al punto 6.- Se utilizaron como documentos de trabajo, el texto aprobado en la XXIV Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía que tuvo lugar en la Ciudad de Cuiabá, República Federativa del Brasil, entre los días 30 de junio y el 4 de julio de 1997; y los Protocolos Adicionales al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Seguros; y el de Navegación y Seguridad.-

Sobre el Régimen de reembolso, las Delegaciones consideran que para que exista un sistema de reembolso efectivo, se debe cumplir con el capítulo V. Lucha Contra Incidentes de Contaminación del Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad, y con el Protocolo Adicional al mismo, sobre Seguros.-

Se continuó con el examen de los temas considerados en la reunión anterior, llegándose a la conclusión que alguno de los siete puntos acordados en la misma podrían requerir la modificación de la legislación interna de alguno de los países.- En consecuencia se solicita al CIH recomendar a los países que no posean legislación específica la adopción de una normativa pertinente.-



Al respecto, el Jefe de los Grupos Técnicos de Paraguay, Capitán de Navío Anibal ZARZA, manifestó que su País continúa trabajando sobre el tema, teniendo como referencias las Legislaciones vigentes en Argentina, Brasil y Uruguay; como así también la vigente para los Ríos RHIN y Mississippi. Dicho tratamiento se encuentra muy avanzado, comprometiéndose a presentar en la próxima reunión la legislación vigente.-

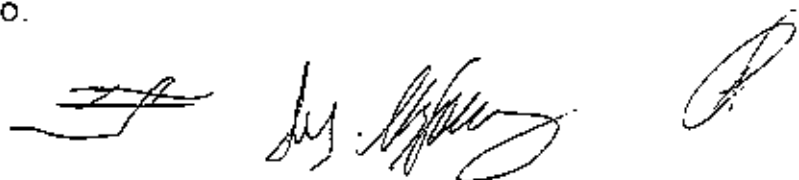
El Delegado de Bolivia, ha informado que se inició el tratamiento del tema, sin embargo recomendaría a sus autoridades el estudio de la normativa específica, señalando la importancia en cuanto a la prioridad de la misma, tomando en consideración la información y experiencia de los demás Países Signatarios.-

Como consecuencia de lo considerado, es importante que cada País recabe información acerca de las Coberturas de Seguros vigentes de las embarcaciones de la Hidrovía, para el caso en examen, presentándose la misma en la próxima reunión de grupos técnicos.-

Con relación al punto 7, compatibilización de los Planes de Contingencia, el grupo analizó la situación existente en los países; destacándose que en alguno de ellos aún no han desarrollado e implementado Planes de Contingencia.-

El Grupo consideró que como paso previo a la compatibilización, es necesario que todos los países cuenten con un Plan Nacional de Contingencia, de acuerdo a lo establecido en el artículo 96 inciso "b" del Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad.- A estos efectos se entendió conveniente el tomar como guía el Manual sobre la Contaminación ocasionada por Hidrocarburos, Parte II, Planificación para Contingencias de OMI, el que se adjunta como "AGREGADO II"; asimismo, se adjunta como "AGREGADO III" como documento de consulta el Convenio de Cooperación suscrito entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay, referente a contaminación del medio acuático.-

Se convino asimismo que para la próxima reunión de Grupos Técnicos las Delegaciones se comprometen a intercambiar información sobre las autoridades de aplicación en esta materia; las direcciones, teléfonos y faxes, que faciliten las comunicaciones ante un siniestro.

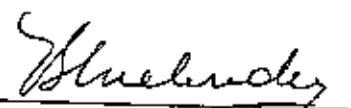


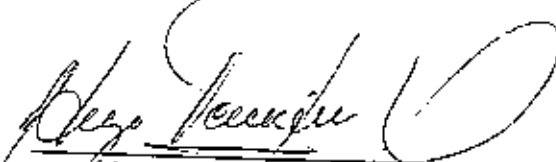
Asimismo, se comprometen a informar el estado de avance de los respectivos Planes, particularmente las facilidades de respuestas existentes en la Hidrovía.-

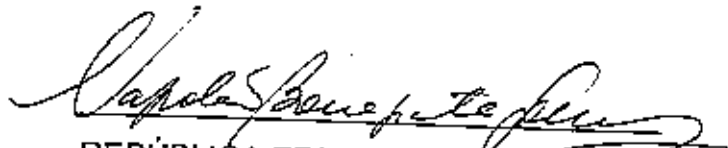
Se propone como plazo para finalizar el tratamiento del presente tema, la XXIXa. Reunión.-

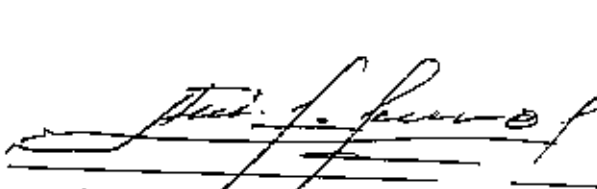
Las Delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil y Paraguay, agradecen la hospitalidad brindada por las autoridades uruguayas.

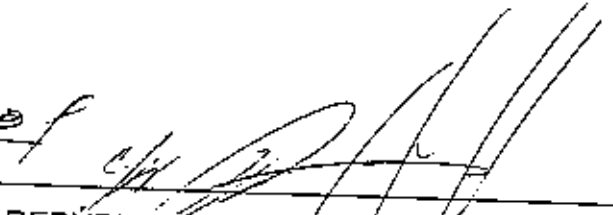
El Grupo Técnico Nº 4, clausuró sus deliberaciones el día 8 de octubre del año en curso con la aprobación de la presente acta.


REPÚBLICA ARGENTINA


REPÚBLICA DE BOLIVIA


REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPÚBLICA DEL PARAGUAY


REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

GRUPO TÉCNICO 4
AGREGADO I
LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

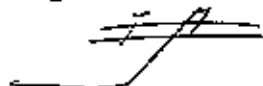
- Dra. Beatriz MELENDEZ
Asesora Comisión de Coordinación Interjurisdiccional
del Programa Hidrovia Paraguay - Paraná
- P.P. Jorge Francisco IRIARTE
Ingeniero Naval
Jefe del Departamento Mercancías Peligrosas
Prefectura Naval Argentina
- C.F. Guillermo Josué BARTOLETTI
Jefe de División Derecho Marítimo
Subsecretaría de Intereses Marítimos
Armada Argentina
- Pref. Daniel Osvaldo BORELLI
Abogado Prefectura Naval Argentina
Jefe de División Contralor y Purificación Registral
- S.P. Carlos Héctor FIGUEROA
Abogado Prefectura Naval Argentina
Jefe Sección Asuntos Administrativos

BOLIVIA

- C.N. Willy PEREZ SOLIZ
Asesor Naval
Dirección General Naval e Intereses Marítimos
- Lic. Hugo FERRUFINO MUÑOZ
Director de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

BRASIL

- CMG NAPOLEAO Bonaparte Gomes
Comando de Operacoes Navais
Ministerio da Marinha



C.F. Francis FIXEL
Diretoria de Portos e Costas
Chefe do Departamento de Inspecoes Navais

PARAGUAY

C.N.(s.r) Anibal B.ZARZA AYALA
Secretario de Hidrovia
ANNP

C.N. DEM Santiago Adán BRIZUELA SERVÍN
Jefe de la Oficina de Intereses Marítimos,
Fluviales y Lacustres - Armada Paraguaya

C.F. Rolando de BARROS BARRETO
Vicedirector de Hidrografia y Navegación
Armada Paraguaya

G.D. Rubén RODRIGUEZ ROJAS
Asesor Jurídico
Armada Paraguaya

URUGUAY

C.N. Ricardo Joaquín CUSTODIO LOPEZ
Inspector de Seguridad y Navegación
Prefectura Nacional Naval
Dirección Registral de Marina Mercante

C.F. Ernesto Pedro SERRON PEROTTI
Prefectura Nacional Naval
Prefectura de Canelones

by.

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

AGREGADO II

~~17~~ by. *by*

by

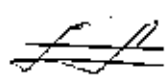
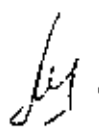
by

ANEXO

MANUAL SOBRE LA CONTAMINACION OCASIONADA POR HIDROCARBUROS

PARTE II

PLANIFICACION PARA CONTINGENCIAS





INDICE

Página

CAPITULO 1 - CONSIDERACIONES GENERALES RELATIVAS A LA PLANIFICACION DE LA RESPUESTA

- 1.1 Designación de la autoridad encargada de la preparación y ejecución del plan
- 1.2 Organización de la respuesta
- 1.3 Determinación de las zonas en que el riesgo de derrame es grande
- 1.4 Transformaciones de los hidrocarburos
- 1.5 Movimiento probable de los derrames de hidrocarburos en función de los vientos y las corrientes locales
- 1.6 Cartografía de la sensibilidad de la costa
- 1.7 Prioridades de protección contra la contaminación
- 1.8 Política de lucha contra los derrames de hidrocarburos
- 1.9 Organización encargada de la respuesta

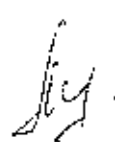
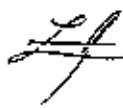
CAPITULO 2 - PLANES DE EMERGENCIA PARA INSTALACIONES, PUERTOS MARITIMOS, LOCALIDADES Y ZONAS EN CASO DE CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS

- 2.1 Introducción
- 2.2 Alcance y zona geográfica
- 2.3 Obligaciones y responsabilidades
- 2.4 Métodos para incrementar el esfuerzo de respuesta y pedir más asistencia
- 2.5 Formación y ejercicios prácticos

CAPITULO 3 - SISTEMAS NACIONALES DE PREPARACION Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION

- 3.1 Antecedentes
- 3.2 Propósitos y objetivos

EMEPC/36/14-1



- 3.3 Alcance y contenido del plan
- 3.4 Definiciones
- 3.5 Apoyo de otros organismos
- 3.6 Sistemas de notificación
- 3.7 Sistemas de alerta
- 3.8 Evaluación de los derrames
- 3.9 Consideraciones relativas al salvamento y remoción de la carga
- 3.10 Vigilancia de los derrames
- 3.11 Decisiones de respuesta
- 3.12 Operaciones de limpieza
- 3.13 Comunicaciones
- 3.14 Transporte y eliminación de los hidrocarburos y detritos oleosos recuperados
- 3.15 Restauración de las zonas afectadas y vigilancia posterior al derrame
- 3.16 Mantenimiento de registros y preparación de reclamaciones
- 3.17 Información pública
- 3.18 Formación y ejercicios prácticos
- 3.19 Revisión del plan

CAPITULO 4 - ACUERDOS INTERNACIONALES DE PREPARACION Y COOPERACION PARA LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION

- 4.1 Introducción
- 4.2 Alcance de la cooperación entre los gobiernos participantes
- 4.3 Definición de las zonas geográficas y división de responsabilidades



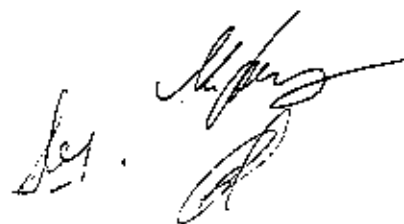
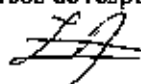
- 4.4 Notificación, alerta y comunicaciones
- 4.5 Logística, administración y financiación
- 4.6 Revisión y actualización de los planes internacionales para contingencias

CAPITULO 5 - INTERVENCION Y RESARCIMIENTO DE GASTOS

- 5.1 Introducción
- 5.2 Intervención en alta mar
- 5.3 Intervención en aguas nacionales
- 5.4 Régimen intergubernamental para la indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos
- 5.5 Identificación del causante del derrame
- 5.6 Preparación de las reclamaciones
- 5.7 Daños resultantes de la contaminación por hidrocarburos no cubiertos por los regimenes de indemnización intergubernamentales
- 5.8 Papel de los clubs de protección e indemnización por lo que respecta a los siniestros maritimos

APENDICES

- APENDICE 1 Cuestiones que se tendrán en cuenta para elaborar los planes de emergencia locales en caso de contaminación por hidrocarburos
- APENDICE 2 Planes de emergencia para unidades que operan mar adentro, puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos en caso de contaminación por hidrocarburos
- APENDICE 3 Esquema de plan nacional de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos
- APENDICE 4 Esquema sugerido de plan internacional de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos
- APENDICE 5 Sistema de notificación de contaminación (POLREP)
- APENDICE 6 Directrices para determinar los recursos de respuesta disponibles



MANUAL SOBRE LA CONTAMINACION OCASIONADA POR HIDROCARBUROS

PARTE II - PLANIFICACION PARA CONTINGENCIAS

CAPITULO 1 - CONSIDERACIONES GENERALES RELATIVAS A LA PLANIFICACION DE LA RESPUESTA

1.1 Designación de la autoridad encargada de la preparación y ejecución del plan

1.1.1 Antes de adoptar una decisión final sobre la redacción de un plan para combatir la contaminación por hidrocarburos, es preciso encomendar la responsabilidad de esta tarea a uno o varios organismos oficiales tanto a nivel local como a nivel nacional. Un plan nacional se elaborará normalmente a un alto nivel organizativo, pero es importante que sean las autoridades locales encargadas de coordinar las medidas de lucha en el lugar al principio de un suceso quienes elaboren los planes locales. La solución dada a este problema varía según los países, pero las principales opciones a nivel gubernamental son:

- ministerio de defensa;
- ministerio de transporte marítimo (civil);
- ministerio de protección del medio ambiente;
- servicio de guardacostas;
- comité nacional.

1.1.2 Puede suceder que diferentes organismos u organizaciones sean responsables de diferentes aspectos del plan de lucha contra la contaminación, en mar o en tierra, pero es esencial una coordinación general por una autoridad y organismo director designados para asegurar el éxito de las operaciones. Análogamente será necesario disponer de una gran variedad de expertos. Las esferas en que éstos serán necesarios incluyen, sin que la lista sea limitativa:

- el salvamento marítimo;
- las operaciones de los buques;
- la meteorología y la oceanografía;
- las operaciones de aeronaves;
- conocimientos científicos de diversos tipos;
- la pesca;
- la protección del medio ambiente;
- la ingeniería civil;
- el derecho;
- la logística y las medidas aduaneras y de inmigración;
- la salud y la seguridad;
- la formación y prácticas;
- las comunicaciones.

1.2 Organización de la respuesta

1.2.1 Antes de establecer un plan nacional para contingencias hay que elaborar un sistema nacional de preparación y lucha contra la contaminación que cumpla las prescripciones mínimas establecidas por el artículo 6 del Convenio de Cooperación. Hay que determinar también la cantidad de niveles que requiere este sistema nacional. Cada uno de los niveles de respuesta requerirá el correspondiente plan para contingencias.

1. Algunos países pueden necesitar menos niveles de respuesta, y por ello, menos planes que otros. Sin embargo, hay que establecer un mínimo de dos niveles de respuesta: un nivel nacional, que requerirá un plan nacional para contingencias (PNC), que se examina en el capítulo 2 de este manual, y un nivel local en que se consideran las medidas de lucha correspondientes a subdivisiones geográficas. La localidad puede ser una terminal, un puerto o varios puertos situados dentro de la jurisdicción o de la zona específica de respuesta.
2. Cada localidad requiere un plan de emergencia para instalación, puerto marítimo o un plan de emergencia local en caso de contaminación por hidrocarburos, como se expone en el capítulo 3 de este manual. Habrá diferencias considerables entre un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos que abarque toda la costa de un país y otro que abarque únicamente un puerto o una localidad. El primero tendrá un alcance más amplio, mientras que el segundo entrará más en detalles relativos a las características locales. Sin embargo, todos los planes que abarquen una determinada zona tienen que ser compatibles.

1.2.2 Otro nivel de respuesta que puede ser necesario es el de una zona. Este nivel puede establecerse en países grandes que necesiten un nivel de respuesta intermedio entre la organización local y la nacional. Un plan de zona se ajustará probablemente al modelo del plan nacional.

1.2.3 Además, las entidades que puedan ser el origen de un suceso que cause contaminación deben establecer un sistema de respuesta y su correspondiente plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos. Se han elaborado orientaciones específicas para los buques relativas a los planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos (véase la regla 26 del Anexo I del MARPOL 73/78 y la resolución MEPC.54(32) titulada "Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos") y se están elaborando para otras actividades que puedan requerir dichos planes. Las entidades para las que se deberá exigir la preparación de esos planes, son entre otras: los puertos marítimos, las instalaciones para la manipulación de hidrocarburos y las unidades que operan mar adentro, según se indica en el artículo 3 del Convenio de Cooperación.

Cooperación con el sector

1.2.4 La cooperación con el sector es la clave de la creación y el mantenimiento de un sistema de respuesta eficaz. Le corresponde al gobierno establecer el marco jurídico y orgánico de dicha relación. Cualquiera que ésta sea, tanto la función del gobierno como la del sector deben definirse claramente.

1.2.5 Resulta importante comprender cuáles son las relaciones previstas entre los sistemas de respuesta nacionales y las disposiciones internacionales vigentes de preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos. En el ámbito internacional coexisten dos enfoques de planificación, a saber el de la respuesta por niveles, que es el concepto del sector internacional, y las disposiciones gubernamentales a escala local, nacional y regional. En la figura 1 se representa la relación de ambos enfoques con la capacidad de respuesta.

Respuesta por niveles

1.2.6 La respuesta por niveles es un concepto operativo ampliamente aceptado que ofrece una clasificación cómoda de los niveles de respuesta y una base práctica para la planificación. Dicho concepto distingue los tres niveles siguientes:

- 1 El primer nivel está constituido por la preparación y la lucha contra un derrame pequeño que corresponde con la capacidad de una instalación o una autoridad portuaria. Se suele citar la cifra de 700 toneladas como límite superior del primer nivel; no obstante, las circunstancias del derrame y el medio ambiente circundante determinarán el nivel efectivo de la respuesta.
- 2 El segundo nivel está constituido por la preparación y la lucha contra un derrame que requiere la coordinación de más de una fuente de equipo y personal. Para una respuesta de segundo nivel, la ayuda puede proceder de varias entidades dentro de una zona portuaria o de fuentes situadas fuera de la zona geográfica inmediata. El segundo nivel incluye derrames de tamaño muy variable y una amplia gama de hipótesis. Esto se representa en la figura 1 mediante una franja gris a ambos lados del segundo nivel.
- 3 El tercer nivel está constituido por un derrame importante que requiere movilizar todos los recursos nacionales y, según las circunstancias, puede requerir la movilización de los sistemas regionales e internacionales. En este tercer nivel los acuerdos aduaneros firmes establecidos con antelación son decisivos para facilitar el éxito de la respuesta.

Disposiciones gubernamentales

1.2.7 Las disposiciones gubernamentales de preparación y lucha contra derrames de hidrocarburos pueden agruparse de la manera siguiente:

- 1 El Grupo 1 abarca la totalidad del sistema nacional de respuesta y constituye el eje de esta propuesta. El plan nacional de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, también llamado plan nacional para contingencias (PNC), es el documento integral que incorpora la política nacional de respuesta y establece la organización nacional para la respuesta contra derrames de hidrocarburos (el sistema nacional de respuesta). Tal como se describe en la sección 1.2.1, según cuales sean las necesidades y la complejidad del país, el sistema de respuesta descrito en el plan puede consistir en un conjunto de planes subnacionales para determinadas zonas geográficas que se subdividen de nuevo en planes locales.
- Además, el PNC debería tratar de la interrelación entre los planes de los buques, de las unidades que operan mar adentro, de los puertos marítimos y de las instalaciones de manipulación de hidrocarburos, y el sistema de respuesta nacional¹. En general, las personas que elaboren esos planes requerirán orientación sobre las estructuras de

¹ Nota: en el artículo 3 del Convenio de Cooperación 1990 se pide a las autoridades y empresas a cargo de buques, unidades que operan mar adentro, puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos que dispongan de planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos o (tratándose de los puertos marítimos y de las instalaciones de manipulación de hidrocarburos) de medios similares.

organización a fin de que los planes sean compatibles con el sistema de respuesta nacional, la jerarquía de autoridad y los procedimientos de notificación.

- 2 El Grupo 2 incluye los planes o acuerdos de respuesta bilaterales o multilaterales establecidos con otros países así como los órganos de respuesta regionales. Los gobiernos de los países ribereños del Mediterráneo, del Báltico y de los mares del Norte han elaborado acuerdos multilaterales, y también existen acuerdos de ese tipo para ocho regiones del mundo comprendidas en el programa de mares regionales del PNUMA. La importancia de esos acuerdos desde el punto de vista del concepto del desarrollo sostenible es inestimable. Los sistemas multilaterales y regionales eficaces prevén medidas para agrupar recursos y responder de manera eficaz a los grandes derrames que ocurren con escasa frecuencia.

Problemas de aduana. El movimiento del equipo y personal de lucha contra derrames de hidrocarburos a través de las fronteras nacionales es un elemento necesario de un sistema fiable. Ningún país, cualquiera que sea su riqueza, puede mantener el equipo y personal necesarios para hacer frente al peor caso posible de derrame. Tales derrames exigen el movimiento rápido de equipo, sin que lo entorpezcan largos trámites de aduanas. Por otra parte, los países deben poder protegerse contra los oportunistas que pudieran aprovechar una emergencia para pasar contrabando. El PNC debe contener orientación para garantizar que se tenga en cuenta la legítima necesidad de seguridad en un sistema que acelere la importación de los recursos de respuesta esenciales.

- 3 el Grupo 3 está constituido por la red de planes o acuerdos interregionales. Esto incluye el funcionamiento del centro de coordinación contra la contaminación por hidrocarburos de la OMI y las relaciones, tanto oficiales como extraoficiales, entre las secretarías de los diversos acuerdos regionales en todo el mundo.

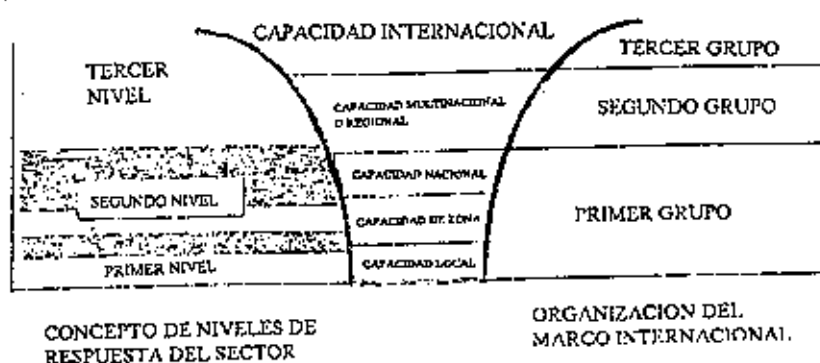


Figura 1

EL MARCO MUNDIAL PARA LA LUCHA
CONTRA LA CONTAMINACION

1.3 Determinación de las zonas en que el riesgo de derrame es grande

1.3.1 Cuando se decide establecer un servicio de lucha contra la contaminación es obvio que conviene dedicar especial atención a las zonas de máximo riesgo. La evaluación del riesgo se podría basar en la densidad del tráfico de buques tanque y de otro tipo de buques, los riesgos para la navegación, la localización de las refinerías de petróleo y las terminales petroleras y la existencia de operaciones de exploración y producción de hidrocarburos mar adentro y de los consiguientes oleoductos submarinos.

1.3.2 El grado de atención que se preste a este aspecto de la planificación puede ser variable. A un país que tenga una costa reducida le será relativamente fácil determinar las escasas zonas de gran riesgo, mientras que a un país que tenga una costa de gran longitud y en el que haya una interacción compleja de los factores antedichos le resultará más difícil. Sin embargo, siempre debería ser posible indicar qué zonas son de riesgo superior a la media.

1.4 Transformaciones de los hidrocarburos

Las características de los hidrocarburos y la forma en que éstos cambian con el tiempo una vez derramados en el medio marino varían considerablemente. Esto afecta a las opciones de respuesta posibles y puede hacer imprescindible una respuesta rápida. Se puede obtener información sobre las características de los diferentes hidrocarburos pidiéndola a la industria petrolera o consultando diversas publicaciones. En el capítulo 3 de la parte IV del Manual de la OMI sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos pueden encontrarse más detalles sobre los procesos físicos y químicos que determinan las transformaciones de los hidrocarburos derramados en el mar.

1.5 Movimiento probable de los derrames de hidrocarburos en función de los vientos y las corrientes locales

1.5.1 Se puede pronosticar el movimiento probable de una mancha de hidrocarburos si se conocen la velocidad y la dirección de la corriente y del viento. Deberían tomarse medidas adecuadas para que personas adiestradas puedan realizar un pronóstico rápido y exacto. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que algunos hidrocarburos de gran densidad no siempre permanecen sobre la superficie, lo que dificulta la predicción.

1.5.2 Existen varios programas de computadora que permiten simplificar el pronóstico de los movimientos de las manchas de hidrocarburos. La complejidad de estos programas varía desde la posibilidad de hacer poco más que una suma vectorial hasta la de incorporar datos oceanográficos junto con una descripción completa de las líneas costeras pertinentes, algunas características de diferentes hidrocarburos y un modelo de las transformaciones de los hidrocarburos derramados. Siempre cabe la posibilidad de introducir información sobre el viento y las corrientes. La predicción exacta del movimiento de una mancha depende de que se disponga de datos fiables, lo que no siempre es posible. Por esta razón es aconsejable realizar siempre una vigilancia aérea y examinar la posibilidad de utilizar dispositivos de seguimiento desde las primeras fases del derrame para conocer el movimiento real de la mancha. Los conocimientos locales de las corrientes oceánicas y los puntos naturales de acumulación (las zonas costeras donde se acumulan con regularidad los detritos flotantes) suelen ser los mejores medios de pronosticar el movimiento de los hidrocarburos sobre la superficie del agua y la zona probable de impacto sobre el litoral.

1.6 Cartografía de la sensibilidad de la costa

1.6.1 Por diversas razones, algunos tramos del litoral y de las aguas costeras son más sensibles que otros a la contaminación por hidrocarburos. Algunos de los factores que pueden influir en esas consideraciones son:

- la pesca;
- la maricultura;
- las aves y demás fauna salvaje;
- las zonas de particular significación ambiental, por ejemplo, las zonas pantanosas;
- la utilización industrial del agua de mar, por ejemplo, en centrales eléctricas;
- las instalaciones de desalinización;
- las playas turísticas;
- los deportes de vela y otras instalaciones de recreo;
- lugares de interés cultural o arqueológico.

1.6.2 Al planificar la respuesta a los derrames de hidrocarburos, el conocimiento de la sensibilidad costera en la zona amenazada permitirá utilizar de un modo óptimo los recursos de limpieza disponibles, pues por lo común será imposible proteger toda la costa y habrá que establecer prioridades. A fin de ayudar al personal responsable de las decisiones pueden prepararse mapas de sensibilidad costera. La sensibilidad de una zona puede también depender de factores estacionales. Por ejemplo, puede ser necesario dar mayor prioridad a una zona durante las épocas de reproducción, o durante los periodos en que la zona sirva de criadero para los organismos jóvenes, o cuando la zona albergue especies migratorias.

1.6.3 Las prioridades pueden también establecerse basándose en factores socioeconómicos tales como las pesquerías, la agricultura, las tomas de agua industriales, el turismo o consideraciones puramente estéticas.

1.6.4 También hay que tener en cuenta cuestiones de política general como, por ejemplo, la prohibición de usar agentes dispersantes o de espesamiento y hundimiento. Por lo demás, se puede dar prioridad a determinados métodos de respuesta según el lugar geográfico en que se produzca el derrame de hidrocarburos. Se puede considerar indeseable el empleo de dispersantes cerca de las tomas de aguas para usos industriales, las instalaciones de desalinización, las zonas marisqueras o las zonas de arrecifes sensibles, mientras que éstos pueden constituir la mejor solución en una zona de reproducción o en una zona que albergue una población de aves poco comunes. En aguas abiertas se pueden utilizar la mayor parte de los métodos de respuesta, ya sea por separado o combinados, mientras que en aguas cerradas hay que evitar el uso de disolventes y dispersantes. Los agentes de espesamiento y hundimiento se deben evitar en cualquier caso ya que su uso causa la incorporación de hidrocarburos y agentes en los sedimentos. La presencia de arrecifes coralinos, manglares y lechos de zosteras y algas marinas, así como los factores socioeconómicos, pueden exigir que se dé prioridad a otros métodos de respuesta distintos.

1.7 Prioridades de protección contra la contaminación

1.7.1 En muchos casos de derrame puede resultar imposible evitar que llegue a tierra cierta cantidad de hidrocarburos y en algunas circunstancias puede ser ventajoso desviar los hidrocarburos a un lugar elegido de la costa. Por lo tanto, es necesario decidir de antemano a qué zonas se les concederá prioridad de protección. Antes de tomar esas decisiones será necesario consultar a las diversas partes interesadas.

1.7.2 Habrá que considerar varios factores, tales como:

- la disponibilidad de expertos locales;
- la posibilidad de proteger un recurso particular;
- la importancia relativa de exigencias contrapuestas;

- las variaciones de las prioridades debido a factores estacionales, tales como las épocas de reproducción de peces y aves y las épocas de vacaciones;
- las modificaciones de esas prioridades que puedan ser necesarias si algunos recursos son afectados antes de que puedan establecerse defensas.

1.7.3 La información sobre las prioridades acordadas deberá estar fácilmente disponible y adecuadamente publicada. Deberá existir una lista de prioridades con referencias cruzadas a los mapas de sensibilidad costera existentes. Ese orden de prioridades puede reducir el peligro de desacuerdos y dudas cuando haya que hacer elecciones difíciles durante una emergencia debida al derrame de hidrocarburos.

1.8 Política de lucha contra los derrames de hidrocarburos

1.8.1 La respuesta a un derrame de hidrocarburos no es una ciencia exacta y existen diversas opiniones en cuanto a las técnicas óptimas. Los encargados de la planificación procurarán disponer de varias opciones para poder elegir la mejor combinación de respuestas a un suceso particular a la luz de las circunstancias existentes. Hay que subrayar que el objetivo fundamental de las medidas de preparación y lucha en caso de derrame de hidrocarburos es prevenir, suavizar y, en la medida de lo posible, compensar los daños ocasionados por la contaminación procedente del derrame.

1.8.2 Hay que establecer procedimientos de notificación normalizados que faciliten la transmisión eficaz de la información sobre la evaluación del impacto entre el personal de campo y el puesto de mando. La normalización facilita la evaluación del impacto y la adjudicación de los recursos para la lucha. Los encargados de la planificación deberán también determinar, antes de que se produzca un derrame, los distintos tipos de costa existentes en su zona y definir qué tipos de actuación son aceptables y cuáles deben prohibirse en cada zona. Este proceso debe ser el producto colectivo del consenso de todas las partes encargadas de la protección de los recursos de los países.

1.8.3 Las medidas de respuesta consisten en:

- a ser posible, prevenir o reducir la emisión de hidrocarburos por la fuente;
- si los recursos marinos o costeros no están amenazados, vigilar la mancha de hidrocarburos;
- intentar recuperar los hidrocarburos en el mar;
- aplicar dispersantes en el mar;
- proteger los recursos esenciales;
- limpiar la costa;
- si hay recursos marinos o costeros amenazados, examinar la posibilidad de utilizar dispersantes o de quemar la mancha en el lugar del suceso;
- rehabilitación biológica;
- combinar varias de las medidas antedichas.

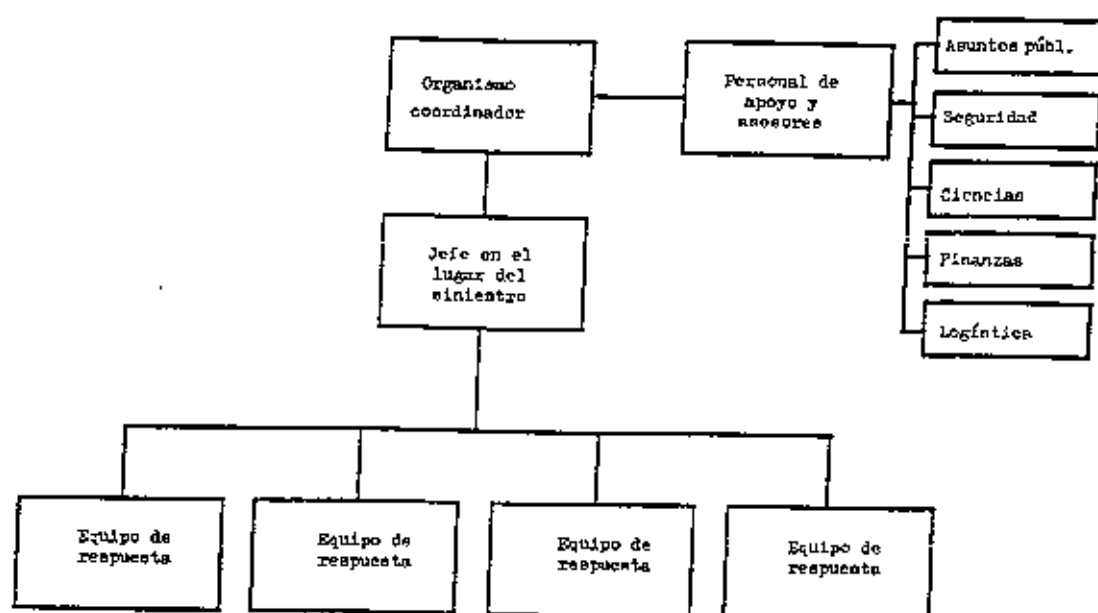
1.8.4 Cualquiera que sea la respuesta, la acción en el mar debe ser rápida si se quiere que sea eficaz.

1.8.5 Las medidas contra los hidrocarburos depositados en la costa pueden ser menos urgentes y en ciertos casos será conveniente no tomar ninguna medida con respecto a los hidrocarburos que hayan llegado a la costa, por ejemplo, cuando pueda producirse una limpieza natural o cuando las medidas de limpieza puedan aumentar el daño causado al medio ambiente.

1.8.6 En la parte IV del Manual de la OMI sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos pueden encontrarse detalles de las técnicas de respuesta antedichas.

1.9 Organización encargada de la respuesta

1.9.1 La organización encargada de la respuesta debe ser suficientemente grande y tener fondos suficientes para hacer frente a un suceso capaz de causar una contaminación de magnitud y naturaleza especificadas. Además, se debería poder ampliar y modificar para hacer frente a una operación más extensa. A continuación se da un ejemplo. El diagrama se ha simplificado intencionalmente. Un diagrama orgánico real sería probablemente más complejo.



Organización local típica de respuesta

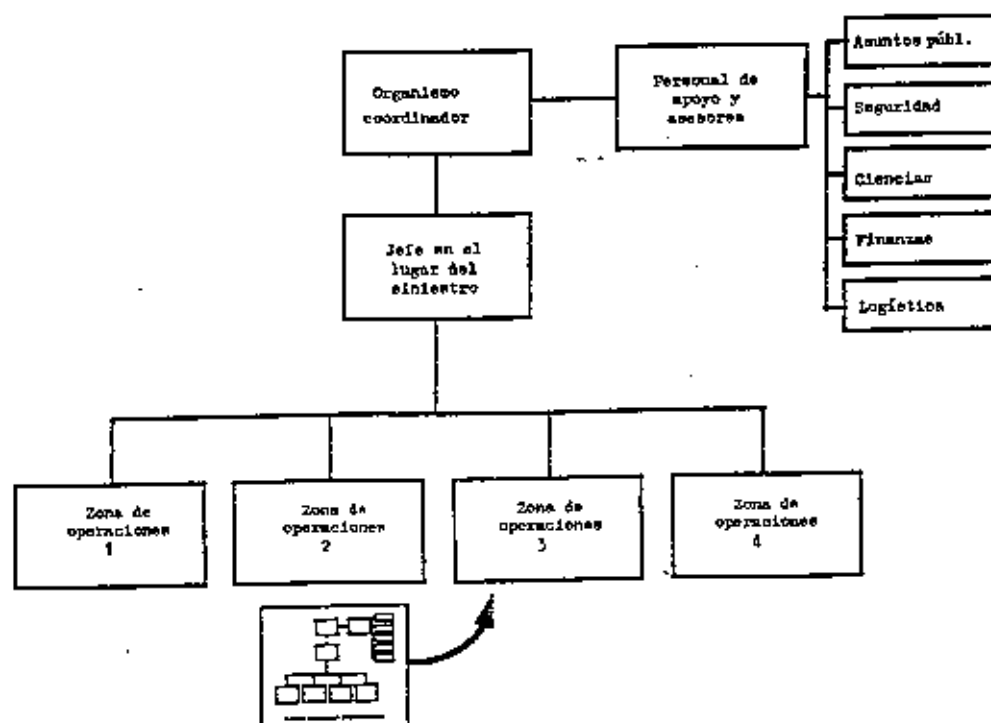
1.9.2 Deberán existir medios para reunir y transmitir prontamente información sobre la contaminación existente o probable. El personal directivo de la organización de respuesta debe estar disponible en todo momento para recibir esta información. En consecuencia, debe haber medios de comunicación adecuados para la transmisión de instrucciones e información.

1.9.3 El personal directivo de la organización de respuesta deberá tener autoridad suficiente para iniciar la acción necesaria para hacer frente rápidamente a un derrame o a un suceso que pueda conducir a un derrame. Esto tiene especial importancia si se quieren efectuar las operaciones mientras los hidrocarburos están todavía en la mar.

1.9.4 La organización de respuesta debería estar autorizada a coordinar las actividades de otros organismos y ser capaz de controlar personal numeroso y equipo diverso. A este respecto, deberían existir instrucciones claras que definan las responsabilidades de las distintas partes de la organización encargada de la respuesta.

1.9.5 Los recursos para combatir la contaminación ocasionada por hidrocarburos deben estar fácilmente disponibles, cualquiera que sea la técnica que vaya a utilizarse.

1.9.6 Los recursos adicionales de personal, equipo y materiales necesarios para hacer frente a sucesos de gran magnitud deberían determinarse de antemano y se deberían tomar medidas por adelantado para poder obtenerlos.



Incorporación de una organización de respuesta local en una organización (de zona o nacional) más amplia

1.9.7 Deberían determinarse los centros adecuados para controlar y dirigir eficazmente las operaciones. Es posible que se decida utilizar centros diferentes para los distintos aspectos de las operaciones de lucha contra la contaminación, pero se deberá establecer un centro general de mando.

- 1 Dado que el puesto de mando puede estar compuesto por numerosas partes y que puede ser preciso que el centro de respuesta contra el derrame de hidrocarburos permanezca en funcionamiento durante un periodo de tiempo relativamente largo, las autoridades deben examinar la posibilidad de situar el centro de mando de la lucha contra el derrame en un punto cercano al suceso, pero independiente de los centros de mando establecidos por las autoridades civiles para otras respuestas de emergencia. Esto evitará conflictos si se produjeran otras emergencias locales.

CAPITULO 2 - PLANES DE EMERGENCIA PARA INSTALACIONES, PUERTOS MARITIMOS, LOCALIDADES Y ZONAS EN CASO DE CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS

2.1 Introducción

2.1.1 El análisis de los sucesos que han entrañado derrames de hidrocarburos entre 1974 y 1990 indica que más de un 70% de éstos se produjeron en puerto durante las operaciones de carga y descarga y que otro 12% se debió a buques que estaban realizando operaciones de carga de combustible en puerto. En la mayoría de estos sucesos el derrame fue inferior a 7 toneladas y, por lo tanto, es importante que las autoridades portuarias y las empresas encargadas de las terminales elaboren planes concebidos para hacer frente a las hipótesis de derrame más probables.

2.1.2 Al elaborar los planes de emergencia para puertos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos en caso de contaminación por hidrocarburos ("planes de puerto"), las autoridades y las empresas explotadoras deberían seguir, las mismas directrices generales que para un plan nacional (véase el apéndice), y prever la posibilidad, si hiciera falta, de ampliar la respuesta obteniendo recursos adicionales a través de los planes locales o de zona, según proceda. Los objetivos de un plan de puerto consisten en establecer una organización, un sistema de comunicaciones y otros procedimientos para combatir los derrames de hidrocarburos en el mar. Los lugares posibles de derrames y los tipos de hidrocarburos son más fáciles de determinar en los puertos y en las terminales. Sin embargo, al preparar un plan de puerto, deberán tenerse debidamente en cuenta todas las emergencias que puedan ocurrir, tales como abordajes, varadas, incendios y víctimas. A base de lo antedicho pueden definirse prioridades y establecerse mecanismos de respuesta.

2.1.3 Deberá designarse un jefe en el lugar del suceso y adiestrarse personal en el empleo y el despliegue del equipo disponible. También deberán establecerse mecanismos para notificar los derrames, alertar a otras partes interesadas dentro del puerto y en sus alrededores, evaluar el derrame a fin de determinar si es necesario tomar medidas de respuesta y, en caso afirmativo, iniciar las operaciones.

2.1.4 Cuando las terminales petroleras dentro de un puerto sean de propiedad y explotación privadas, los derrames que se produzcan en una terminal serán, en principio, responsabilidad de la compañía explotadora. Las autoridades portuarias deberán ser avisadas del derrame y tomarán las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de otros buques e instalaciones portuarias y la vigilancia de las operaciones de limpieza. Si la magnitud del derrame es superior a la capacidad de la compañía explotadora de la terminal, el plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos para instalaciones de manipulación de hidrocarburos deberán contener disposiciones para pedir recursos adicionales a las autoridades del puerto o a otro sitio.

2.2 Alcance y zona geográfica

El plan debería definir con precisión los tipos de sucesos que está destinado a combatir, y quien detenta la autoridad para iniciarlo. También debería determinar la zona geográfica que acarba y hacer referencia a la correspondiente legislación. El plan debe ser compatible con otros planes de emergencia de la zona.

2.3 Obligaciones y responsabilidades

2.3.1 Es sumamente importante que todo plan de emergencia para puerto marítimo en caso de contaminación por hidrocarburos defina claramente las obligaciones y responsabilidades de todo el personal

interesado. Esto debe incluir los procedimientos de alerta, las comunicaciones y el establecimiento de un centro de operaciones.

2.3.2 La persona designada pondrá en marcha el plan y el jefe en el lugar del suceso dirigirá los diversos aspectos de las operaciones y coordinará todas las actividades. Este podrá recibir ayuda de representantes locales o del puerto. La coordinación interna y la cooperación a nivel local y nacional, y entre los organismos encargados de la respuesta y el sector es un factor fundamental de cualquier medida de preparación y lucha contra la contaminación. Otros servicios que podrían prestar ayuda son:

- el servicio de bomberos;
- el servicio de policía;
- el servicio de sanidad y seguridad;
- el sector naviero y los contratistas;
- las autoridades municipales;
- la administración de pesca;
- los especialistas en cuestiones del medio ambiente; etc.

2.3.3 Entre otras medidas particulares, habrá que prever:

- cómo impedir el movimiento de buques, vehículos y personal no autorizados en el lugar del suceso;
- la protección en el lugar o la evacuación del personal del puerto y del público, si es necesario;
- la recepción y el tratamiento de cualquier persona lesionada durante el suceso y las operaciones de respuesta subsiguientes;
- el mantenimiento de registros exactos de los gastos; y
- medidas logísticas para facilitar el transporte de los recursos de respuesta contra la contaminación que lleguen y salgan de la zona afectada.

2.4 Métodos para incrementar el esfuerzo de respuesta y pedir más asistencia

2.4.1 En las localidades en que los riesgos de derrame importante estén concentrados en un puerto o zona limitada, todas las medidas locales de respuesta estarán estipuladas en un solo plan. No obstante, si en la localidad existiera cierto número de riesgos distintos de derrame importante como, por ejemplo, en un amplio complejo industrial y portuario de la costa, los distintos planes de puerto marítimo y de instalación de manipulación de hidrocarburos estarán integrados en un plan local de la zona. En éste se preverán recursos adicionales para responder a los derrames que excedan de la capacidad de respuesta de la autoridad portuaria o de la empresa explotadora de la terminal. En el plan local de la zona se preverán también otros riesgos de derrame de hidrocarburos no relacionados con actividades marítimas, como los que presentan los oleoductos o el transporte ferroviario o por carretera de hidrocarburos.

2.4.2 Si un suceso que ocasionara contaminación tuviera tal magnitud que los recursos del plan local de la zona se considerasen insuficientes, deberá iniciarse el plan nacional de la zona a fin de disponer de recursos adicionales. La respuesta podría ampliarse aún más poniendo en marcha el plan nacional para contingencias (véase el capítulo 3) y, por último, a otros países o a organizaciones y contratistas internacionales.

2.5 Formación y ejercicios prácticos

2.5.1 Para garantizar la ejecución eficaz de los planes de emergencia para puertos marítimos o instalaciones de manipulación de hidrocarburos en caso de contaminación por hidrocarburos, debe impartirse formación regularmente, tanto a los operadores del equipo, a fin de que puedan utilizar y mantener el equipo disponible de la manera más eficaz, como al jefe de operaciones en el lugar del suceso y a sus colaboradores.

2.5.2 El plan debe ser objeto de ejercicios regulares. Esto puede hacerse mediante ejercicios teóricos para verificar los procedimientos de comunicaciones o mediante ejercicios operacionales que lleven consigo el despliegue de personal, equipo y materiales. Después de terminar cada ejercicio deberá hacerse una evaluación para examinar las deficiencias que se hayan observado y hacer las revisiones y modificaciones necesarias para mejorar la eficacia del plan.

2.5.3 Aunque es necesario ensayar la totalidad del sistema de una sola vez para garantizar que cada uno de los componentes de la respuesta se ajusta adecuadamente a los demás, es conveniente ensayar algunos de los componentes del sistema de respuesta por separado a fin de poder evaluarlo más a fondo y de permitir que el personal encargado de la respuesta se familiarice con los distintos componentes. Por ejemplo, es posible que antes de realizar un ensayo a escala natural convenga hacer un ensayo del puesto de mando y otro de las comunicaciones. Las necesidades de toda la comunidad se tendrán en cuenta mejor si participan en el ensayo todos los posibles interesados.



CAPITULO 3 - SISTEMAS NACIONALES DE PREPARACION Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION

3.1 Antecedentes

3.1.1 El tráfico marítimo, en particular el de petroleros, que utiliza los puertos o está en tránsito por las aguas costeras, presenta un riesgo de contaminación del mar por hidrocarburos debido a abordajes, varadas, trasvase del cargamento de hidrocarburos o del combustible y otros accidentes marítimos. Las actividades de exploración y explotación petrolera constituyen otro riesgo. Dicha contaminación puede constituir una amenaza para las zonas de recreo, las aves marinas, otros seres marinos, las instalaciones costeras y la pesca.

3.1.2 La respuesta a los derrames accidentales de hidrocarburos requiere una cuidadosa planificación previa si se quieren reducir al mínimo las consecuencias del derrame. De ordinario, esto se consigue mediante un plan para contingencias. Este se podría definir como una serie predeterminada de comunicaciones y medidas que se pueden iniciar rápidamente para hacer frente a un acontecimiento posible pero incierto.

3.2 Propósito y objetivos

3.2.1 El propósito de un plan nacional para contingencias es definir todo un sistema nacional de preparación y lucha contra la contaminación, que comprenda tanto los recursos públicos como los privados, para los casos de emergencia en que pueda producirse un derrame de hidrocarburos en el medio marino.

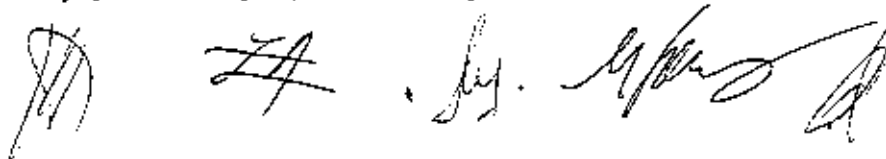
3.2.2 El objetivo de tal plan es garantizar una respuesta pronta y eficaz a los derrames o a las amenazas de derrame de hidrocarburos. Para conseguirlo deben tomarse las siguientes medidas:

- .1 establecer una estructura operacional viable, en la que estén representados todos los organismos interesados;
- .2 identificar las zonas de gran riesgo;
- .3 identificar las zonas costeras prioritarias para su protección y limpieza;
- .4 disponer de equipo de respuesta mínimo y del tipo adecuado, convenientemente situado para proteger las zonas definidas en 3.2.2.3, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6 2) del Convenio de Cooperación;
- .5 formar personal que ejecute las operaciones, y mandos intermedios y superiores; y
- .6 realizar ensayos para evaluar y mejorar la preparación.

3.3 Alcance y contenido del plan

3.3.1 Aunque la mayor parte de los derrames de hidrocarburos son pequeños y pueden combatirse en el plano local, en el caso de un derrame importante debe disponerse de mecanismo que permitan ampliar la respuesta al plano nacional e internacional. En general, los planes para contingencias deberán ajustarse a un modelo similar en cada nivel.

3.3.2 El plan deberá definir la política y las responsabilidades e identificar la autoridad u organismo rector encargado de la preparación y ejecución del plan, así como la legislación que lo respalda. La zona geográfica



abarcada por el plan deberá indicarse claramente, haciendo referencia a la legislación y a los acuerdos que la establecen.

3.4 Definiciones

Se incluyen las siguientes definiciones para aclarar la terminología utilizada:

Respuesta:	Cualesquier operación que se emprenda para prevenir, reducir, vigilar o combatir la contaminación por hidrocarburos.
Organismo coordinador:	La autoridad del gobierno nacional designada en el plan para asumir la responsabilidad general de la respuesta a emergencias marítimas.
Organismo de apoyo:	Cualquier organismo al que se le asignen tareas específicas en el plan para prestar apoyo a la respuesta.
Jefe en el lugar del suceso:	La persona encargada de organizar la respuesta local y de coordinar el despliegue de los recursos necesarios.
Emergencia marítima:	Todo siniestro, suceso, acontecimiento o situación, cualquiera que sea su origen, que ocasione o amenace de modo inminente con ocasionar una contaminación importante del medio marino por hidrocarburos, con inclusión, entre otros, de abordajes, varadas y demás sucesos en los que intervengan buques, en particular petroleros, explosiones resultantes de las actividades de perforación y producción de petróleo y la presencia de hidrocarburos a causa de una avería de instalaciones industriales.
Jefe nacional en el lugar del suceso:	El jefe en el lugar del suceso designado para un país determinado en una operación de respuesta internacional.
Jefe supremo en el lugar del suceso:	El jefe en el lugar del suceso del país coordinador de una operación de respuesta internacional. El país coordinador suele ser aquel en que se produce el derrame o el Estado ribereño más próximo en aguas internacionales.

3.5 Apoyo de otros organismos

El plan debe definir claramente las tareas de otros organismos gubernamentales y privados que puedan proporcionar recursos o asesoramiento técnico o científico al jefe en el lugar del suceso, tanto durante la fase de planificación como durante la ejecución. Los puntos que deben considerarse en las cuestiones que afectan a varios organismos incluyen los siguientes:

- cómo pueden colaborar estos organismos de apoyo para ayudar a organizar las medidas de respuesta;

- tipos de responsabilidades de asesoramiento y evaluación y tareas técnicas que puede realizar un grupo de apoyo de esta índole;
- conexiones organizativas que permitan transmitir los resultados de su labor a los encargados de la respuesta; y
- la necesidad de establecer mecanismos de resolución de discrepancias o de conflictos al determinar las prioridades.

3.6 Sistemas de notificación

En el artículo 8 y en el Protocolo I del MARPOL 73/78 se establecen prescripciones de notificación para el capitán o las personas encargadas del buque. El artículo 4 del Convenio de Cooperación contiene disposiciones de la misma índole. La información relativa a una emergencia marítima que pueda ocasionar o que haya ocasionado un derrame de hidrocarburos puede proceder de diversas fuentes. El plan deberá identificar el organismo encargado de recibir tales informes, que deberán contener en la medida de lo posible la siguiente información:

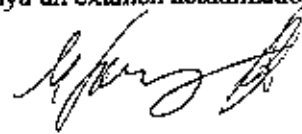
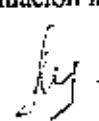
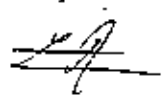
- nombre de la persona que notifica el suceso;
- número de teléfono (oficina/domicilio) u otros medios de contacto;
- día y hora de la observación;
- detalles de la observación;
- lugar (por ejemplo, latitud y longitud o situación con respecto a la costa);
- fuente y causa de la contaminación (por ejemplo, nombre y tipo del buque, abordaje o varada);
- tipo y cantidad estimada de hidrocarburos derramados y posibilidad y probabilidad de contaminación ulterior;
- condiciones meteorológicas y estado de la mar;
- medidas tomadas o previstas para responder al suceso.

3.7 Sistemas de alerta

3.7.1 Deberá incluirse en el plan un procedimiento de alerta. La notificación inicial y las subsiguientes se transmitirán al organismo rector y a los organismos de apoyo por los medios más rápidos posibles.

3.8 Evaluación de los derrames

3.8.1 Es esencial evaluar rápidamente la amenaza que represente una emergencia marítima. Si ya se ha producido un derrame, el nivel de control operativo adecuado deberá organizar la vigilancia de la mancha de hidrocarburos y, utilizando los datos meteorológicos e hidrográficos disponibles, predecir su desplazamiento probable. Dado que uno de los factores fundamentales para la evaluación de la amenaza que supone un derrame es la situación ambiental, es preciso que dicha evaluación incluya un examen actualizado de los



peligros potenciales que corren las aves, la fauna, las pesquerías y otras características ambientales sensibles de la zona.

3.9 Consideraciones relativas al salvamento y remoción de la carga

3.9.1 Es posible que en el caso de un siniestro marítimo no haya un derrame inmediato de hidrocarburos, pero exista la amenaza de tal derrame debido al estado del buque y a la posibilidad de que se produzcan fugas de la carga de hidrocarburos o de los tanques de combustible.

3.9.2 Las operaciones de salvamento son complejas y suelen exigir los servicios de un salvador profesional. El plan debería facilitar las comunicaciones entre la Administración, el salvador, el capitán y el propietario del buque y el propietario de la carga. Aunque la preocupación de la Administración es mitigar los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en el caso de un siniestro, la mejor forma de conseguirlo puede ser el salvamento rápido y eficaz del buque y de su carga. En el caso del siniestro de un petrolero, esto exigirá a menudo trasvasar la carga a otro buque tanque por alijo mediante equipo portátil de bombeo. La parte III del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos ofrece orientación a las Administraciones en esta materia.

3.10 Vigilancia de los derrames

3.10.1 La vigilancia en el mar puede realizarse utilizando un avión de alas fijas o un helicóptero. Para ello puede ser útil el equipo de teledetección aerotransportado. La vigilancia aérea permite trazar gráficamente el movimiento y la extensión de la mancha de hidrocarburos a fin de que el jefe en el lugar del suceso pueda tomar las medidas de respuesta apropiadas.

3.10.2 La vigilancia aérea también es útil para determinar la extensión general de la contaminación costera, aunque ésta debe confirmarse visitando las costas efectivamente o potencialmente afectadas, donde puede ser que importantes impactos sólo puedan verse recorriendo la zona a pie e inspeccionando el litoral permeable por debajo de la superficie.

3.10.3 Durante algunas fases de la operación de limpieza puede requerirse una vigilancia continua.

3.11 Decisiones de respuesta

3.11.1 El plan debe contener disposiciones para las diversas opciones de respuesta que pueden adoptarse:

- 1 a ser posible, prevenir o reducir la emisión de hidrocarburos por la fuente;
- 2 si los recursos marinos o costeros están ni es probable que estén amenazados, seguir vigilando el movimiento y el comportamiento de la mancha de hidrocarburos;
- 3 si los recursos marinos o costeros están amenazados, decidir si se iniciarán operaciones de respuesta en el mar o se protegerán las zonas costeras sensibles mediante barreras;
- 4 si, debido a las condiciones meteorológicas, la respuesta en el mar y la protección de la costa no son viables, o los recursos costeros ya han sido afectados, tomar una decisión sobre las prioridades de limpieza; y
- 5 empezar la movilización del personal, el equipo y los materiales necesarios.

3.12 Operaciones de limpieza

3.12.1 El plan debe especificar qué técnicas de limpieza se utilizarán y en qué circunstancias. En general, debe preferirse la contención y recuperación de los hidrocarburos derramados, pero en algunos casos puede ser necesario utilizar dispersantes, quemar los hidrocarburos o recurrir a otras técnicas de respuesta. El plan debería dar criterios para determinar si se pueden emplear alternativas de ese tipo, dónde y cuándo se podrán emplear y las alternativas aprobadas, y debe incluir asimismo una descripción de cualquier proceso necesario para la aplicación de dispersantes.

3.12.2 En muchos casos, los hidrocarburos llegarán a las zonas costeras y será necesario retirar los hidrocarburos y los detritos oleosos de la costa y de la superficie del agua en el interior de bahías, lagunas costeras, etc. Para la limpieza de la costa se necesita con frecuencia mucha mano de obra y equipo de construcción utilizando en ingeniería civil, por lo que el plan debería determinar su disponibilidad.

3.12.3 Debe vigilarse la marcha de la operación de limpieza utilizando los datos recogidos por vigilancia aérea y por los supervisores sobre el terreno para reajustar las decisiones de respuesta. Cada zona requerirá diferentes normas de limpieza; por ejemplo, las playas turísticas se limpian generalmente con arreglo a una norma más exigente que los promontorios rocosos. La decisión de dar por terminadas las operaciones de limpieza debe tomarla el jefe en el lugar del suceso después de consultar a todas las demás partes interesadas. En general, esta decisión se toma si la continuación de las operaciones resulta ineficaz o se ha alcanzado el nivel de limpieza deseado.

3.13 Comunicaciones

3.13.1 En el plan deberá establecer sistemas y procedimientos eficaces para mantener la comunicación con el jefe en el lugar del suceso, los puestos locales, los buques y las aeronaves que participen en las operaciones. Se deberá elegir un centro de comunicaciones que disponga como mínimo de teléfono, facsímil, télex y equipo radioléctrico. Debe examinarse la conveniencia de asignar una o varias frecuencias operatorias para la radiocomunicación.

3.14 Transporte y eliminación de los hidrocarburos y detritos oleosos recuperados

3.14.1 El plan debería determinar los recursos para transportar los hidrocarburos y los detritos oleosos recuperados a los lugares de recogida y eliminación así como el equipo disponible y los lugares de almacenamiento temporal que pueden utilizarse para su recogida y recepción. La eliminación final de los hidrocarburos recuperados dependerá de su naturaleza y del grado de contaminación.

3.14.2 La eliminación de detritos oleosos y arenas contaminadas presenta problemas especiales de manejo debido a las grandes cantidades de que se trata. Se recomienda que, en consulta con los organismos oficiales competentes, se identifiquen en el plan lugares adecuados de eliminación final. Debe consultarse el capítulo 9 de la parte IV del Manual de la OMI sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos.

3.15 Restauración de las zonas afectadas y vigilancia posterior al derrame

3.15.1 Una vez terminadas las operaciones de limpieza puede ser necesaria cierta labor de restauración. El grado de restauración será determinado para el organismo rector en consulta con otros organismos, tales como los relacionados con el medio ambiente, el turismo, la pesca, la industria costera y los puertos. Algunos ejemplos de esa labor de restauración son la sustitución de la arena contaminada de las playas, la replantación de los manglares, las marismas y las hierbas marinas así como la repoblación de proyectos de acuicultura.

3.15.2 En las zonas definidas en los planes para contingencias o en los mapas de sensibilidad como zonas de gran sensibilidad ambiental, será necesario llevar a cabo estudios adicionales para determinar si es preciso un mayor grado de restauración o de sustitución, u otras medidas para evitar que el medio ambiente costero sufra daños o para reducir tales daños. El organismo coordinador de la respuesta contra el derrame debe examinar este factor y consultar con los organismos medioambientales apropiados.

3.16 Mantenimiento de registros y preparación de reclamaciones

3.16.1 A fin de tramitar las reclamaciones con la mayor rapidez, es esencial mantener registros exactos, para cada lugar en que se hayan realizado operaciones de limpieza, de todas las medidas tomadas, del personal y el equipo desplegado y de los materiales fungibles utilizados. Se recomienda que en un anexo al plan se suministren modelos de hojas de trabajo. En el capítulo 5 de este Manual se da información más completa sobre este tema. Además, para que las reclamaciones sean fundadas será preciso documentar los daños ambientales observados, así como recoger muestras y conservarlas. Las fotografías y los informes de reconocimiento del terreno, así como las pruebas materiales, tales como animales que hubieran muerto a consecuencia del derrame, deben conservarse y mantenerse hasta que se hayan determinado las medidas necesarias para reducir o reparar el daño y se hayan tomado disposiciones satisfactorias para llevar a cabo esas medidas.

3.17 Información pública

La eficacia de las relaciones públicas es parte integrante de toda la operación y se recomienda que se designe en el plan a un funcionario experto de relaciones públicas para actuar de enlace con los medios de información. Esto exigirá disponer de oficinas adecuadas y de una o varias líneas telefónicas distintas de las utilizadas en las operaciones de respuesta. Debe recordarse que, si no se ofrece la información pertinente al público y a los medios de información lo más rápidamente posible, pueden surgir dificultades innecesarias en la lucha contra un derrame de hidrocarburos.

3.18 Formación y ejercicios prácticos

3.18.1 Las necesidades de formación y ejercicios prácticos deben estar claramente definidas en el plan. Deberán elaborarse programas de formación a todos los niveles, incluido el de las tripulaciones de los buques y aeronaves, los operadores del equipo, el personal de limpieza de la costa y el personal directivo.

- 1 La OMI provee orientación titulada "Formación modelo de la OMI y formación de instructores". La orientación se centra en tres niveles de formación:

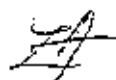
- a) primer responsable;
- b) mandos intermedios; y
- c) personal de dirección.

- 2 Es conveniente llevar a cabo ejercicios tanto internos como externos. El encargado de un plan lleva a cabo ejercicios internos para evaluar la eficacia de su plan y el ejercicio sólo concierne al personal y los recursos de dicho plan. Los ejercicios externos conciernen al personal y los recursos (del gobierno y el sector) que no forman parte de la estructura de respuesta del plan de que se trata. Los ejercicios externos permiten aprender como se compenetran los distintos planes.

3.18.3 De vez en cuando, esos ejercicios prácticos requerirán la movilización y el despliegue del personal, el equipo y los materiales para cerciorarse de que están disponibles y de que funcionan.

3.19 Revisión del plan

Se deberá revisar periódicamente el plan con objeto de incorporar la experiencia adquirida en los ejercicios prácticos regulares y en los sucesos reales. También deberán actualizarse regularmente las listas de alerta y los inventarios de equipo. Toda modificación orgánica o legislativa que cambie la organización o las orientaciones de la respuesta debería incorporarse a tiempo en los planes afectados mediante las oportunas enmiendas.



L:\MEPC\36\14-1

AB/AQ-10/94

CAPITULO 4 - ACUERDOS INTERNACIONALES DE PREPARACION Y COOPERACION PARA LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION

4.1 Introducción

4.1.1 En este capítulo se determinan los elementos que deberán incluirse en la preparación de planes internacionales de preparación y lucha contra la contaminación a fin de asegurar que los acuerdos generales entre los gobiernos para cooperar en la lucha contra la contaminación o la amenaza de contaminación por hidrocarburos se establezcan en el plano operativo. Estos elementos pueden ser ampliados y utilizados en la elaboración de planes para contingencias en el marco de acuerdos regionales, subregionales o bilaterales y no tienen por objeto sustituir a los planes para contingencias ya existentes. Este capítulo está destinado principalmente a ayudar a los países en desarrollo o establecer acuerdos operativos entre Estados vecinos. Se recomienda que los gobiernos participantes inicien tales actividades en una escala modesta acorde con sus posibilidades nacionales. En el apéndice 4 a este capítulo se esboza un proyecto de plan internacional para contingencias.

4.1.2 Es esencial que cada gobierno que tenga la intención de participar en la cooperación internacional elabore e implante primero un sistema y un plan nacional de lucha contra derrames de hidrocarburos. Esta iniciativa deberá realizarse consultando detenidamente a las organizaciones nacionales, el sector local, la OMI y otros organismos especializados de las Naciones Unidas que puedan ofrecer asesoramiento técnico en evaluación de riesgos, comportamiento de los hidrocarburos derramados en el mar, métodos posibles de tratamiento y disponibilidad de equipo de respuesta contra los derrames de hidrocarburos.

4.1.3 Cada gobierno deberá proporcionar la siguiente información para el plan internacional:

- 1 indicación de la autoridad nacional competente y establecimiento de un punto nacional de contacto responsable de las cuestiones relacionadas con los derrames de hidrocarburos (artículo 6 1) a) del Convenio de Cooperación);
- 2 descripción de la organización nacional de lucha contra los derrames de hidrocarburos y, si existe, del plan nacional;
- 3 tipos de recursos, si los hay, de lucha contra derrames de hidrocarburos y método adecuado de solicitarlos;
- 4 determinación de los servicios de apoyo logístico disponibles en el país con fines de respuesta.

4.1.4 Las medidas nacionales deberán ser coherentes con los planes o acuerdos internacionales contra derrames de hidrocarburos. También se aconseja que se prepare un resumen de las posibles fuentes de derrames de hidrocarburos, los recursos amenazados y las prioridades de protección en la zona geográfica abarcada por el plan internacional para contingencias, utilizando para ello la información contenida en los planes nacionales.

4.1.5 Los planes contra derrames de hidrocarburos deben ser sencillos y fáciles de aplicar. Sin embargo, deben establecerse mecanismos que permitan una ejecución por fases conforme a una serie de señales y procedimientos previamente acordados mediante los cuales los Estados puedan iniciar las medidas a escala apropiada.

4.2 Alcance de la cooperación entre los gobiernos participantes

4.2.1 Los planes internacionales contra derrames de hidrocarburos tienen por objeto establecer un marco dentro del cual puedan cooperar dos o más gobiernos para facilitar los aspectos operativos de la vigilancia de los derrames de hidrocarburos y de la respuesta. Podrán incluir, aunque sin limitarse a ellos, los siguientes elementos:

- intercambio de información;
- utilización de buques, aeronaves y equipo de respuesta a los derrames de hidrocarburos;
- disposiciones relativas al papel coordinador que deberá asumir el Estado en cuyas aguas ocurra un suceso que cause contaminación;
- clara definición de la estructura de mando y enlace para las operaciones de respuesta conjuntas;
- determinación de las zonas costeras y marinas prioritarias;
- disposiciones relativas a las operaciones de los buques en aguas territoriales de otros Estados, o de aeronaves que sobrevuelen el territorio de otros Estados, y que entrañen actividades transfronterizas, tales como el movimiento del equipo y del personal de respuesta;
- realización de ejercicios teóricos y prácticos para comprobar la adecuación del plan; y
- mecanismos de apoyo y asesoría técnica.

4.3 Definición de las zonas geográficas y división de responsabilidades

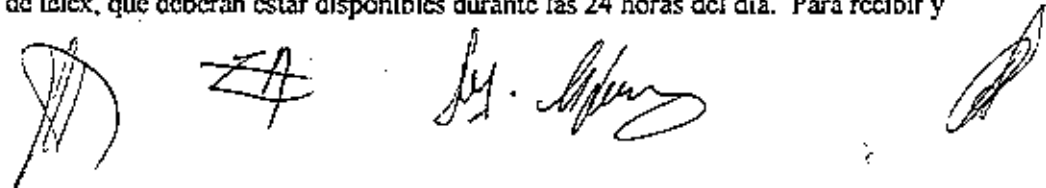
4.3.1 Deberá definirse claramente la zona geográfica abarcada por el plan internacional contra derrames de hidrocarburos. También deberán definirse claramente las zonas en las que cada uno de los Estados, o varios conjuntamente, sean responsables de las medidas de vigilancia, notificación, alerta y respuesta.

4.3.2 La zona geográfica puede ser identificada adjuntando al plan mapas convenientemente anotados, utilizando las coordenadas de latitud y longitud, o de ambas formas.

4.3.3 En general, el Estado en cuya zona de responsabilidad se produce el derrame es el que asumirá el papel coordinador y será inicialmente responsable de tomar todas las medidas necesarias para el seguimiento del derrame y la respuesta. En todo plan internacional contra derrames de hidrocarburos se estipularán las condiciones en las que se transfiera la responsabilidad de un Estado a otro. Cualquier Estado participante puede cumplir las actividades de respuesta pidiendo ayuda a otros Estados que participen en el plan o a Estados u organizaciones que no participen en él.

4.4 Notificación, alerta y comunicaciones

4.4.1 El plan internacional contra derrames de hidrocarburos deberá incluir una lista convenida para cada Estado en la que figuren las autoridades u organizaciones que tengan asignadas responsabilidades en virtud del plan nacional para contingencias. En esta lista figurarán puntos de contacto, con sus correspondientes números de teléfono o de télex, que deberán estar disponibles durante las 24 horas del día. Para recibir y



transmitir las notificaciones podrían utilizarse servicios existentes, tales como los de defensa, guardacostas y policía.

4.4.2 El Estado en cuya zona de responsabilidad ocurra un derrame o surja una amenaza grave de derrame deberá notificar el hecho inmediatamente a los Estados vecinos si existe la posibilidad de que las zonas marinas y las costas de éstos puedan resultar afectadas, dando todos los detalles posibles sobre el suceso. En el caso de que haya ocurrido un derrame, la información deberá incluir la fuente, el día, la hora y la situación del derrame, el tipo y la cantidad de hidrocarburos derramados, la probabilidad de un nuevo derrame, las condiciones meteorológicas reinantes y previstas y las medidas proyectadas. A medida que evolucione la situación se actualizará continuamente la información transmitida a estos Estados y se les facilitará regularmente una sinopsis de la misma para mantenerles informados. En el apéndice 2 de este capítulo figura un modelo de notificación. Estas notificaciones se transmitirán sin demora aunque no se disponga inmediatamente de una información completa.

4.4.3 Deberán analizarse los datos meteorológicos e hidrográficos disponibles para formular cuanto antes previsiones aproximadas del movimiento general del derrame. Más adelante podrán utilizarse métodos más complejos de predicción del movimiento del derrame. Sin embargo, es esencial la observación visual del derrame y la autoridad responsable en virtud del correspondiente plan nacional para contingencias deberá utilizar todos los medios estipulados, tales como aeronaves fletadas, o aeronaves militares o comerciales, para la vigilancia. Es esencial que los resultados de esa observación y predicción se transmitan a otros Estados que puedan ser afectados por los hidrocarburos derramados hasta que éstos dejen de ser una amenaza para los Estados de la zona abarcada por el plan.

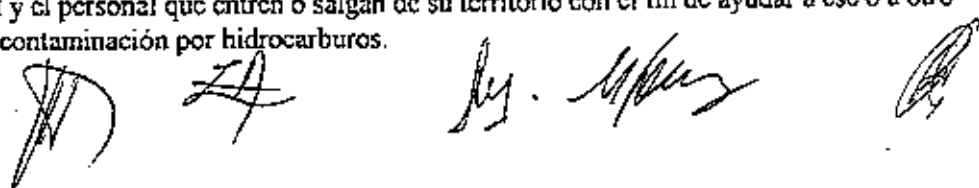
4.4.4 Deberán establecerse procedimientos para pedir, ofrecer o aceptar ayuda en el caso de que ocurra un derrame.

4.4.5 Para facilitar las comunicaciones radioléctricas en el lugar del suceso, es esencial que las autoridades designadas hayan establecido previamente un acuerdo sobre la asignación de frecuencias de servicio específicas y un idioma de trabajo para las operaciones de respuesta a un derrame de hidrocarburos.

4.5 Logística, administración y financiación

4.5.1 El plan internacional contra derrames de hidrocarburos deberá incluir los puntos de contacto donde obtener equipo de respuesta y personal especializado, disponibles a través de cada autoridad nacional, los procedimientos adoptados para movilizar equipo y materiales y los correspondientes costos. En el apéndice 6 figuran directrices para determinar los recursos de respuesta. Sin embargo, puede suceder que los recursos de que disponen los gobiernos y las empresas comerciales para prestar ayuda en una región sean menores de lo deseable. En consecuencia, puede ser necesario concertar un acuerdo para que cada país aumente sus medios, o bien tomar las medidas necesarias para mantener bienes existentes comunes de equipo y material suplementarios. En el plan internacional contra derrames de hidrocarburos deberán considerarse también los recursos comerciales y gubernamentales de los que pueda disponerse fácilmente fuera de la región, de modo que pueda organizarse una respuesta razonable incluso en el peor de los casos. Sin embargo, todos los Estados conservarán el control sobre el modo de emplear sus recursos nacionales.

4.5.2 Para la ejecución de un plan internacional contra derrames de hidrocarburos es esencial poder trasladar equipo, materiales y personal a los lugares en que se necesiten, sin retrasos ni formalidades. En consecuencia, es esencial que cada Estado que participe en un plan internacional contra derrames de hidrocarburos tome medidas administrativas a fin de agilizar los trámites aduaneros y de inmigración y demás controles del material y el personal que entren o salgan de su territorio con el fin de ayudar a ese o a otro Estado a combatir la contaminación por hidrocarburos.



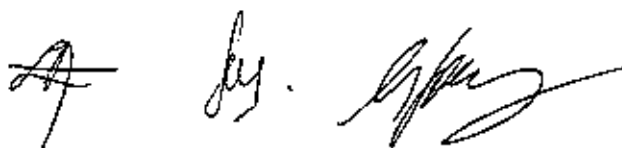
4.5.3 Los detalles de esas medidas deberán incluirse en el plan internacional para contingencias y difundirse entre los gobiernos de todos los Estados que participan en él. También se deberá informar de esas medidas a las organizaciones internacionales u otros Estados a los que se pueda pedir ayuda en el caso de un suceso que cause contaminación por hidrocarburos. Esos detalles deberían incluir la información esencial que necesite la autoridad nacional competente (aduanas, inmigración, etc.) para facilitar los trámites especiales. Lo ideal sería que en esas medidas se incluyeran disposiciones para la rápida concesión de visados de entrada y de permisos para la importación temporal de equipo y material de limpieza de derrames de hidrocarburos exenta del pago de derechos o tasas de importación. Se tendrán en cuenta las directrices provisionales para facilitar la respuesta a un suceso que cause contaminación por hidrocarburos, aprobadas por el CPMM en cumplimiento del artículo 7 del Convenio de Cooperación.

4.5.4 Deberían concertarse acuerdos específicos para la financiación de las operaciones de respuesta conjuntas y para el préstamo de recursos. Los Estados participantes deberían conocer los regímenes para la indemnización por los gastos resultantes de la limpieza de derrames de hidrocarburos. Concretamente, los Estados deberían remitirse, y en toda la medida posible, utilizar el anexo del Convenio de Cooperación sobre el reembolso de los gastos de asistencia, como base del financiamiento de la ayuda internacional.

4.5.5 Cada Estado deberá llevar sus propios registros de las medidas adoptadas y del equipo y demás recursos utilizados para responder a un suceso. Estos registros podrán ser utilizados tanto para apoyar las reclamaciones de indemnización como para analizar las medidas adoptadas durante el derrame, a fin de mejorar el plan internacional para contingencias.

4.6 Revisión y actualización de los planes internacionales para contingencias

4.6.1 Todo plan internacional para contingencias deberá revisarse periódicamente a fin de incorporar la experiencia adquirida durante los ejercicios regulares y los sucesos reales que ocurran en la región. Se harán actualizaciones periódicas de los puntos de contacto y de los inventarios de equipo, a base de la información que facilite cada Estado.



CAPITULO 5 - INTERVENCION Y RESARCIMIENTO DE GASTOS

5.1 Introducción

En este capítulo se examinan la intervención y el resarcimiento de los gastos ocasionados por accidentes marítimos que amenazan con producir o producen un derrame de hidrocarburos, pero no se examinan los derrames procedentes de otras fuentes, que están normalmente regulados por la legislación nacional.

5.2 Intervención en alta mar

5.2.1 El Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969, y el Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973, se elaboraron ante la necesidad de proteger los intereses de los Estados ribereños contra las graves consecuencias de un siniestro marítimo que entrañe el peligro de contaminar con hidrocarburos el mar y las costas. Se reconoció que, en tales circunstancias, puede surgir la necesidad de tomar en alta mar medidas de carácter excepcional para proteger esos intereses y de que tales medidas no lesionen el principio de la libertad de los mares.

5.2.2 Las Partes en dicho Convenio pueden tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro grave e inminente contra su litoral o intereses conexos, debido a la contaminación o amenaza de contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, resultante de un accidente marítimo u otros actos relacionados con ese accidente a los que sean razonablemente atribuibles consecuencias desastrosas de gran magnitud. Estas medidas no se pueden tomar contra buques de guerra u otros buques cuya propiedad y explotación corresponda a un Estado y destinados exclusivamente a servicios no comerciales del gobierno. La Organización Marítima Internacional mantiene una lista de expertos que pueden asesorar a los Estados con litoral en la tarea de evaluar la necesidad de intervención y determinar las medidas que convenga adoptar según los casos.

5.3 Intervención en aguas nacionales

5.3.1 Muchas Administraciones han promulgado legislación que da a la autoridad gubernamental competente el derecho de intervención en caso de un siniestro marítimo que ocurra en aguas nacionales. En tales casos, la autoridad tendrá que haber evaluado la situación y determinado que la naturaleza o el nivel de las medidas adoptadas por el causante de la contaminación o sus agentes acerca de cómo deben proceder o puede asumir el control directo de las operaciones.

5.3.2 En todos los casos, el capitán del buque ha sufrido el siniestro tomará medidas inmediatas para garantizar la seguridad de su tripulación y del buque y para proteger éste y su carga; hará también gestiones para proceder a su salvamento, en caso de que sea necesario. Dichas gestiones se llevan a cabo normalmente con una compañía especializada en salvamentos. Conviene tener en cuenta que el objetivo de la compañía de salvamento es salvar el buque siniestrado, mientras que la Administración deberá conceder prioridad a la protección del medio ambiente costero y de los recursos comerciales. Por consiguiente es importante que el plan nacional para contingencias contenga disposiciones relativas a la colaboración entre la autoridad, los propietarios del buque y de la carga, y la compañía de salvamento a fin de resolver cualquier conflicto y de aclarar las responsabilidades. En el plan nacional para contingencias de derrame de hidrocarburos habrá que designar también puertos seguros y puertos de refugio a los que el salvador pueda conducir el buque siniestrado para realizar operaciones tales como retirada de la carga, limpieza de tanques y reparaciones provisionales.

5.4 Régimen intergubernamental para la indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos

5.4.1 El suceso del *Torrey Canyon* en 1967 fue un importante incentivo para la elaboración de cuatro regímenes internacionales mediante los cuales se dispone de fondos para indemnizar los daños debidos a la contaminación y para los gastos de limpieza a raíz de derrames de hidrocarburos persistentes** procedentes de petroleros.

5.4.2 Dos de estos regímenes, a saber el *Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution (TOVALOP)* (Acuerdo voluntario de los armadores de buques tanque relativo a la responsabilidad nacida de la contaminación por hidrocarburos) y el *Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution (CRISTAL)* (Contrato relativo a un suplemento interino para cubrir la responsabilidad de los buques tanque nacida de la contaminación por hidrocarburos), son de carácter voluntario y fueron creados por el sector naviero y la industria petrolera como disposiciones transitorias en espera de una amplia ratificación y aceptación de dos convenios internacionales elaborados bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional. Estos son el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Responsabilidad Civil) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo). Al 1 de enero de 1994 el Convenio de Responsabilidad Civil ha sido ratificado por 82 Estados y el Convenio del Fondo por 57 Estados.

5.4.3 Los acuerdos voluntarios se han revisado muchas veces desde que entraron en vigor. En 1987 se produjeron cambios particularmente importantes que tuvieron como consecuencia, entre otras cosas, la adición de un Suplemento al Acuerdo TOVALOP que estaba anteriormente en vigor (y que desde entonces pasó a ser llamado Acuerdo permanente TOVALOP). Se tomará nota de que las disposiciones del Suplemento, con sus límites de indemnización más altos y su más amplio ámbito de aplicación, sólo se aplican cuando el suceso afecta a un petrolero de una parte en el Acuerdo, cuyo cargamento es propiedad de una parte en el acuerdo CRISTAL.

5.4.4 Resulta sumamente difícil enmendar los convenios internacionales. En 1984 se acordaron sendos protocolos del Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo, los cuales ampliaron el ámbito de aplicación de los convenios originales y aumentaron considerablemente la cuantía de la indemnización disponible para las víctimas de derrames de hidrocarburos procedentes de petroleros, pero dichos protocolos no entraron en vigor. No obstante, una conferencia diplomática celebrada en 1992 decidió revisar las disposiciones relativas a la entrada en vigor de dichos protocolos a fin de facilitar su implantación.

5.4.5 El sistema internacional de indemnización creado por los dos convenios internacionales y los dos acuerdos voluntarios es único en la esfera de la contaminación ambiental. Es notable el hecho de que todos los regímenes imponen la "responsabilidad objetiva" del causante del derrame. Esto significa que se aplican independientemente de que el propietario cuyo buque tanque fue origen del derrame sea o no culpable, a reserva de muy escasas excepciones (por ejemplo si el derrame fue causado por un acto de guerra). Por consiguiente, los demandantes pueden recibir una indemnización rápidamente, sin necesidad de largos y costosos litigios.

** El término "hidrocarburos persistentes" no está definido con precisión en ninguno de los regímenes, pero a modo de orientación se puede interpretar que incluye los crudos de petróleo, el fueloil pesado, el diesel oil pesado y el aceite lubricante.

5.4.6 En la Parte V, titulada "Aspectos administrativos y jurídicos", del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos figuran detalles del ámbito de aplicación de esos regímenes internacionales, el tipo de reclamaciones admisibles y los niveles de indemnización disponibles.

5.5 Identificación del causante del derrame

5.5.1 En el caso de los derrames importantes de hidrocarburos suele haber poca dificultad para identificar la fuente. Sin embargo, en todos los casos de contaminación habrá que tener presente la posibilidad de entablar una acción judicial con arreglo a la legislación nacional contra el buque responsable de aquélla. Se deben tomar inmediatamente muestras de los hidrocarburos derramados, debidamente etiquetadas y comprobadas por testigos, y se enviarán a analizar, cuidando de que sea posible demostrar ante los tribunales que han estado constantemente a buen recaudo. También se tomarán muestras (etiquetadas y comprobadas por testigos) de los tanques de carga de hidrocarburos, de los tanques de combustible y de los espacios de máquinas de los buques sospechosos y de otras posibles fuentes en la zona para realizar análisis comparados de las mismas y de los hidrocarburos derramados.

5.6 Preparación de las reclamaciones

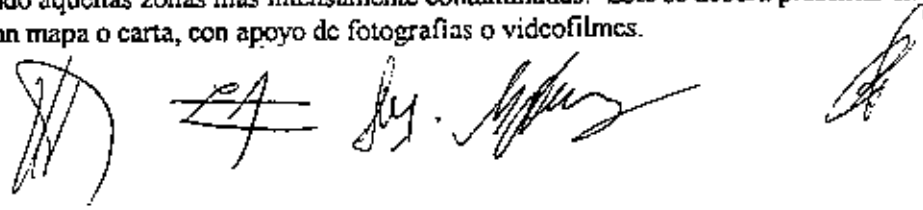
5.6.1 Cuando se produce un derrame, es posible presentar reclamaciones en resarcimiento de los costes de limpieza y de los costes de limpieza y de los daños al propietario del buque que causó el derrame de hidrocarburos y, si se sobrepasa el límite de responsabilidad del propietario, al Fondo (si el país en el que se han producido los daños por contaminación es miembro de éste) o al CRISTAL (si el propietario de la carga es miembro de éste). Normalmente, cada Administración coordinará la presentación de las diversas reclamaciones, siendo esencial que se mantengan registros detallados y exactos en apoyo de tales reclamaciones.

5.6.2 Cada reclamación deberá contener los siguientes pormenores:

- .1 el nombre y la dirección del demandante o de su representante;
- .2 la identidad del buque que interviene en el suceso;
- .3 la fecha, el lugar y los pormenores concretos del suceso, incluido el tipo de los hidrocarburos;
- .4 detalles de las medidas adoptadas para la limpieza y el tipo de daños originados por la contaminación, así como los lugares afectados;
- .5 la cuantía de la reclamación.

5.6.3 Según la cuantía y naturaleza de la reclamación, éste se subdividirá en dos categorías diferentes, que son:

- .1 Resumen de los acontecimientos, incluida una descripción de los trabajos realizados en las diferentes zonas y de los métodos de trabajo elegidos en relación con las circunstancias predominantes durante el suceso.
- .2 Delincación de la zona afectada, describiendo la extensión de la contaminación e identificando aquellas zonas más intensamente contaminadas. Este se deberá presentar en forma de un mapa o carta, con apoyo de fotografías o videofilmes.



- .3 Pruebas analíticas y/o de otro tipo que relacionen la contaminación ocasionada por los hidrocarburos con el buque que intervino en el suceso (por ejemplo, análisis químicos, datos sobre el viento, mareas y corrientes, y observación y trazado del desplazamiento de los hidrocarburos flotantes).
- .4 Fechas en las que se llevaron a cabo los trabajos (costos diarios o semanales).
- .5 Costos de personal y administrativos (cantidad y categorías del personal utilizado en las operaciones de respuesta, tarifas de los salarios corrientes y de las horas extraordinarias, días/horas trabajadas).
- .6 Costos del equipo y material (tipos de equipo utilizado, tarifas de alquiler, cantidad y costo de materiales fungibles).
- .7 Costos de transporte (cantidad y tipos de buques, aeronaves y vehículos utilizados, número de horas/días que han estado funcionando, tarifas de alquiler y costos de utilización).
- .8 Costos de almacenamiento temporal (en caso de que sea aplicable) y de la eliminación final de los hidrocarburos y materiales oleosos recuperados.
- .9 Pesquerías: costos de la inspección y vigilancia (por el gobierno) de la presencia de hidrocarburos en zonas pesqueras que sufran o puedan sufrir un impacto.
- .10 Evaluaciones ambientales de los efectos que el derrame ha tenido o puede tener; incluye tanto la labor sobre el terreno como la preparación de los informes, a menudo incluso después de terminada la limpieza.

5.6.4 Es esencial que se mantengan registros completos detallados de todas las operaciones y los gastos correspondientes. El personal supervisor deberá rellenar unas horas de trabajo diarias de las operaciones en verso, el equipo utilizado, el lugar y la forma en que se utiliza, la cantidad de personal contratado, el lugar y la forma en que se encuentran desplegados y los materiales consumidos. El registro de tal información se facilita mediante la utilización de hojas de trabajo normalizadas. Para garantizar que se mantiene un control adecuado de los gastos, se deberá asignar al grupo de respuesta un controlador de finanzas.

.2 Gastos de sustitución y reparación

- Extensión de los daños causados a los bienes por la contaminación.
- Descripción de los artículos destruidos, dañados o que necesitan sustitución o reparación (por ejemplo, botes, aparejos de pesca, carreteras, ropas), incluido su emplazamiento.
- Costo del trabajo de reparación o de la sustitución del artículo.
- Edad del artículo que se ha de sustituir.
- Costos de restauración del medio ambiente de modo que quede en el estado en que esta antes del derrame.
- Costo de los estudios para evaluar la restauración y la reducción de la contaminación.

MEPC36/14-1

- 2.1 En relación con esta categoría, es probable que existan numerosas reclamaciones presentadas por el sector público y el sector privado, como, por ejemplo, pescadores, propietarios de botes de recreo, empresarios de puertos de recreo, etc. En este caso, tal vez resulte descabido organizar el nombramiento, por intermedio de los aseguradores del buque, de unos liquidadores de daños, a quienes se pueda remitir a los demandantes. En algunos sucesos se ha asignado un número de teléfono y una oficina especiales para tramitar las reclamaciones, habiéndose notificado de ello al público mediante los medios de información.

3 Pérdida económica

- Naturaleza de la pérdida, incluida la demostración de que dicha pérdida ha sido ocasionada directamente por el suceso.
- Cifras comparadas de los beneficios obtenidos en periodos anteriores y durante el periodo en el que se han sufrido los daños.
- Comparación con zonas semejantes, fuera de la zona afectada por el derrame.
- Método de evaluación de la pérdida.
- Alimentos de subsistencia (tradicionales) y gastos del gobierno para vigilar y resolver los problemas de alimentación de la población local.

Conviene observar que el Fondo y los acuerdos voluntarios (TOVALOP y CRISTAL) solamente indemnizan por pérdidas económicas cuantificables y no aceptan reclamaciones por daños de naturaleza no económica causados al medio ambiente.

- 3.1 Las pérdidas económicas pueden incluir, aunque no se encuentren limitadas a ello, restricciones en las actividades pesqueras, cierre de instalaciones costeras industriales y de tratamiento, pérdidas de ingresos por empresarios de centros de hostelería (propietarios de hoteles y restaurantes), etc. En muchos casos, es posible disponer fácilmente de los registros financieros de años anteriores, aunque pueden surgir dificultades al distinguir entre las pérdidas ocasionadas por el derrame de hidrocarburos y las motivadas por otros factores independientes, tales como el mal tiempo o la sobrepesca. Cuando se trate de pesquerías de explotación artesanal, probablemente no existirán registros metódicos, y puede ser necesaria otra forma de evaluación. Además, es posible que para suministrar otras fuentes de proteínas a las comunidades costeras afectadas por el derrame las autoridades locales hayan tenido que efectuar gastos adicionales indirectos sobre los que debería existir documentación.

5.6.5 Las anteriores son las principales categorías de reclamación que probablemente resulten admisibles. Sin embargo, puede haber otras clases de reclamaciones. En cualquier caso, la reclamación se deberá presentar de forma clara y con detalles suficientes a fin de que sea posible evaluar la cuantía de los daños sufridos basándose en los hechos y en la documentación presentada. Conviene observar que cada punto de la reclamación deberá venir respaldado por una factura u otra documentación pertinente, tal como horas de trabajo diario y notas aclaratorias. Deberá consultarse el "Manual de reclamaciones" del Fondo.

5.6.6 En aquellos casos que puedan estar relacionados con el Fondo es muy importante informar inmediatamente a éste del suceso, de modo que pueda seguir estrechamente la operación de limpieza y verificar los daños. Esto facilitará la rápida liquidación de las reclamaciones.

5.7 Daños resultantes de la contaminación por hidrocarburos no cubiertos por los regímenes de indemnización intergubernamentales

5.7.1 En el caso de los derrames de hidrocarburos que no estén comprendidos en el régimen de indemnización cubierto por el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo, es decir, los derrames de hidrocarburos no persistentes, los derrames de buques tanque en lastre y los derrames de buques distintos de los buques tanque, la indemnización tendrá que buscarse con arreglo a la ley nacional aplicable. Los Estados tienen libertad para legislar como tengan por conveniente con respecto a tales derrames. Sin embargo, un Estado puede ser Parte en el Convenio internacional de limitación de la responsabilidad de propietarios de buques de navegación marítima, Bruselas, 1957, o del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Convenio de Limitación de Responsabilidad, 1976), que contienen disposiciones en virtud de las cuales los propietarios de buques y algunas otras personas pueden limitar su responsabilidad. Si esto es así, el Estado de que se trate debe, por supuesto, respetar en su legislación nacional las limitaciones establecidas por el convenio aplicable. Cabe señalar que el Convenio de Limitación de Responsabilidad, 1976 no se aplica a los daños debidos a la contaminación causada por buques tanque con carga, en el sentido que tiene esta expresión en el Convenio de Responsabilidad Civil indicado en el párrafo 5.4.

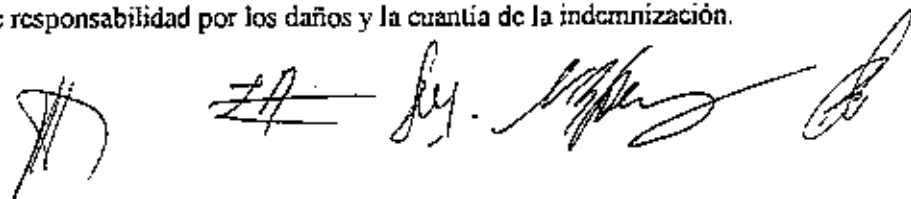
5.7.2 Un Estado puede disponer en su legislación nacional que las reclamaciones relativas a daños causados a las obras de puertos, dársenas y vías navegables y ayudas a la navegación tengan prioridad con respecto a otras reclamaciones. Varias administraciones nacionales han dispuesto que los derrames de hidrocarburos corresponden a la definición de daños causados a instalaciones portuarias. Sin embargo, por lo que se refiere a los Estados que son Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil, todas las reclamaciones originadas por daños debidos a la contaminación dirigidas al propietario del buque tanque del que escaparon los hidrocarburos, deberán recibir la misma prioridad.

5.8 Papel de los clubs de protección e indemnización por lo que respecta a los siniestros marítimos

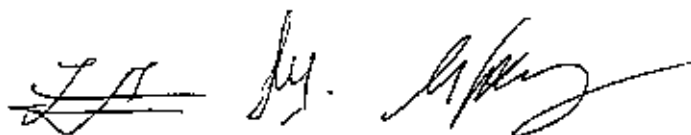
5.8.1 Las asociaciones mutuas de protección e indemnización, los llamados Clubs de P e I, existen para asegurar a los propietarios de buques ante la responsabilidad que puedan contraer con respecto a terceros, lo que, en este contexto, significa cualquier persona que no sea el propietario del buque asegurado. Aproximadamente el 85% de los buques de navegación marítima se registran en las asociaciones de protección e indemnización. En el caso de los buques tanque, esta cifra se aproxima al 95%.

5.8.2 Los riesgos que cubren los Clubs de P e I son numerosos, e incluyen la responsabilidad correspondiente a la contaminación ocasionada por hidrocarburos. Los planes de indemnización y responsabilidad relativas a los buques tanque figuran en los párrafos 5.4 y 5.5. Sin embargo, otros buques pueden ocasionar contaminación por hidrocarburos debido a fugas procedentes de los tanques de combustible.

5.8.3 En un siniestro grave típico, el propietario del buque tiene que hacer frente a varios problemas urgentes e inmediatos, entre los que se halla la decisión de si se debe intentar o no proceder al salvamento del buque y del cargamento o eliminar uno de ellos, o ambos, del modo más sencillo posible y causando la menor cantidad posible de daños adicionales. Si se han derramado hidrocarburos, se puede exigir al propietario que tome inmediatamente medidas para combatir la contaminación subsiguiente. Un Club P e I, mediante su representante local, suministrará asesoramiento acerca de los derechos y deberes del propietario del buque y negociará con las autoridades competentes, en nombre de dicho propietario, a fin de tomar medidas rápidas y eficaces para reducir los daños y las responsabilidades consiguientes. En una etapa posterior, el Club ayudará a determinar la posible responsabilidad por los daños y la cuantía de la indemnización.



5.8.4 Un principio importante es que el propietario del buque debe pagar la reclamación primero, y solamente entonces reclamar un reembolso de su Club de P e I. Como regla general, el Club de P e I no pagará directamente a los demandantes. Existen excepciones, por ejemplo, cuando el Club de P e I ha entregado una carta de compromiso por la que garantiza hacerse cargo de las responsabilidades del propietario del buque, pero en la mayoría de los casos, el Club de P e I insiste todavía en que se debe mantener el principio de que el propietario del buque efectúe el pago en primer lugar.



APENDICE 1

CUESTIONES QUE SE TENDRAN EN CUENTA PARA ELABORAR LOS PLANES DE EMERGENCIA LOCALES EN CASO DE CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS

Sección 1

Esta sección se centra en los criterios de planificación y en la administración de la misma. La sección 2 se centra en las cuestiones operativas.

A INTRODUCCION

- Propósito y objetivos
- Autoridades y jurisdicción
- Definiciones y siglas
- Delimitaciones geográficas (localidades, zonas)

B SISTEMAS Y POLITICAS DE RESPUESTA

Considérense y descúbranse las relaciones de los diversos planes y sistemas con los que este plan debe ser compatible.

C ORGANIZACION

- Organización de la planificación
- Organización de la respuesta

D REVISION DEL PLAN

- Requisitos de revisión o actualización
- Ejercicios y entrenamiento

E FORMACION, EJERCICIOS Y ENTRENAMIENTOS

- Formación
- Ejercicios y entrenamientos

F EVALUACION DE LA ZONA

- Zona de responsabilidad
- Organización del comité de planificación
- Historial de derrames en la zona
- Análisis de los riesgos

G POLITICA DE SALUD Y SEGURIDAD

- Salud y seguridad pública
- Salud y seguridad de los trabajadores

AMEPC36/14-1




H ELABORACION DE HIPOTESIS DE DERRAME

Se deberán estudiar hipótesis que vayan desde derrames operacionales corrientes hasta el peor caso de derrame previsible.

I ACUERDOS NACIONALES E INTERNACIONALES QUE PUEDEN APLICARSE

Sección II

Esta sección se centra en consideraciones de carácter operativo, no político. Casi todos los capítulos y subcapítulos deben incluir la correspondiente lista de verificación elaborada con objeto de ayudar a los encargados de la respuesta.

A INTRODUCCION

B DELIMITACIONES DE LA JURISDICCION

C NOTIFICACIONES

- Notificaciones necesarias
- Notificaciones locales
- Notificaciones internacionales

D PUESTO DE MANDO

- Política y procedimientos para su establecimiento
- Dotación
- Suministros

E RECOGIDA DE DATOS

- Recepción del informe inicial
- Seguimiento del movimiento de la mancha (aeronaves, modelos de derrame)
- Informes y evaluaciones de los impactos en la costa

F ADMINISTRACION DE LAS OPERACIONES

- Procedimientos de financiación de las operaciones contra los derrames

Fuentes de financiación

Procedimientos de documentación y resarcimiento de los gastos

Procedimientos de evaluación de los daños

- Notificaciones necesarias

Notificaciones de contaminación (POLREP)

Notificaciones posteriores a la intervención

G LOGISTICA

- Permisos necesarios
- Personal y apoyo al personal
- Movimiento transfronterizo de equipo y personas
- Equipo de información sobre los recursos

H FUERZAS ESPECIALES

- Equipos especializados de respuesta
- Especialistas en medios de comunicación y relaciones públicas
- Equipo de respuesta contra materiales potencialmente peligrosos
- Equipos especializados de salvamento

I DIRECTORIO DE RECURSOS

- Servicio de guardacostas
- Armada
- Organismos medioambientales
- Bomberos
- Policía
- Hospitales
- Autoridades portuarias y capitanes de puerto
- Asociación de prácticos marítimos
- Empresas de salvamento y submarinistas
- Empresas de remolque
- Laboratorios
- Instalaciones de toma de agua
- Grupos ecologistas
- Alquiler de acropuertos y aeronaves
- Empresas de transporte por carretera y de alquiler de coches
- Servicios meteorológicos
- Contactos con los medios de comunicación
- Organizaciones de voluntarios
- Sindicato o administradores de los recursos naturales
- Responsables de las emergencias locales
- Flotas de pesca
- Agentes o empresas navieras
- Empresas de camiones cisterna y con bombas de vacío
- Organismos de transporte público y de mantenimiento de la red de transportes

J COMUNICACIONES

- Plan de comunicaciones
- Recursos

K ZONAS SENSIBLES

- Determinación
- Establecimiento de prioridades

L ESTRATEGIAS DE RESPUESTA MECANICA

IMEPC36/14-1



- M ESTRATEGIAS DE RESPUESTA NO MECANICA: DISPERSANTES, AGENTES QUIMICOS, QUEMA *IN SITU* Y OTRAS SUSTANCIAS, DISPOSITIVOS O TECNOLOGIAS QUE REDUZCAN LOS EFECTOS DEL DERRAME
- N PLAN DE SALUD Y SEGURIDAD EN EL LUGAR DEL SUCESO
- O TRANSPORTE, ALMACENAMIENTO Y ELIMINACION DE DESECHOS
- P DOCUMENTACION DE LA FINANCIACION Y LOS GASTOS
- Q RELACIONES PUBLICAS Y CON LOS MEDIOS DE COMUNICACION
- R DESMOVILIZACION Y CONCLUSION DE LAS OPERACIONES



APENDICE 2

PLANES DE EMERGENCIA PARA UNIDADES QUE OPERAN MAR ADENTRO, PUERTOS MARITIMOS E INSTALACIONES DE MANIPULACION DE HIDROCARBUROS EN CASO DE CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS

Lista de elementos esenciales

A Criterios fundamentales

- 1 Seguridad de la vida humana
- 2 Lucha contra incendios y seguridad de la navegación
- 3 Prevención de la contaminación
 - operaciones de rutina
 - evitación de erupciones en las unidades que operan mar adentro
- 4 Lucha contra la contaminación
- 5 Coherencia con el sistema nacional de respuesta
- 6 Criterios de respuesta por niveles

B Responsabilidades y notificación

- 1 Las funciones y responsabilidades de las principales organizaciones que puedan participar en la respuesta se definen y quedan acordadas claramente
- 2 Las responsabilidades de la empresa explotadora se establecen claramente
- 3 Se establecen acuerdos de notificación y consulta con las autoridades competentes
- 4 Formato de notificación preestablecido que permita evaluar y clasificar la emergencia

C Respuesta

- 1 Procedimientos establecidos para detener el derrame de hidrocarburos lo antes posible (por ejemplo cierre del flujo de hidrocarburos, evitación de erupciones, etc.)
- 2 Se imparte formación al personal respecto de los procedimientos anteriores
- 3 Se implantan procedimientos para avisar a las zonas en peligro o para evacuarlas
- 4 Obtención de equipos de especialistas y recursos (por ejemplo para erupciones a bordo de unidades que operan mar adentro)

D Limpieza del derrame de hidrocarburos

- 1 Información sobre las características de los hidrocarburos
- 2 Técnicas de pronóstico del desplazamiento del derrame de hidrocarburos y su destino disponibles para la respuesta
- 3 Determinación de los recursos que pueden resultar afectados
- 4 Disposiciones tomadas para la aplicación rápida de las medidas de respuesta del primer nivel en el lugar del derrame
- 5 Obtención de los recursos del segundo y del tercer nivel: equipo y personal
- 6 Cadena de abastecimiento establecida para obtener el equipo y llevarlo al lugar del suceso

E Formación y ejercicios

- 1 Programas de formación y ejercicios establecidos para garantizar que las medidas de respuesta pueden llevarse a cabo eficazmente

F Información pública



APENDICE 3

Esquema de plan nacional de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos

1 Introducción

- 1.1 Propósito y objetivos
- 1.2 Autoridad y aplicabilidad
- 1.3 Ambito de aplicación
- 1.4 Definiciones y abreviaturas

2 Responsabilidad y organización para la respuesta

- 2.1 Obligaciones de los mandos nacionales
- 2.2 Sistema de respuesta nacional
- 2.3 Prioridades de respuesta nacionales
- 2.4 Obligaciones y responsabilidades del jefe en el lugar del suceso
- 2.5 Notificaciones
- 2.6 Participación y apoyo interorganismos

3 Preparación y planificación de la respuesta

- 3.1 Política nacional
- 3.2 Estructura de planificación y coordinación
- 3.3 Plan nacional
- 3.4 Planes de zona
- 3.5 Planes locales y de instalaciones industriales
- 3.6 Disposiciones internacionales
 - * vínculos con otros planes nacionales (acuerdos bilaterales)
 - * coordinación con las medidas regionales de lucha contra la contaminación por hidrocarburos
 - * política y procedimientos para solicitar ayuda internacional
 - * política y procedimientos para prestar ayuda internacional
- 3.7 Programa de entrenamiento y ejercicios

4 Operaciones de respuesta

- 4.1 Configuración general de la respuesta
- 4.2 Estructura de mando
- 4.3 Instalaciones y servicios de comunicaciones y de mando
- 4.4 Equipos especializados
- 4.5 Respuesta multinacional
- 4.6 Salud y seguridad
- 4.7 Tecnología de la respuesta
- 4.8 Administración y logística
- 4.9 Financiamiento, resarcimiento, reclamaciones



5 Informes y comunicaciones

- 5.1 Sistemas de comunicaciones
- 5.2 Notificaciones de contaminación (POLREP)
- 5.3 Examen ulterior al suceso

by. [signature]

[signature] *[signature]*

[signature]

APENDICE 4

Esquema sugerido de plan internacional de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos

1 INTRODUCCION

- 1.1 Antecedentes
- 1.2 Propósito y objetivos
- 1.3 Alcance y ámbito geográfico
- 1.4 Definiciones y abreviaturas

2 POLITICA Y RESPONSABILIDADES

- 2.1 Intercambio de información
- 2.2 Designación de las autoridades nacionales y de los puntos de contacto
- 2.3 Asunción del papel coordinador
- 2.4 Planificación de la respuesta
- 2.5 Formación y ejercicios conjuntos

3 ELEMENTOS Y PLANIFICACION DE LA RESPUESTA

- 3.1 Asunción del papel coordinador
- 3.2 Jefe nacional en el lugar del suceso y jefe supremo en el lugar del suceso
- 3.3 Centros de respuesta en caso de emergencia y centro conjunto de respuesta en caso de emergencia
- 3.4 Equipos de apoyo
- 3.5 Estructura de mando
- 3.6 Disposiciones para las comunicaciones
- 3.7 Planificación de la respuesta
- 3.8 Estrategia de la respuesta

4 OPERACIONES DE RESPUESTA

- 4.1 Fases de la respuesta
- 4.2 Vigilancia de los derrames y pronósticos
- 4.3 Peticiones de ayuda
- 4.4 Operaciones de respuesta conjuntas
- 4.5 Uso de métodos de respuesta no mecánicos
- 4.6 Peticiones de ayuda adicional
- 4.7 Conclusión de las operaciones conjuntas y desactivación

5 INFORMES Y COMUNICACIONES

- 5.1 Sistemas de comunicaciones
- 5.2 Sistema de aviso inicial
- 5.3 Notificaciones de contaminación (POLREP)
- 5.4 Notificaciones posteriores al suceso

MEPC36/14-1



6 ADMINISTRACION Y LOGISTICA

- 6.1 Logística
- 6.2 Financiación
- 6.3 Trámites de aduana, inmigración y sobrevuelo
- 6.4 Salud y seguridad
- 6.5 Documentación de los gastos de limpieza
- 6.6 Revisión del plan

7 INFORMACION PUBLICA Y PROTOCOLO

- 7.1 Oficina de información pública
- 7.2 Comunicaciones y conferencias de prensa
- 7.3 Protocolo

ANEXO 1 Directorio nacional de puntos de contacto y personal de respuesta

ANEXO 2 Mapa indicativo del ámbito geográfico del plan y de las zonas de responsabilidad de los Estados participantes

ANEXO 3 Mapa indicativo de las posibles fuentes de derrames de hidrocarburos y de las zonas de medio ambiente sensible

ANEXO 4 Plan de comunicaciones

ANEXO 5 Inventarios de equipo y listas de personal especializado

ANEXO 6 Planes nacionales para contingencias de los Estados participantes



APENDICE 5

Sistema de notificación de contaminación (POLREP)

Este apéndice contiene dos ejemplos de sistemas POLREP actualmente utilizados. El primero es un ejemplo de sistema POLREP utilizado en el marco de los acuerdos de Bonn, Helsinki y Copenhague. El segundo es un ejemplo de sistema POLREP utilizado en el Caribe.

EJEMPLO 1: SISTEMA POLREP DE LOS ACUERDOS DE BONN, HELSINKI Y COPENHAGUE

1 El sistema de notificación de la contaminación tiene por objeto intercambiar información cuando haya ocurrido o existe la amenaza de que ocurra un suceso que cause contaminación del mar.

2 La notificación POLREP está dividida en tres partes:

1	Parte I o POLLWARN (números 1-5)	POLLution WARNIng	da la primera información o aviso de contaminación o amenaza de contaminación
2	Parte II o POLLINF (números 40-50)	POLLution INFormation	da una notificación suplementaria detallada así como notificaciones de situación
3	Parte III o POLLFAC (números 80-99)	POLLution FACilities	trata de las peticiones de servicio o recursos contra la contaminación, así como de asuntos de carácter operacional

3 La división en tres partes sólo tiene fines de identificación. Por esta razón no se utilizan números consecutivos. Esto permite que el receptor reconozca, mirando simplemente los números, si está tratando con la parte I (1-5), la parte II (40-50) o la parte III (80-99). Este método de división no excluye en modo alguno el empleo de todos los números en una notificación completa, el uso por separado de números sueltos de una de las partes, o el uso de números sueltos de diferentes partes mezclados en una notificación.

4 Cuando la parte I se usa como alerta en el Convenio de Helsinki, el Acuerdo de Copenhague o el PLAN DANGER, tiene siempre que transmitirse con la prioridad de tráfico URGENTE, mientras que si se usa en el Acuerdo de Bonn, la prioridad URGENTE es consultativa.

5 La parte II es la consecuencia lógica de la parte I. Una vez transmitida la parte I, la Parte Contratante interesada puede informar a las otras Partes Contratantes interesadas de su evaluación de la naturaleza y magnitud del suceso empleando los números apropiados de la parte II.

6 La parte III se destina exclusivamente a la petición de ayuda y a cuestiones conexas.

- 7 En el cuadro 1 se dan explicaciones detalladas de los diferentes números de las partes I, II y III del POLREP.
- 8 En el cuadro 2 se dan tres ejemplos de POLREP en este sistema.
- 9 Debe ser posible identificar cada POLREP, y la persona que lo recibe debe poder comprobar si ha recibido todas las notificaciones relativas a esa contaminación o amenaza de contaminación particular.
- 10 La notificación POLREP se identifica con un número de orden, por ejemplo, "DK2/3", que significa que es procedente de las autoridades danesas, relativa al segundo caso de contaminación, y que es la tercera notificación sobre ese caso.
- 11 La notificación POLREP final se indicará como sigue: "DK2/5 FINAL", que indica que ésta es la quinta notificación y la última que se hará sobre el segundo caso de contaminación.
- 12 A fin de mantener a los receptores de POLREP informados de todas las notificaciones transmitidas, la persona que envía la notificación debe incluir información después del número de orden sobre quién ha recibido las notificaciones POLREP transmitidas anteriormente, por ejemplo:
- DK2/5 - DK2/1 a FRG y S
DK2/2 a FRG
DK2/3 a S
DK2/4 a FRG y S
- 13 Con respecto a los números 5, 60 y 99 conviene subrayar que el acuse de recibo ACKNOWLEDGE por la autoridad nacional competente se hará con referencia al número de orden que corresponda.
- 14 Al contestar a una notificación POLREP, tiene que usarse el número de orden utilizado por el país transmisor como referencia en la respuesta. Sin embargo, no es necesario que los países sigan el sistema POLREP al responder a las notificaciones POLREP.
- 15 Si la notificación POLREP se usa en ejercicios, el texto irá precedido por la palabra EXERCISE y terminado por esta palabra repetida tres veces. Cada una de las notificaciones posteriores referentes al ejercicio también irán precedidas y terminadas por la palabra EXERCISE.
- 16 Se adjunta una lista resumida de las informaciones contenidas en una notificación POLREP.

LA Sec. M. J. J.

[Signature]

[Signature]

RESUMEN DEL CONTENIDO DE UNA NOTIFICACION POLREP

Dirección de ... a ...
 Grupo día hora
 Identificación
 Número de orden

PARTE I
 (POLWARN)

- 1 Día y hora
- 2 Situación
- 3 Suceso
- 4 Derrame
- 5 Acuse de recibo

PARTE II
 (POLINF)

- 40 Día y hora
- 41 Situación
- 42 Características de la contaminación
- 43 Fuente y causa de la contaminación
- 44 Dirección y velocidad del viento
- 45 Corriente o marea
- 46 Estado de la mar y visibilidad
- 47 Deriva de la contaminación
- 48 Pronóstico
- 49 Identidad del observador y de los buques presentes
- 50 Medidas tomadas
- 51 Fotografías o muestras
- 52 Nombres de otros Estados que han sido informados
- 53 - 59 Disponibles
- 60 Acuse de recibo

PARTE III
 (POLFAC)

- 80 Día y hora
- 81 Petición de asistencia
- 82 Coste
- 83 Medidas previas a la entrega
- 84 Lugar y forma en que se prestará la asistencia
- 85 Otros Estados a los que se pide asistencia
- 86 Traspaso del mando
- 87 Intercambio de información
- 88 - 98 Disponibles
- 99 Acuse de recibo

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

CUADRO 2

POLREP

Ejemplo N° 1

Notificación completa (partes I, II y III)

Dirección	De: DK
Grupo día hora	A: FRG y NL 181100z junio
Identificación	POLREP ACUERDO DE BONN
Número de orden	DK1/2 (DK1/1 para FRG)
1 Día y hora	1 181000z
2 Situación	2 55°30' N - 07°00' E
3 Suceso	3 Abordaje de buques tanque
4 Derrame	4 Petróleo crudo, estimado en 3 000 toneladas
41 Situación y/o magnitud de la contaminación sobre/encima de/en el mar	41 El petróleo está formando una mancha de 0,5 millas marinas hacia el sudeste. Anchura hasta de 0,3 millas marinas.
42 Características de la contaminación	42 Crudo de Venezuela. Viscosidad 3 780 Cs a 37,8°C. Bastante viscoso.
43 Fuente y causa de la contaminación	43 Buque tanque danés ESSO BALTICA de Copenhague, 22 000 TRE, distintivo de llamada xxx, por abordaje con el buque de carga a granel noruego AGNEDAL de Stavanger, 30 000 TRE, distintivo de llamada yyy. Dos tanques averiados en el ESSO BALTICA. Ninguna avería en el AGNEDAL.
44 Dirección y velocidad del viento	44 270 - 10 m/s.
45 Dirección y velocidad de la corriente y/o marea	45 180 - 0,3 nudos.

D/0016h
10/94/0844h
AB/mlf

POLREP

Ejemplo N° 2

Notificación abreviada (números sueltos de la parte III)

Dirección	De: FRG
	A: DK
Grupo Día hora	182230z junio
Identificación	POLREP ACUERDO DE BONN
Número de orden	Su referencia DK1/2
80 Día y hora	80 182020z
82 Coste	82 Coste total por día será aproximadamente de ...
84 Lugar y forma en que se prestará la asistencia	84 Hora estimada de llegada de las unidades FRG a POLREP ACUERDO DE BONN DK1/2, 182100z.

LA del. [Signature]

[Signature]

[Signature]

46	Estado de la mar y visibilidad	46	Altura de las olas 2 m. 10 millas marinas.
47	Deriva de la contaminación	47	135 - 0,4 nudos.
48	Pronóstico del efecto probable de la contaminación y de las zonas afectadas	48	Podría llegar a la isla de Sylt, FRG, o más al Sur, a NL el 23 de este mes.
49	Identidad del observador/notificador. Identidad de los buques presentes	49	AGNEDAL, véase el número 43.
50	Medidas tomadas	50	Dos equipos de intervención daneses con gran capacidad mecánica se dirigen a la zona.
51	Fotografías o muestras	51	Se han tomado muestras de petróleo. Télex 64 471 SOK DK.
52	Nombres de otros Estados y organismos que han sido informados	52	FRG.
53	Disponible	53	PLAN DANGER iniciado.
81	Petición de asistencia	81	Se han pedido a FRG dos equipos de intervención con gran capacidad mecánica de recogida.
82	Coste	82	Se ha pedido a FRG el costo aproximado por día de asistencia prestada.
83	Medidas previas para la prestación de la asistencia	83	Se permitirá a las unidades FRG penetrar en aguas territoriales danesas con fines de lucha o en puertos daneses con fines logísticos informando previamente al jefe supremo en el lugar del suceso (SOSC).
84	Lugar y forma en que se prestará la asistencia	84	Punto de reunión 57°30' N - 7°00' E. Avisar por los canales 16 y 17 VHF al SOSC, capitán de corbeta Hansen en el GUNNAR SEIDENFADEN, distintivo de llamada OWAJ.
99	ACUSE DE RECIBO	99	ACUSE DE RECIBO.

POLREP

Ejemplo N° 3

Notificación de ejercicio

Dirección

De: DK

Grupo Día hora

A: N

210940z junio

URGENTE

EJERCICIO

Identificación

POLREP ACUERDO DE BONN

Número de orden

DK 1/1

1 Fecha y Hora

1 210830

2 Situación

2 57°50' N - 10°00' E

3 Suceso

3 Abordaje de buques tanque

4 Derrame

4 Todavía no

5 Acuse de recibo

5 Acuse de recibo

EJERCICIO

EJERCICIO

EJERCICIO

[Handwritten signature]

D/0016h
10/94/0844h
22/15

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

CUADRO 1

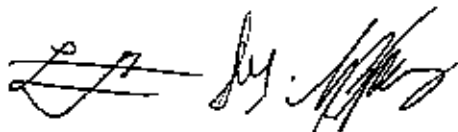
Contenido	Observaciones
DTG (Grupo día hora)	Día y hora de redacción del telegrama ir seguido de la indicación del mes de referencia.
POLREP ACUERDO DE BONN/ NORDICO/BALTICO/DENGER	Esta es la identificación de la notificación "POL ..." indica que la notificación es de contaminación (tanto hidrocarburos como otros contaminantes) "... REP" indica que ésta es una notificación de contaminación causada por un accidente. Puede contener hasta tres partes: <u>Parte I (POLWARN)</u> Es una alerta de contaminación de hidrocarburos. <u>Parte II (POLINF)</u> Es una notificación de contaminación. <u>Parte III (POLFAC)</u> Es una notificación de contaminación por contaminación. ACUERDO DE BONN Es una notificación de contaminación por contaminación. Las partes I, II y III se envían por separado o por separado de cada parte por separado de otras dos partes. No se envía adicional. Cuando se utilice la parte I se irá encabezado con la parte I. La autoridad nacional de <u>TODAS LAS NOTIFICACIONES</u> recibirá (5, 60 ó 99). Las notificaciones POLREP Estado notificador, información operacional.

Contenido	Observaciones
OK 1/1	Deberá ser posible identificar cada notificación, y el organismo receptor deberá estar en condiciones de comprobar si se han recibido todas las notificaciones del suceso de que se trate. Esto se hace utilizando un identificador de nación (DK, FRG, UK, PO, FI, etc.) seguido de un sistema de trazos, en el que el número situado delante de un trazo indica el suceso al que se refiere la notificación y el siguiente al trazo indica el número actual de notificaciones realizadas sobre el suceso de que se trate. POLREP BONN AGREEMENT DK 1/1 indica la primera notificación de Dinamarca sobre el suceso de que se trate en la región del ACUERDO DE BONN. POLREP BONN AGREEMENT DK 1/2 indicará, con arreglo al sistema descrito, la segunda notificación sobre el mismo suceso. Si la contaminación causada por el suceso se divide en <u>manchas claramente definidas</u>, en este ejemplo 2, la frase POLREP BONN AGREEMENT 1, que se divide ahora en POLREP BONN AGREEMENT 2, y POLREP BONN AGREEMENT 3, deberá indicarse en la última notificación sobre el suceso identificado con el número 1 delante del trazo. Las primeras notificaciones sobre las dos manchas originadas por el suceso primeramente comunicado se numerarán entonces POLREP BONN AGREEMENT DK 2/1 y POLREP BONN AGREEMENT DK 3/1, pudiendo utilizar luego números consecutivos después del trazo.

LA *[Signature]*

Parte I (POLWARN)

Contenido	Observaciones
1 FECHA Y HORA	El día del mes, así como la hora del día en la que ocurrió el suceso, o si se desconoce la causa de la contaminación, la hora de la observación, deberán indicarse con seis números. La hora se expresará en GMT, por ejemplo, 091900z (es decir, el noveno día del mes respectivo a las 19 00 GMT).
2 SITUACION	Indica la situación principal del suceso en grados y minutos de latitud y longitud y puede, además, indicar la marcación y la distancia con respecto a un lugar conocido por el receptor.
3 SUCESO	Se indicará aquí la naturaleza del suceso, tal como ERUPCION DE POZO DE PETROLEO, VARADA DE BUQUE TANQUE, ABORDAJE DE BUQUES TANQUE, MANCHA DE HIDROCARBUROS, etc.
4 DERRAME	Naturaleza de la contaminación, tal como PETROLEO CRUDO, CLORO, DINITROL, FENOL, etc., así como la cantidad total en toneladas del escape o el caudal, y asimismo el riesgo de nuevos derrames. Cuando no hay contaminación sino una amenaza de contaminación, se anotarán las palabras NOT YET, seguidas del nombre de la sustancia, por ejemplo, NOT YET FUELOIL.
5 ACUSE DE RECIBO	Cuando se utilice este número en el télex, la autoridad nacional competente deberá acusar recibo lo antes posible.
40 DIA Y HORA	El número 40 se refiere a la situación descrita en los números 41 a 60 si es distinta de la número 1.
41 SITUACION Y/O MAGNITUD DE LA CONTAMINACION SOBRE/ ENCIMA DE/EN EL MAR	Indica la situación principal de la contaminación en grados y minutos de latitud y longitud y, además, puede dar la distancia y la marcación de algún lugar prominente conocido por el receptor si es distinto del indicado en el número 2. Cantidad de contaminación estimada, (por ejemplo, dimensión de las zonas contaminadas, número de toneladas de hidrocarburos derramados si es distinto del indicado en el número 4, o número de contenedores, bidones, etc., perdidos). Indica la longitud y la anchura de la mancha en millas marinas, si no se ha indicado en el número 2.






D/0016h
10/94/0844h
AB/mlf

Contenido	Observaciones
42 CARACTERÍSTICAS DE LA CONTAMINACION	Indica el tipo de contaminación, por ejemplo, tipo de hidrocarburos con su viscosidad y punto de fluidez, sustancias químicas envasadas o a granel, aguas sucias. En el caso de sustancias químicas, indicar el nombre apropiado o el número de las Naciones Unidas, si se conoce. En todos los casos, indicar también la forma de presentación, por ejemplo, líquido, sólido flotante, hidrocarburos líquidos, fangos semilíquidos, conglomerados alquitranosos, hidrocarburos meteorizados, coloración del mar, vapor visible. Se indicará cualquier marca que tengan los bidones, contenedores, etc.
43 FUENTE Y CAUSA DE LA CONTAMINACION	Por ejemplo, buque o actividad. Si es un buque, indicar si es el resultado de una descarga deliberada o un siniestro. En este último caso, dar una breve descripción. A ser posible dar el nombre, el tipo, el tamaño, el distintivo de llamada, la nacionalidad y el puerto de matrícula del buque contaminador. Si el buque sigue su ruta, indicar su rumbo, velocidad y destino.
44 DIRECCION Y VELOCIDAD DEL VIENTO	Indica la dirección y la velocidad en grados y en m/s respectivamente. La dirección se refiere siempre al lugar del que sopla el viento.
45 DIRECCION Y VELOCIDAD DE LA CORRIENTE Y/O LA MAREA	Indica la dirección y la velocidad de la corriente en grados y en nudos y décimas de nudo respectivamente. La dirección indica siempre el lugar hacia el que fluye la corriente.
46 ESTADO DE LA MAR Y VISIBILIDAD	El estado de la mar se indica por la altura de las olas en metros. La visibilidad se expresa en millas marinas.
47 DERIVA DE LA CONTAMINACION	Indica el rumbo y la velocidad de la contaminación en grados y en nudos y décimas de nudo respectivamente. En caso de contaminación del aire (nube de gas), la velocidad de la deriva se indica en m/s.
48 PRONOSTICO DEL EFECTO PROBABLE DE LA CONTAMINACION Y DE LAS ZONAS AFECTADAS	Por ejemplo, llegada a la playa a la hora estimada. Resultados de los modelos matemáticos.
49 IDENTIDAD DEL OBSERVADOR/ NOTIFICADOR IDENTIDAD DE LOS BUQUES PRESENTES	Indica quién ha notificado el suceso. Si es un buque debe indicarse el nombre, el puerto de origen, el pabellón y el distintivo de llamada. También deben indicarse en este número los buques presentes en el lugar del suceso dando su nombre, puerto de origen, pabellón y distintivo de llamada, especialmente si no ha podido identificarse al contaminador y se considera que la mancha es de origen reciente.

Contenido	Observaciones
50 MEDIDAS TOMADAS	Todas las medidas tomadas para eliminar la contaminación.
51 FOTOGRAFÍAS O MUESTRAS	Indica si se han tomado fotografías o muestras de la contaminación. Deberá darse el número de télex de la autoridad que ha tomado las muestras.
52 NOMBRES DE OTROS ESTADOS Y ORGANISMOS QUE HAN SIDO INFORMADOS	
53-59	DISPONIBLES PARA CUALQUIER OTRA INFORMACION PERTINENTE (por ejemplo, resultados de los análisis de las muestras o fotográficos, resultados de las inspecciones realizadas por los encuestadores, declaraciones de la tripulación del buque, etc.).
60 ACUSE DE RECIBO	Cuando se utilice este número en el télex, la autoridad nacional competente deberá acusar recibo lo antes posible.

by. [Signature]

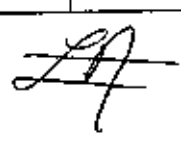
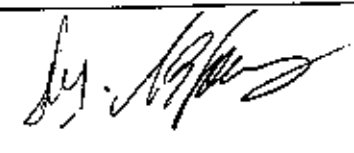
[Signature] *[Signature]*

[Signature]

Parte III (POLFAC)

Contenido	Observaciones
80 DIA Y HORA	El número 80 se refiere a la situación descrita abajo, si es distinta de los números 1 y/o 40.
81 PETICION DE ASISTENCIA	Tipo y magnitud de la asistencia pedida en forma de: - equipo especificado - equipo especificado con personal entrenado - equipos completos de intervención - personal especializado con indicación del país al que se le hace la petición.
82 COSTE	Peticiones de información sobre los costos de la asistencia prestada para el país peticionario.
83 MEDIDAS PREVIAS PARA LA LA PRESTACION DE LA ASISTENCIA	Información sobre franquicia aduanera, acceso a las aguas territoriales, etc., en el país peticionario.
84 LUGAR Y FORMA EN QUE SE PRESTARA LA ASISTENCIA	Información sobre la prestación o entrega de la asistencia, por ejemplo, punto de reunión en el mar con información sobre las frecuencias que se utilizarán, distintivo de llamada y nombre del jefe supremo en el lugar del suceso del país solicitante, o autoridades en tierra y sus números de teléfono y de télex y las personas de enlace.
85 NOMBRES DE OTROS ESTADOS Y ORGANISMOS	Sólo se llenará si no está indicado en el número 81, por ejemplo, si ulteriormente se necesita más asistencia por parte de otros Estados.
86 TRASPASO DEL MANDO	Cuando una parte importante de la contaminación por hidrocarburos o la amenaza grave de dicha contaminación se desplaza o se ha desplazado a la zona correspondiente a otra Parte Contratante, el país que ha ejercido el mando supremo de la operación puede pedir al otro país que lo asuma a su vez.
87 INTERCAMBIO DE INFORMACION	Cuando se ha concertado un acuerdo mutuo entre dos Partes sobre el traspaso del mando supremo, el país que traspasa el mando debe notificar al país que lo asume todos los datos pertinentes sobre la operación.
88-98	DISPONIBLES PARA OTRAS NECESIDADES O INSTRUCCIONES PERTINENTES
99 ACUSE DE RECIBO	Cuando se utilice este número en el télex, la autoridad nacional competente deberá acusar recibo lo antes posible.

0/0016h
10/94/0844h
AR/m1f



EJEMPLO 2: SISTEMA POLREP DEL CARIBE

4.3 Formato CARIBPOLREP

4.3.1 Lo que sigue es una lista resumida del contenido de un mensaje CARIBPOLREP.

4.3.2 CABECERA

- .1 Grupo día hora:
- .2 De:
- .3 A:
- .4 Asunto:

4.3.3 SITUACION

- .1 Día y hora
- .2 Situación
- .3 Suceso
- .4 Derrame
- .5 Características de la contaminación
- .6 Fuente y causa de la contaminación
- .7 Dirección y velocidad del viento
- .8 Corriente o marea
- .9 Estado de la mar y visibilidad
- .10 Deriva de la contaminación
- .11 Pronóstico
- .12 Identidad del observador y de los buques presentes

4.3.4 MEDIDAS ADOPTADAS

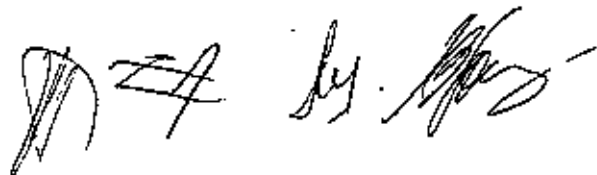
- .1 Implantación del plan nacional para contingencias
- .2 Vigilancia del suceso
- .3 Fotografías o muestras
- .4 Nombres de otros Estados que han sido informados

4.3.5 PLANES FUTUROS

Diversos tipos de información, tales como traspasos previstos del mando; reducción del intercambio de información para incluir solo lo que sea pertinente; partes afectadas; etc.

4.3.6 PETICION DE ASISTENCIA

- .1 Origen de la asistencia
- .2 Coste estimado
- .3 Medidas previas a la prestación de asistencia
- .4 Lugar y forma en que se prestará la asistencia



- .5 Otros Estados a los que se pide asistencia
- .6 Nombres y números de pasaporte de las personas involucradas
- .7 Descripción del equipo
- .8 Hora estimada de llegada e información relativa a la llegada
- .9 Lugar de embarco
- .10 Lugar de desembarco

4.3.7 Si el CARIBPOLREP se utiliza para realizar ejercicios, el texto deberá comenzar con la palabra "EXERCISE" y finalizar con esta palabra, repetida tres veces. Todos los informes subsiguientes del ejercicio deberán comenzar y finalizar asimismo con la palabra EXERCISE.

4.4 Explicación del CARIBPOLREP

OBSERVACIONES

4.4.1 CABECERA

- | | | |
|----|-------------------|--|
| .1 | Grupo Día y hora: | El día del mes así como la hora en que se envió el mensaje |
| .2 | De: | Organismo coordinador del Estado o territorio insular que está enviando el mensaje |
| .3 | A: | Comandante de la Sección de las Antillas Mayores, Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, San Juan, Puerto Rico, solicitando al Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos que transmita el mensaje a los otros Estados o territorios insulares. Los organismos coordinadores pueden transmitir directamente la información a los otros Estados o territorios insulares que puedan verse afectados por el derrame. |
| .4 | Asunto: | CARIBPOLREP, número de orden de la notificación y nombre del buque y de la instalación causantes del derrame. |

4.4.2 SITUACION

- | | | |
|----|-------------|--|
| .1 | Día y hora: | Día y hora del suceso. |
| .2 | Situación: | Sede de la posición del buque o buques involucrados en el suceso. Si se desconoce el origen del derrame se indica la latitud y longitud en grados y minutos; además, se puede dar la |

I:MEPC36/14-1
Doc. sin comprobación
de lectura

AB/AQ/v-10/94



.3 Suceso:

.4 Derrame:

.5 Características de ~~la~~
contaminación:

.6 Origen y causa de ~~la~~
contaminación:

.7 Dirección y velocidad

marcación y la distancia a la que se encuentra de un lugar que conozca el receptor.

.3 Suceso:

En este apartado deberá indicarse la naturaleza del suceso, tal como ERUPCION, VARADA DEL BUQUE TANQUE, ABORDAJE DEL BUQUE TANQUE, MANCHA DE HIDROCARBUROS, etc.

.4 Derrame:

Se indica la naturaleza de la contaminación, es decir, CRUDOS DE PETROLEO, CLORO, DINITROL, FENOL, etc., así como la cantidad total del derrame en toneladas y/o la velocidad de propagación, así como el riesgo de que se produzcan más derrames. Si no hay contaminación pero existe el riesgo de que esta se produzca, deberán incluirse las palabras NO TODAVIA seguidas de la sustancia, por ejemplo, NO TODAVIA FUELOIL.

.5 Características de la contaminación:

Se indica la clase de contaminación, por ejemplo, el tipo de hidrocarburos y su punto de viscosidad y fluidez, productos químicos embalados/envasados o a granel, aguas sucias. En el caso de los productos químicos, se da el nombre correcto o el número ONU, si se conoce. En todos los casos, se describe asimismo la apariencia, por ejemplo, líquido, sólido flotante, combustible líquido, fango semilíquido, grumos alquitranados, hidrocarburo meteorizados, descoloración del mar, vapor visible. Se indicará cualquier marca en los bidones, contenedores, etc.

.6 Origen y causa de la contaminación:

Por ejemplo, el buque o la compañía naviera. Si se trata del buque, se indica si ha sido resultado de una descarga deliberada o un accidente. En este último caso, se hace una breve descripción. De ser posible, se indica el nombre, la clase, el tamaño, el distintivo de llamada, la nacionalidad y el puerto de inscripción del buque causante de la contaminación. Si el buque prosigue su ruta, se señala su derrota, velocidad y destino.

.7 Dirección y velocidad del viento:

Se indica la dirección y velocidad del viento en grados y millas por hora. La dirección siempre indica desde dónde sopla el viento.

- .8 Corriente o marea: Se Indica la dirección o velocidad de la corriente en grados, nudos y décimas de nudo. La dirección siempre indica la dirección en la que circula la corriente.
- .9 Estado de la mar y visibilidad: El estado de la mar se indica con la altura de las olas, en metros. La visibilidad se expresa en millas marinas.
- .10 Deriva de la contaminación: Se indica el rumbo y velocidad del desplazamiento de la contaminación en grados y en nudos y décimas de nudo. En el caso de la contaminación atmosférica (nube de gas), la velocidad del desplazamiento se expresa en m/s.
- .11 Pronóstico: Por ejemplo, la llegada a la playa y la hora estimada de llegada. Resultado de los modelos matemáticos o de la modelación de la trayectoria por ordenador.
- .12 Identidad del observador y de los buques presentes: Se señala quién ha notificado el suceso. Si se trata de un buque, debe darse el nombre, el puerto de matrícula, el pabellón y el distintivo de llamada. También se pueden indicar en este apartado los buques presentes, señalando el nombre, puerto de matrícula, pabellón y distintivo de llamada, especialmente en el caso de que no se pueda identificar al causante de la contaminación y se considere que el derrame se ha originado recientemente.

4.4.3 MEDIDAS ADOPTADAS

- .1 Implantación del plan nacional para contingencias: Se señala si se ha puesto en marcha el plan nacional para contingencias. De ser oportuno, se da el nombre del organismo responsable sobre el terreno.
- .2 Vigilancia del suceso: Se señala el tipo de vigilancia del derrame, por ejemplo, si se hace desde un avión o desde un buque. Número de vuelos que pasan al día, etc.
- .3 Fotografías o muestras: Se señala si se han tomado fotografías o muestras de la contaminación. Debe darse el número de facsímil o télex de la autoridad que obtiene la muestra.

- 4 Nombres de los otros Estados que han sido informados:

El organismo coordinador que envía el mensaje relativo al derrame debe nombrar a los demás Estados insulares que han sido informados directamente. Esto es importante si se está pasando el control de las comunicaciones al comandante de fragata del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de las Antillas Mayores. Si se están pasando las comunicaciones, se indicarán los Estados insulares a los que se ha de volver a enviar el alerta.

4.4.4 PLANES FUTUROS

- .1 Planes futuros:

Se describen las medidas previstas en respuesta a la descarga o riesgo de descarga.

4.4.5 PETICION DE ASISTENCIA

- .1 Origen de la asistencia:

Se da el nombre del organismo coordinador y el nombre del Estado o territorio insular, así como el tipo de asistencia que se solicita, detallando:

- el equipo necesario;
- el equipo y personal capacitado necesarios;
- los equipos de lucha que se han organizado;
- el personal con conocimientos especializados;
- el Estado o territorio insular al que se pide asistencia.

- .2 Coste estimado:

Se transmite información a los Estados o territorios insulares que solicitan asistencia acerca del coste de ésta.

- .3 Medidas previas a la prestación de asistencia:

Se da información relativa a los trámites aduaneros, el acceso a las aguas territoriales, etc., en la isla o territorio que solicita asistencia.

- .4 Lugar y forma en que se prestará la asistencia:

Se da información relativa a la prestación de asistencia, por ejemplo, lugar de encuentro en el mar, con información sobre las frecuencias que se han de utilizar en las comunicaciones, el distintivo de llamada y el nombre del jefe en el lugar del suceso enviado por el Estado o Territorio insular

que solicita asistencia, o de las autoridades terrestres, señalando el número de teléfono, de facsímil o de télex y el nombre de la persona que se ha de contactar.

- .5 Otros Estados a los que se pida asistencia: Se aplica únicamente en caso de que no se haya especificado en el apartado 4.4.5.1 y otros Estados o Territorios insulares necesiten más adelante asistencia adicional.
- .6 Nombre y número de pasaporte de las personas involucradas: Nombre de las personas que responden a un Estado insular que solicita asistencia, así como su número de pasaporte. Esta información es necesaria para facilitar la entrada en el Estado o territorio insular que solicita asistencia.
- .7 Descripción del equipo: Se da una breve descripción del equipo, incluyendo los números de serie y del modelo. Se incluye asimismo una lista de todas las piezas de recambio que se están enviando junto con el equipo.
- .8 Hora estimada de llegada e información relativa a: Se señalará el lugar y la hora de llegada del equipo y del personal con objeto de facilitar los trámites aduaneros y de inmigración en el Estado o Territorio insular que solicita la asistencia.
- .9 Lugar de embarco: El Estado insular que presta la asistencia debe indicar el aeropuerto o puerto desde donde sale el personal enviado. En la información deberá figurar el nombre y el número del vuelo y/o el nombre del buque.
- .10 Lugar de desembarco: El Estado insular que presta asistencia debe indicar el aeropuerto o puerto al que llegará el personal enviado en el país que solicita asistencia.
- .11 Información adicional: Debe incluirse toda la información pertinente relativa al derrame, tal como los resultados de las inspecciones o reconocimientos realizados sobre el terreno, las declaraciones del personal del buque, el nombre de los propietarios del buque y de la carga y si éstos son miembros de una cooperativa, asociación, etc.

4.5 EJEMPLO: MENSAJE CARIBPOLREP N° 1

(Cabecera)

Grupo día hora: 181100GMT
De: Organismo coordinador, Granada
A: Comandante del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, Sección de las Antillas Mayores, San Juan, Puerto Rico
Pásese a: Organismo coordinador, San Vicente, Tabago, Santa Lucía y Trinidad a efectos de alerta inmediata

(Asunto)

Caribpolrep N° 1: M.T. West Passage

(Situación)

El buque tanque M.T. West Passage está en llamas y corre peligro de hundimiento

Día y hora: Se notificó el incendio a las 180745GMT

Situación: Buque en 12°30'N 61°15'W

Suceso: Incendio en cámara de máquinas se extiende hacia los tanques de carga. Se ha observado alguna fuga de crudos. Riesgo de pérdida del buque y de la totalidad de las 156 000 toneladas de carga. Los hidrocarburos están formando una mancha hacia el oeste.

Fuente de la contaminación: Ruptura de los tanques de carga 10 babor, 10 central y 10 estribor.

Dirección y velocidad del viento: Viento de 90° a 10 millas por hora.

Corriente: Corriente de aproximadamente 1 nudo hacia 270°.

Estado de la mar y visibilidad: Altura de ola 3 pies y visibilidad 10 millas.

(Medidas adoptadas)

Unidades de salvamento marítimas y aéreas en camino.

Tripulación todavía a bordo del buque.

Organismo coordinador de Granada ha iniciado plan nacional para contingencias y vigilancia aérea.



Nombre de los otros Estados
que han sido informados:

Infórmese a todos los otros Estados y territorios insulares
miembros del Plan del Caribe como información de alerta
sólo, por el momento.

4.6 EJEMPLO: MENSAJE CARIBPOLREP N° 2

(Cabecera)

Grupo día hora: 181645GMT
De: Organismo coordinador de Granada
A: Comandante, Sección de las Antillas Mayores, Servicio de
Guardacostas de los Estados Unidos, San Juan (Puerto Rico)
Transmita a: Organismo coordinador de Trinidad para que tome medidas.

(Asunto)

Caribpolrep N° 2: M.T. West Passage pierde hidrocarburos

(Situación)

Buque tanque M.T. West Passage en llamas, pierde hidrocarburos y está en peligro de hundirse.

Día y hora: Incendio comunicado 180745 GMT
Situación: Buque ahora sin gobierno en 12°30'N 61°15'W

Suceso: Buque sufrió daños en las máquinas debido a incendio que
se extendió a tanques de carga y se volvió incontrolable.
Tripulación ha abandonado el buque y unidades aéreas y
marítimas de salvamento están en el lugar. Buque
contiene 156 000 toneladas de crudo árabe. Observaciones
aéreas indican que la mancha de hidrocarburos se extiende
al oeste noroeste. La mancha tiene ½ milla de ancho
y 8 millas de largo.

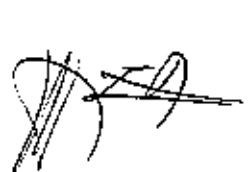
Dirección y velocidad del viento: El viento sopla de 140° a 15 millas por hora.

Corriente: La corriente es aproximadamente de 1 nudo hacia 270°.

Estado de la mar y visibilidad: Altura de ola 4 pies y visibilidad 10 millas.

Petición de asistencia: Se pide equipo rociador de dispersantes para buques y
productos químicos dispersantes disponibles. Infórmese al

MEPC36/14-1
Doc. sin comprobación
de lectura



AB-AQ/v-10/94


organismo coordinador de Granada de cantidad y tipo disponibles. Se pide que acompañe al equipo rociador de dispersantes el personal que lo manipula.

Coste estimado:

Si se conoce, coste de alquiler del equipo rociador de dispersantes, coste de los productos químicos para rociadores de dispersantes por bidón y tarifas diarias para el personal que maneja el equipo.

Lugar y forma en que se prestará la asistencia:

Asistencia necesaria en la zona de movilización en el puerto de St. George, Granada, lo antes posible. Por favor disponga transporte aéreo para equipo y personal.

(Medidas adoptadas)

El organismo de respuesta de Granada asume la responsabilidad en el lugar del suceso de reducir la contaminación en la ZEE de Granada. Se ha iniciado la lucha contra los hidrocarburos en el mar mediante dispersantes químicos.

Nombre de los otros Estados que han sido informados:

Transmítase a San Vicente, Tobago y Santa Lucía para su información.



APENDICE 6

Directrices para determinar los recursos de respuesta disponibles

Barreras

Tipos
Longitud total
Calado/francobordo y peso por unidad*
Equipo adicional de apoyo necesario
Características de proyecto y utilización prevista (por ejemplo, en alta mar o en aguas abrigadas)
Tiempo de movilización**
Medios de transporte necesarios
Medios de transporte disponibles
Personal encargado de su manipulación y uso
Costo de adquisición comparado con costo de alquiler

Raseras y otros medios de recogida

Tipos, número total
Peso y dimensiones por unidad*
Equipo adicional de apoyo necesario
Características de proyecto y utilización prevista (por ejemplo, en alta mar o en aguas abrigadas)
Tiempo de movilización**
Medios de transporte necesarios
Medios de transporte disponibles
Personal encargado de su manipulación y uso
Costo de adquisición comparado con costo de alquiler
Costo estimado de alquiler por día
Equipo disponible que no está dedicado a la lucha contra derrames de hidrocarburos pero que puede ser utilizado (bombas, etc.)

Equipo móvil para el almacenamiento temporal de los hidrocarburos recogidos

Tipos, número total/capacidad
Peso y dimensiones por unidad*
Equipo adicional de apoyo necesario
Características de proyecto y utilización prevista (por ejemplo, en alta mar o en aguas abrigadas)
Tiempo de movilización**
Medios de transporte necesarios
Medios de transporte disponibles
Personal encargado de su manipulación y uso
Costo de adquisición comparado con costo de alquiler

Equipo especial para limpieza del litoral

Tipos y funciones
Pesos y dimensiones por unidad*
Equipo adicional de apoyo necesario
Características de proyecto y utilización prevista
Tiempo de movilización**
Medios de transporte necesarios
Transporte disponible
Personal encargado de su manipulación
Costo de adquisición comparado con costo de alquiler

Buques especializados

Tipo, eslora, manga, velocidad, función*
Combustible y desechos de muelle
Alojamiento de la dotación de trabajo
Capacidad de almacenamiento a bordo en m³ (si procede)
Destino (alta mar o aguas abrigadas)
Tiempo de movilización**
Personal encargado de su manipulación
Cálculo del costo de alquiler por día

Aeronaves

Misión
aplicación de dispersantes
vigilancia
transporte
Tipo, alas fijas o giratorias
Velocidad de servicio
Equipo especial
Autonomía
Capacidad para pasajeros
Capacidad de carga
Tiempo de movilización**
Necesidades de combustible y rampa
Costo estimado de alquiler por día

Dispersantes

Tipos, existencias totales de cada tipo en litros
Sistema de almacenamiento
Método de aplicación
Datos de aprobación (por ejemplo, país de aprobación y número de aprobación)
Datos de toxicidad y de eficacia (por ejemplo, pruebas efectuadas y resultados obtenidos)
Tipos de equipo rociador necesario

MEPC36/14-1
Doc. sin comprobación
de lectura

AB-AQ/v-10/94

Fuentes de suministro y tiempo de movilización
Medios de transporte necesarios, capacidad por unidad
Medios de transporte disponibles
Precio estimado por litro

Equipo rociador de dispersantes para naves y aeronaves*

Existencias en depósito, por tipo y por tamaño
Especificar si es apropiado para dispersantes concentrados y en qué proporción
Características de proyecto y utilización prevista
Tiempo de movilización**
Medios de transporte necesarios, peso por unidad
Medios de transporte disponibles
Personal encargado de su manipulación

Envases flexibles en forma de almohada para dispersantes

Existencias totales, clasificadas por tipo y capacidad y por peso (llenos/vacíos)
Medios para sujetarlos a bordo
Tiempo de movilización**
Medios de transporte necesarios, peso por unidad
Medios de transporte disponibles
Personal encargado de su manipulación

Equipo de alijo*

Bombas, existencias totales por tipo o capacidad y peso, incluido el motor primario
Mangueras, longitud, diámetro y peso o sección
Defensas, existencias totales por tipo o tamaño y peso
Personal encargado de adquisición estimado
Costo de adquisición estimado
Costo estimado de alquiler por día
Tiempo de movilización*

Quema *in situ*

Barreras contra incendios, cantidad*
Equipo de apoyo
Tiempo de movilización**
Transporte o entrega
Personal encargado de su manipulación
Método de ignición
Costo de adquisición

Tratamiento químico y rehabilitación de la fauna y la flora

Dispositivos para ahuyentar a las aves

L/MEPC36/14-1
Doc. sin comprobación
de lectura

AB-AQ/v-10/94

Equipo de recogida y manipulación (redes)*
Instalaciones o cercas de retención
Agentes y suministros de limpieza
Expertos en zootecnia
Tiempo de movilización**
Transporte o entrega (embarcaciones y remolques)
Coste de las operaciones

Equipo y accesorios para comunicaciones*

Equipo disponible
Tiempo de movilización**
Equipo portátil (a bordo y en tierra)
Frecuencias
Tipos de emisión
Fuente de energía
Lámparas de señales
Costo de adquisición comparado con costo de alquiler

* Las dimensiones y los pesos se indicarán utilizando el sistema métrico decimal.

** Tiempo que transcurre entre la petición de equipo, naves, etc., y la salida de éstos.

ANNEX 1

CHANGES TO FINAL DRAFT OF
IMO MANUAL ON OIL POLLUTION, SECTION II
CONTINGENCY PLANNING

- 1 The following text to be added as a "Preface" to the Manual:

"This publication, prepared by the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization (IMO), supersedes the 1988 edition of Section II of the Manual on Oil Pollution. It provides guidance to Governments, particularly those of developing countries, on ways and means of establishing a response organization and preparing contingency plans.

This edition takes into account the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (OPRC) and other new developments in oil pollution emergency preparedness and response. Chapter 1, which deals with response considerations, introduces the new organizational concept of a tiered response, according to the severity of the spill. To that end, subsequent chapters mirror the escalation of activity, beginning with guidance on local contingency plans (Chapter 2), national response (Chapter 3) and international agreements, designed to cover operational aspects of the rare, catastrophic spill (Chapter 4).

Finally, Chapter V provides specific guidance on intervention and cost recovery from spills arising from shipping accidents.

The Manual on Oil Pollution consists of five sections:

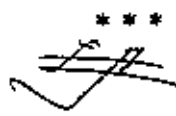
- Section I *Prevention*, revised edition published in 1983;
- Section II *Contingency Planning*, first published in 1978, revised edition published in 1988 and 1994;
- Section III *Salvage*, published in 1983;
- Section IV *Combatting Oil Spills*, (1988);
- Section V *Administrative Aspects of Oil Pollution Response* [1994].

A related publication addressing one aspect of combatting oil spills is the *IMO/UNEP Guidelines on Oil Dispersant Application and Environmental Considerations* (1995)."



On page 32, paragraph 5.8.4 to be rewritten as follows (new text underlined):

"5.8.4 One important principle is that the ship owner must pay the claim in the first instance and only then claim reimbursement from the P and I Club. As a general rule, the P and I Club will not pay claimants direct. There may be exceptions, for example, in the case of oil spills from tankers when the Liability Convention applies, and also when the P and I Club has given a letter of undertaking providing a guarantee of payment of the ship owner's liabilities, but in most cases the P and I Club still insists that the principle should be maintained that the ship owner pays first."

 by 



AGREGADO III

 by 





DOCUMENTOS

RODIERA ESTERQUINERO

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Ley 16.271.- Apruébese Acuerdo para la Supresión de Visas en los Pasaportes Diplomáticos y Oficiales suscrito entre la República Oriental del Uruguay y la República de El Salvador.

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo Único.- Apruébese el Acuerdo para la Supresión de Visas en los Pasaportes Diplomáticos y Oficiales suscrito entre la República Oriental del Uruguay y la República de El Salvador el 2 de setiembre de 1991.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 11 de junio de 1992.- ALEM GARCIA, Presidente.- HORACIO D. CATALUNDA, Secretario.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Montevideo, 23 de junio de 1992.-

Cúmplase, envíese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos.- LACALLE HERRERA.- HECTOR GROS ESPIELL.

Ley 16.272.- Apruébese Convenio de Cooperación entre la República Oriental del Uruguay y la República Argentina, referente a contaminación del medio acuático.

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo Único.- Apruébese el Convenio de Cooperación entre la República Oriental del Uruguay y la República Argentina para prevenir y luchar contra incidentes de contaminación del medio acuático producidos por hidrocarburos y sustancias perjudiciales, suscrito en la ciudad de Buenos Aires, el 16 de setiembre de 1987.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 11 de junio de 1992.- ALEM GARCIA, Presidente.- HORACIO D. CATALUNDA, Secretario.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Ministerio de Defensa Nacional.

Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

Montevideo, 23 de junio de 1992.

Cúmplase, envíese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos.- LACALLE HERRERA.- HECTOR GROS ESPIELL.- MARIANO R. BRITO.- JULIO C. BALBUENA.

CONVENIO DE COOPERACION

ENTRE

LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Y

LA REPUBLICA ARGENTINA

PARA PREVENIR Y LUCHAR CONTRA INCIDENTES

DE CONTAMINACION DEL MEDIO ACUATICO

PRODUCIDO POR HIDROCARBUROS Y SUSTANCIAS PERJUDICIALES

El Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República Argentina,

Desearios de mantener y ampliar la cooperación entre ambas países para prevenir los incidentes de contaminación y luchar contra sus consecuencias en el medio acuático comprendido en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y en el Tratado del Río Uruguay.

Teniendo en cuenta que en los Acuerdos citados precedentemente y en sus respectivos Estatutos se prevé la obligación de proteger y preservar el medio acuático, dictando normas y adoptando medidas apropiadas.

Considerando que resulta necesario armonizar las respectivas políticas nacionales y establecer planes de contingencia y procedimientos compatibles para desarrollar y fortalecer la capacidad de acción conjunta, y

Animados del propósito común de intensificar la referida cooperación, Convienen lo siguiente:

CAPITULO I - GENERALIDADES

Artículo I

El ámbito de aplicación del presente Convenio será el medio acuático comprendido en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y en el Tratado de Límites del Río Uruguay.

Artículo II

El presente Convenio será aplicable a los incidentes de contaminación del medio acuático producidos por hidrocarburos provenientes de cualquier fuente o de sustancias perjudiciales provenientes de buques, aeronaves, artefactos navales o instalaciones costa afuera.

Artículo III

Las Partes adoptarán en sus respectivas jurisdicciones las medidas apropiadas para el efectivo cumplimiento de las normas establecidas en el presente Convenio.

Artículo IV

Las Partes acuerdan las definiciones que figuran en el Anexo, que es parte integrante del presente Convenio.

CAPITULO II - PREVENCIÓN DE LOS INCIDENTES DE CONTAMINACIÓN

Artículo V

Las Partes promoverán la reducción en el mayor grado posible de los riesgos de incidentes de contaminación, mediante acciones tendientes a aumentar la seguridad de las operaciones que incidentalmente puedan contaminar el medio acuático, de conformidad con los instrumentos internacionales en vigor y las leyes, decretos y reglamentos dictados por cada una de ellas.

Artículo VI

Las Partes actuarán de conformidad con los instrumentos internacionales vigentes con relación a lo pertinente a las pautas y recomendaciones de los organismos internacionales competentes.

Asimismo, se obliga a no disminuir en sus respectivos ordenamientos jurídicos las exigencias técnicas en vigor y la severidad de las sanciones establecidas para los casos de infracción.

Artículo VII

Las Partes se obligan a informarse recíprocamente sobre toda norma que puedan dictar en relación con la prevención de incidentes de contaminación, con vistas a establecer normas compatibles o equivalentes en sus respectivos ordenamientos jurídicos.

CAPITULO III - VIGILANCIA DE CALIDAD DEL MEDIO ACUATICO

Artículo VIII

Las Partes relevarán e intercambiarán información y efectuarán consultas entre sus autoridades competentes en relación con las siguientes medidas:

- a) Diseño y operación en forma sistemática de una red de vigilancia de calidad del medio acuático y organismos vivos;
- b) Establecimiento de los niveles de alerta por concentración de sustancias perjudiciales en el medio acuático o en organismos vivos;
- c) Delimitación de áreas críticas.

Artículo IX

Las Partes y las Comisiones en su caso, procurarán que al efectuarse campañas conjuntas se realicen estudios e investigaciones de carácter científico relacionados con la calidad del medio acuático y organismos vivos.

Artículo X

Las Partes promoverán la cooperación y asistencia de organismos nacionales e internacionales para la ejecución de las medidas incluidas en el artículo VIII.

Julio, 13 de 1992

CAPITULO IV - LUCHA CONTRA INCIDENTES DE CONTAMINACION

Artículo XI

Las Partes se obligan a:

- Establecer planes de contingencia a nivel nacional, que deberán ser compatibles entre sí y permitir la utilización de los medios en forma complementaria a fin de facilitar, cuando resulte necesario, la acción conjunta de las mismas;
- Establecer en los propósitos de los respectivos planes de contingencia, que ante un incidente de contaminación:
 - Los costos y gastos que se originen en el desarrollo de actividades y empleo de medios, deberán guardar razonabilidad con la significación del respectivo incidente de contaminación.
 - En la medida en que se encuentren involucradas áreas críticas, se incrementarán las tareas preventivas y de lucha para su preservación.
- Acordar las pautas y recomendaciones que contendrán los respectivos planes de contingencia, y que incluirán, entre otros elementos:
 - El plan de comunicaciones a utilizarse.
 - La forma en que se dará la alarma a la autoridad responsable de la ejecución de cada una de las Partes.
 - Las instrucciones sobre procedimientos a que se ajustará cada Parte.
 - El criterio para el uso de dispersantes, aglutinantes y gelificantes.
 - El análisis de los factores hidro meteorológicos intervinientes a fin de determinar la evolución probable del incidente de contaminación.
- Presentar a todos las Comisiones un informe final de cada incidente de contaminación ocurrido en el ámbito especificado en el artículo I.

Artículo XII

Cada Parte asumirá el control de las operaciones de lucha contra incidentes de contaminación sujetos a su jurisdicción, conforme a lo establecido en los respectivos Tratados suscritos en el artículo I.

Artículo XIII

En las aguas de uso común del Río de la Plata cuando un siniestro origine una operación de salvamento de buque y un incidente de contaminación, el control total de las operaciones será asumido por la autoridad de la Parte que tenga jurisdicción sobre el salvamento, otorgando la debida importancia a la preservación del medio acuático.

Artículo XIV

La Parte actuante comunicará inmediatamente a la autoridad de la otra Parte la iniciación de una operación de lucha contra incidentes de contaminación.

Cuando por cualquier causa la autoridad de dicha Parte no pueda iniciar o continuar las operaciones de lucha contra incidentes de contaminación, lo comunicará inmediatamente a la autoridad de la otra Parte y requerirá que ésta asuma el control de las operaciones, facilitándole los medios adecuados de que disponga.

La Parte actuante podrá requerir la colaboración de la autoridad de la otra Parte cuando lo estime necesario, conservando el control de las operaciones, a la vez que suministrará la información disponible sobre su desarrollo.

La Parte requerida colaborará con los medios adecuados de que disponga.

Cuando una autoridad tome conocimiento de la existencia de un incidente de contaminación sujeto a la jurisdicción de la otra Parte, lo comunicará inmediatamente a ésta y podrá iniciar las operaciones de lucha hasta tanto la autoridad de la otra Parte asuma el control de las operaciones o lo delegue expresamente.

Artículo XV

Cuando un incidente de contaminación amenace o afecte directamente las áreas críticas previstas en sus respectivos planes de contingencia, la Parte no actuante podrá:

- Adoptar las medidas precautorias que estime convenientes;
- Ofrecer su colaboración sujeta al control de la Parte actuante.

Artículo XVI

Las Partes cooperarán entre sí y coordinarán la realización de acciones conjuntas de luchas contra incidentes de contaminación que abarquen áreas de jurisdicción de ambas o excedan la capacidad de una de ellas para enfrentarlo, teniendo presente en cuenta los casos en que puedan llegar a estar involucradas áreas críticas.

Artículo XVII

En caso de derrame o colación de sustancias perjudiciales embaladas, las Partes cooperarán en la medida de sus posibilidades en la cooperación de las mismas, con el propósito de reducir el peligro de contaminación del medio acuático.

Artículo XVIII

Las Partes realizarán las acciones necesarias para que, en la mayor medida posible, la contaminación causada por incidentes sujetos a su jurisdicción no se extienda más allá de la misma.

Artículo XIX

Las Partes procurarán la identificación del o los responsables de incidentes de contaminación y se prestarán a estos efectos mutua cooperación.

Artículo XX

Cada Parte podrá petitionar en sede administrativa y accionar judicialmente contra el responsable de un incidente de contaminación a fin de obtener el reembolso y resarcimiento de los gastos en que hubiera incurrido la autoridad responsable de la ejecución de las operaciones de lucha contra incidentes de contaminación, ya sea que se haya realizado una acción conjunta o que las Partes hayan actuado en forma separada.

Cuando una Parte haya requerido colaboración de la otra y ésta no hubiese petitionado en sede administrativa o judicialmente contra el responsable a fin de obtener el reembolso y resarcimiento de los gastos en que hubiera incurrido, dichos gastos serán reembolsados por la Parte requerida, la cual podrá repetir en sede administrativa o judicial contra el responsable del incidente de contaminación.

Artículo XXI

Cada Parte aplicará las sanciones previstas en su legislación en materia de contaminación respecto de toda infracción cometida en su jurisdicción o por buques sujetos a su jurisdicción.

Cuando se trate de una infracción cometida en su jurisdicción por un buque de bandera de la otra Parte, podrá suministrar a dicha Parte los elementos de juicio pertinentes para su respectiva sanción y se pondrá a su disposición el buque si ha sido aprehendido en flagrante violación de las normas sobre contaminación.

Artículo XXII

Cada Parte será responsable frente a la otra por daños producidos como consecuencia de la contaminación del medio acuático causados por sus propias actividades conforme a lo referido en el artículo II. En los casos en que la contaminación sea causada por personas físicas o jurídicas, la responsabilidad será aquella que determinen los instrumentos internacionales vigentes.

Artículo XXIII

Las Partes promoverán un rápido y diligente tránsito fronterizo de personas, equipos y materiales necesarios para combatir incidentes de contaminación en el medio acuático.

Artículo XXIV

Las Comisiones podrán:

- Solicitar a las Partes que en todo momento efectivicen la cooperación establecida en el presente Convenio y coordinen sus acciones de lucha contra incidentes de contaminación;
- Anulizar el informe final de cada incidente de contaminación, sugiriendo a las Partes las mejoras que se estimen más convenientes en los respectivos planes de contingencia.

CAPITULO V - DISPOSICIONES FINALES

Artículo XXV

El presente Convenio no afectará los derechos y obligaciones de las Partes conforme al derecho internacional ni las funciones de las Comisiones establecidas en los respectivos Tratados.

Artículo XXVI

El presente Convenio entrará en vigor en la fecha de depósito de los respectivos instrumentos de ratificación y dejará de producir efectos seis meses después que una de las Partes declare su intención de denunciarlo por vía diplomática.

Hecho en la ciudad de Buenos Aires, a los dieciséis días del mes de setiembre del año mil novecientos ochenta y siete en dos ejemplares originales, ambos igualmente auténticos.- POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.- POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA.

ANEXO

Definiciones

A los efectos del presente Convenio se entiende por:

1. Acción Conjunta

El empleo de medios de ambas Partes bajo un único mando.

2. Areas Críticas

Las zonas costeras, fluviales o marítimas que cada Parte establezca, y que reúnan conjuntamente las siguientes características:

- Áreas de alto valor comercial, industrial o turístico;
- Áreas ecológicamente muy sensibles;
- Áreas de alto riesgo a incidentes de contaminación.

3. Comisiones

La Comisión Administradora del Río de la Plata, la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo y la Comisión Administradora del Río Uruguay.

4. Derrame

La introducción involuntaria en el medio acuático de hidrocarburos o sustancias perjudiciales resultantes de la explotación, la explotación y el consiguiente tratamiento, en instalaciones costa afuera, de los recursos minerales del lecho y subsuelo del medio acuático, y de aquellas actividades que se realicen en las minas submarinas y que produzcan los mismos efectos.

5. Descarga

La introducción en el medio acuático de hidrocarburos o de sustancias perjudiciales o de fluidos que contengan tales sustancias, procedentes de buques, aeronaves o artefactos navales, por cualquier causa y comprendiendo todo tipo de escape, evacuación, rebalse, fuga, achique, emisión o vaciamiento.

6. Lixiviación

El acto de arrojar voluntariamente al agua bienes materiales, que pueden corresponder tanto al buque, aeronave o artefacto naval como a la carga, con el fin de preservar su seguridad.

7. Hidrocarburos

El petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fuel-oil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación y sin que ello limite la generalidad de la enumeración precedente, las sustancias que se establezcan en convenios internacionales vigentes y aceptados por las Partes.

8. Incidente de Contaminación

El suceso que causa o puede potencialmente causar un derrame, una descarga o una colación de hidrocarburos o de sustancias perjudiciales, y que requiera la realización de una operación o acción inmediata de lucha a fin de eliminar o reducir sus efectos nocivos en el medio acuático, sobre los bienes, la salud humana y el bienestar público.

9. Instalación Costa Afuera

Toda estructura flotante o no, fija al lecho o no, destinada a la explotación o explotación de los recursos minerales del lecho y subsuelo del medio acuático y que no posea vinculación estructural con la costa, aunque esté permanentemente conectada a tierra mediante un ducto.

10. Medio Acuático

Las aguas fluviales y marítimas definidas en el artículo I incluyendo las playas y costas respectivas.

11. Plan de Contingencia

La estructura que posee cada Parte para actuar ante un incidente de contaminación en el medio acuático, en la que define las políticas y responsabilidades institucionales, estableciendo una organización de respuesta, previendo información básica necesaria, estableciendo las áreas críticas, asignando todos los medios necesarios y asignando cursos de acción y recomendaciones para que se pueda combatir con éxito los incidentes de contaminación del medio acuático.

12. Sustancia Perjudicial

Cualquier sustancia cuya introducción en el medio acuático pueda ocasionar efectos nocivos y en particular, toda sustancia sometida a control, de conformidad con Convenios Internacionales vigentes y aceptados por las Partes.

Resolución 215/992 - Modifíquense las jurisdicciones de las Oficinas Consulares de la República en la República Federal de Alemania

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Montevideo, 21 de abril de 1992.

Visto las necesidades del servicio,

considerando que el Gobierno Alemán ha acordado la ausencia necesaria para la modificación propuesta, según lo preceptuado por el artículo 1º de la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares de fecha 24 de abril de 1963.

Atento a lo informado por el Departamento de Administración Consular de la Dirección de Asuntos Consulares de este Ministerio.

El Presidente de la República,

RESUELVE

1º) Modifíquense las actuales jurisdicciones de las Oficinas Consulares de la República en la República Federal de Alemania de la siguiente forma: la Sección Consular de la Embajada de la República en la República Federal de Alemania, con sede en la ciudad de Bonn, tendrá funciones distritales y su jurisdicción será sobre dicha ciudad.

El Consulado General de la República en la República Federal de Alemania, con sede en la ciudad de Hamburgo tendrá jurisdicción sobre todo el territorio de dicho país, excepto la ciudad de Bonn y el Estado de Berlín.

Delimitase la jurisdicción de los Consulados de Distrito de la República en la República Federal de Alemania, atendiendo a la siguiente división: A) El Consulado de Distrito en Düsseldorf tendrá jurisdicción sobre el Estado de Renania del Norte-Westfalia.

B) El Consulado de Distrito en Frankfurt tendrá jurisdicción sobre los Estados de Hesse, Renania-Palatinado y Sarre.

C) El Consulado de Distrito en Stuttgart tendrá jurisdicción sobre el Estado de Baden-Wurtemberg.

D) El Consulado de Distrito en Munich tendrá jurisdicción sobre el Estado de Baviera.

E) El Consulado de Distrito en Hannover tendrá jurisdicción sobre los Estados de Baja Sajonia y Turingia.

F) El Consulado de Distrito en Potsdam tendrá jurisdicción sobre el Estado de Brandeburgo y Sajonia.

G) El Consulado de Distrito en Hamburgo tendrá jurisdicción sobre los Estados de Schleswig - Holstein, Sajonia-Anhalt, Bremen, Hamburgo y Mecklenburgo - Pomerania Occidental.

2º) Comuníquese, etc. - LACALLE HERRERA. - EDUARDO MEZZERA

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Decreto 225/992. Ampliase disposición del decreto 475/990, referente al Agregado Militar adjunto a la Embajada de la República en los Estados Unidos de América.

Ministerio de Defensa Nacional

Ministerio de Relaciones Exteriores

Montevideo, 26 de mayo 1992.

Visto la conveniencia de enviar anualmente en carácter de Agregado Militar Adjunto a la Embajada de la República Oriental del Uruguay en los Estados Unidos de América, un representante al Colegio Interamericano de Defensa.

Resolviendo: I) Que la participación en el referido Curso reviste particular importancia, por tratarse del único foro americano concerniente a la Defensa Continental.

II) Que desde el inicio del Colegio en 1962, ha concurrido al mismo un Oficial Superior de nuestras Fuerzas Armadas, por lo que resulta imperioso mantener la continuidad de dicha representación.

Considerando: I) Que en caso de no enviar un participante, éste sería subrogado por un representante de otro país en los temas concernientes a ambos, resultando afectada nuestra libertad de expresión en un foro internacional de tal categoría y trascendencia.

II) Que por decreto 475/990 de fecha 16 de octubre de 1990, se establecieron las Agregaciones Militares de la República en las Misiones Diplomáticas en el extranjero, determinándose su número y países de destino.

III) Que dada la importancia a nivel internacional que se atribuye a este Curso, así como las obligaciones y actividades protocolares que conlleva, es necesario otorgarle un especial tratamiento económico asignando al concurriente el carácter de Agregado Militar Adjunto a la Embajada de la República.

Atento a lo precedentemente expuesto,

El Presidente de la República,

DECRETA

Artículo 1º. Ampliase el numeral 5º del artículo 1º del decreto 475/990 de fecha 16 de octubre de 1990, de la siguiente manera:

"5) Un señor Oficial Superior como Agregado Militar Adjunto, en carácter de alumno del Colegio Interamericano de Defensa".

Art. 2º. Comuníquese, publíquese y archívese. - LACALLE HERRERA - MARIANO R. DRITO - HECTOR GROS ESPIELL

ANEXO IV

INFORME ANUAL DEL DELEGADO ADMINISTRATIVO DE LA COMISION DEL ACUERDO

Con el propósito de dar cumplimiento al artículo 23, literal c) del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), se presenta el informe de las actividades realizadas en el período comprendido entre el 20 de agosto de 1.996 y el 29 de agosto de 1.997.

I. REUNIONES REALIZADAS.

Durante este período se llevaron a cabo 4 reuniones de la Comisión del Acuerdo de la Sexta a la Novena, siendo los temas tratados en cada una de ellas, los que a continuación se detallan ;

Sexta Reunión.

Buenos Aires, República Argentina, durante los días 16 y 17 de diciembre de 1996.

Se acordó, integrar la Secretaría administrativa en la ciudad de Asunción, según el ofrecimiento efectuado por la Delegación del Paraguay en la Segunda Reunión de la Comisión y XXIII Reunión del CIH, celebradas en Santa Cruz, República de Bolivia en Agosto de 1996.

En la misma forma, se acordó que la Comisión del Acuerdo se reúna cinco veces al año, con carácter exclusivo en su sede de Asunción, sin perjuicio de programar otras, coincidentes con las convocatorias del C.I.H.

Las delegaciones se comprometieron a remitir estadísticas sobre el elenco de embarcaciones inscriptas en sus respectivos países incluyendo aquellas que se encuentren bajo el régimen temporal de Cese Provisorio de Bandera.

Se convino en la necesidad de terminar de conformar las Secciones Nacionales, con la finalidad de cumplir con el Artículo 23 del Acuerdo de Transporte Fluvial.

Se analizó la nota 225/96 presentada por la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata, CPTCP referida a notas anteriores sobre reclamos interpuestos por los usuarios de la Hidrovía. Se acordó que el Delegado Administrativo de respuesta a la misma, haciendo constar que a la fecha no quedan reclamos pendientes de contestación.

Se solicitó al CIH mediante Fax SNIM-AJ-009/97 de 13-III-97 los motivos que determinaron la suspensión del tratamiento del Reglamento de Pilotaje y Práctica.

Octava Reunión.

Asunción, República del Paraguay, los días 5 y 6 de junio de 1997.

El Lic. Ricardo DOS SANTOS, Presidente de la CPTCP, informó sobre los problemas que enfrentan las empresas transportistas de la Hidrovía, enumerando los siguientes puntos:

- Falta de instrucciones precisas a los órganos competentes sobre la aplicación del Acuerdo de Transporte Fluvial.
- Exigencia de serenos en el Paraguay y la Argentina, debiendo quedar ello a criterio del armador.
- Exigencia de trámites aduaneros, portuarios y consulares innecesarios para las mercaderías en tránsito, aplicados por las autoridades paraguayas.
- Irregular funcionamiento de la Aduana de Corumbá, siendo necesario que la misma opere durante todos los días de la semana.

La Comisión tomó debida nota de lo manifestado, acordando que sus miembros estudien los temas señalados, en sus respectivos países.

La Delegación del Brasil, informó que está gestionando ante las autoridades competentes, para superar el problema de la falta de presencia permanente del personal del Ministerio de Agricultura en Corumbá.

Con relación a la información estadística, la Delegación del Brasil se comprometió a presentar un Programa Informático, que podría servir de base para uniformar la provisión de datos sobre el elenco de embarcaciones involucradas en accidentes y sus consecuencias en la Hidrovía. Asimismo entregó un listado de accidentes registrados en su jurisdicción durante el periodo 1994-1996.

La Delegación de Uruguay expuso criterios sobre el párrafo 2, artículo 21 del Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad, en cuanto al ejercicio del pilotaje dentro de un marco de igualdad de oportunidades y competitividad, pudiendo ser el piloto de cualquier nacionalidad de los Países Signatarios, incorporando en la tripulación, sin necesidad de contratar piloto profesional externo y ejercer su profesión cualquiera sea la bandera del buque. Al respecto las delegaciones se comprometieron analizar el tema, con la finalidad de continuar su consideración en próximas reuniones de la Comisión del Acuerdo.

La Comisión acordó que el tema referido a las modificaciones y enmiendas a los Protocolos y Reglamentos, requiere del estudio detallado en cada una de las

Secciones nacionales y el intercambio de comentarios que permitan continuar con su tratamiento durante la próxima reunión de la Comisión del Acuerdo.

Atendiendo la solicitud de la CPTCP, pidiendo que la esclusa de YACYRETA esté habilitada las 24 horas del día, se aclaró que no obstante de tratarse de un tema ajeno al Programa de la Hidrovia Paraguay-Paraná, se efectuaron las averiguaciones del caso, informando que la esclusa opera sin restricciones, una vez efectuados los requerimientos con 48 horas de antelación.

El Delegado de Argentina informó que recibió respuesta de la Aduana de su país, sobre el procedimiento que se deberá seguir en caso de faltantes o sobrantes de carga en tránsito, cuya copia será remitida a los Delegados de la Comisión del Acuerdo.

El tratamiento sobre el Reglamento sobre Pilotaje fue retomado por los Grupos Técnicos en la reunión realizada en Corrientes-Argentina, durante los días 31 de marzo, 1 y 2 de abril del presente año.

Las Delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil y Uruguay, manifestaron su beneplácito por el significativo esfuerzo que está realizando la Delegación del Paraguay con la finalidad de instalar y poner en funcionamiento la Secretaría de la Comisión del Acuerdo.

Novena Reunión.

Asunción, República del Paraguay los días 28 y 29 de agosto de 1997.

Como resultado de las deliberaciones se consigna en forma resumida los siguientes puntos;

El Delegado del Brasil, informó que ya tiene terminado el Programa informático sobre Elenco de Embarcaciones y que a su vuelta remitiría a las demás delegaciones miembros y se estaría tratando en la Décima Reunión de la Comisión del Acuerdo.

El Presidente de la CPTCP informó que al haber dejado de tener aplicación el Protocolo sobre Cese Provisorio de Bandera el 13 de marzo de 1997, en Paraguay se exige el uso de pilotos y remolcadores, lo que encarece los costos operativos de los convoyes. En razón de ser un tema ajeno a la Comisión, la misma recomendó su tratamiento en el CIH.

La Delegación del Paraguay informó que el Gobierno Nacional promulgó el Decreto N° 18.196 el 21 de agosto de 1997 por medio del cual se han reorganizado las Representaciones Nacionales en relación al Programa de la Hidrovia Paraguay-Paraná que incluye la conformación de la Sección Nacional de la Comisión del Acuerdo.

Con referencia a la propuesta uruguaya sobre "Aplicación Práctica del Art. 21, párrafo 2° del Protocolo sobre Navegación y Seguridad", las delegaciones coincidieron en que, sin perjuicio de continuar su tratamiento en el seno de la Comisión del Acuerdo, se eleve al CIH la propuesta del Uruguay, a fin de que la misma sea tratada por el Grupo Técnico que tiene a su cargo la elaboración del Reglamento sobre Practicaje y Pilotaje en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Luego de un intercambio de opiniones las delegaciones acordaron que el tema relativo a "Identificación de posibles modificaciones y en mandos surgidos en la Aplicación Práctica de los Protocolos y Reglamentos" sea objeto de análisis en primera instancia en las Secciones Nacionales y luego continuar su tratamiento en próximas reuniones de la Comisión del Acuerdo.

El Doctor Guey ANDRADE MORALES, de la Delegación de Bolivia y Delegado saliente presentó su informe anual de actividades, en base al cual la Secretaría Administrativa elaboró el presente Informe para ser presentado a la XXV Reunión del CIH

Sobre la Sede de la Secretaría Administrativa la Delegación del Paraguay, informó que la Administración Nacional de Navegación y Puertos dictó la Resolución N° 641 el 27 de agosto de 1997, por la cual dispuso la habilitación y funcionamiento de la Secretaría Administrativa de la Comisión del Acuerdo en las oficinas ubicadas en la Terminal Portuaria de Itá Enramada.

El Presidente de la CPTCP, Lic. Ricardo DOS SANTOS, fue recibido por la Comisión ante la cual realizó una exposición sobre diferentes aspectos, que a criterio de los Armadores, constituyen dificultades para la operación del Transporte Fluvial en condiciones competitivas.

Los miembros de la Comisión tomaron debida nota sobre los puntos planteados, intercambiaron opiniones y solicitaron algunas aclaraciones al Presidente de la CPTCP. Al respecto le manifestaron que serán evaluados cada uno de ellos y a la mayor brevedad será remitida a la CPTCP la correspondiente respuesta, a través del Delegado Ejecutivo.

Finalmente se trataron cuestiones que se fueron presentando entre la Octava y la Novena Reunión de la Comisión y la solución otorgada a las mismas.

Cuestión planteada

- a) Navegación Nocturna restringida en el cruce del Puente Gral. Manuel BELGRANO sobre el río Paraná entre Resistencia y Corrientes, República Argentina

Respuesta

La prohibición de navegación nocturna bajo dicho puente fue una medida de emergencia transitoria aplicable a todos los buques sin distinción de bandera a raíz de un accidente ocurrido bajo el mismo.

Cuestión Planteada

- b) La negativa de las autoridades argentinas a un Empujador Paraguayo para transportar una grúa para acciones de salvataje.

Respuesta

El Delegado argentino no fue informado por la CPTCP en tiempo, razón por la cual no pudo interceder para ofrecer una solución aceptable en la emergencia.

Se acordó que la Décima Reunión de la Comisión del Acuerdo se realice en su sede de Asunción, los días 6 y 7 de noviembre de 1997.

COMENTARIO.

Constituye un paso fundamental la Resolución N° 641/97 de la Administración de Navegación y Puertos, con ello se consolida la ubicación en el Paraguay la Sede de la Secretaría Administración de la Comisión del Acuerdo.

En los temas planteados por el Lic. Ricardo DOS SANTOS, Presidente de la CPTCP, la solución le corresponde al Paraguay, en aquellos que se relacionan a:

- Autorización para entrada y salida de embarcaciones en horario nocturno en el puerto de Asunción y otros puertos paraguayos
- Exigencias en Paraguay de contratación de prácticos para entrada, salida y maniobras de barcasas de en muelles de operaciones.
- Horarios de atención de la Aduana de Villeta hasta 13:00 hs solo de lunes a viernes, lo cual demora operaciones y despachos de salida de las embarcaciones.

Y a la Argentina en los que se relacionan a:

- Apoyo o asistencia de embarcaciones de bandera de países de la Hidrovía por otras de la misma bandera en aguas jurisdiccionales argentinas siguen sin ser autorizadas por PNA
- Determinación de volúmenes de carga por calado de barcasas por parte de las Aduanas de Rosario - San Lorenzo - San Nicolás - Villa Constitución en Argentina.
- Sistema de habilitación de Prácticos o Pilotos paraguayos que navegando hasta Nueva Palmira o San Lorenzo realizan los doce viajes requeridos, pero no ingresan a Buenos Aires por lo cual no pueden registrar su habilitación
- Se presenta actualmente un inconveniente en la zona de Km. 456 para el amarre de las embarcaciones que operan en San Lorenzo y San Martín.

Las Delegaciones del Paraguay y de la Argentina realizarán las pertinentes gestiones ante los organismos competentes a fin de buscar soluciones a estos temas.

II. DIAGNOSTICO.

En el lapso de un año se realizaron cuatro reuniones de la Comisión del Acuerdo, en las que se estudiaron los problemas presentados, siendo algunos resueltos de inmediato y otros en un tiempo mayor, debido a que fue necesario interponer reclamo ante las autoridades nacionales competentes de los países miembros. Asimismo se señaló a la Secretaría Ejecutiva del CIH, que el Protocolo de Cese Provisorio de Bandera, ya había cesado en su aplicación por vencimiento del plazo previsto para el mismo.

En la interacción con la CPTCP se pudo identificar, que algunos de los problemas planteados aún necesitaban la intervención de la Comisión para reiterar a las autoridades nacionales la necesidad de cumplir con las disposiciones que regulan la navegación y el transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

Las propuestas de solución efectuadas por la Comisión del Acuerdo a los reclamos interpuestos ante la misma, no tienen la debida eficacia debido a que las decisiones de la Comisión del Acuerdo no son mandatorias para las autoridades nacionales.

El Programa informático comprometido por la Delegación del Brasil será oportunamente analizado por la Comisión como modelo que permita el procesamiento de datos del elenco de embarcaciones involucradas en accidentes y sus consecuencias con miras a la publicación de esos datos en futuros Boletines.

La falta de vigencia de los reglamentos, así como el cumplimiento del Plazo previsto en el Protocolo sobre Cese Provisorio de Bandera, dificulta la ejecución del mandato conferido a la Comisión del Acuerdo.

Asimismo la falta de definición del elenco de las embarcaciones de la Hidrovía por parte de los países dificulta la operatividad del Acuerdo y sus protocolos.

La Secretaría de la Comisión hasta la fecha, presta sólo servicios de apoyo administrativo a las reuniones que se realizan en la sede de Asunción, por cuanto la falta de un programa informático no le permite avanzar en otros aspectos que son de su competencia

La consolidación de la sede y Secretaría de la Comisión del Acuerdo en Asunción, representa un logro significativo, para cumplimiento cabal de sus fines.

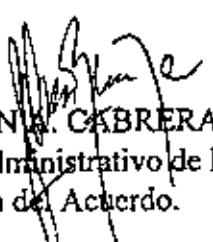
IV. RECOMENDACIONES.

1. Definir los elencos de las Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
2. Cumplir con los plazos establecidos en la XXIV Reunión del CIH para la Aprobación de los Reglamentos pendientes.
3. Promover la entrada en vigor y la internalización de la totalidad de los Reglamentos previstos en los Protocolos respectivos.
4. Teniendo en cuenta que el temario de las reuniones de la Comisión del Acuerdo se conoce con antelación, los Delegados de los países deberían concurrir con mayor poder de decisión, para evitar que la solución de los problemas sea postergada.
5. La Comisión del Acuerdo debería diseñar un sistema de información estadística adecuado a sus necesidades, para que sea procesada y difundida por su Secretaría, mediante un boletín de distribución periódica. Dicha publicación podrá ser enriquecida, al incluir las actividades que desarrolla la Comisión en diferentes temas de su competencia.

VII- AGRADECIMIENTO.

Para finalizar el presente informe, quiero manifestar mi sincero agradecimiento a los señores Delegados Titulares, Delegados Alternos, Asesores, Secretario de la Comisión y personal de apoyo administrativo que me acompañaron en esta fructífera gestión, ya que sin el profesionalismo y concurso de ustedes, no habría sido posible cumplir con el plan de trabajo que nos impusimos.

Asunción,


Ing. RAMON A. CABRERA
Secretario Administrativo de la
Comisión del Acuerdo.

PROYECTO DE REGLAMENTO DEL RÉGIMEN ÚNICO INFRACCIONES Y SANCIONES

Título I Disposiciones Generales Capítulo 1 Aplicación del Régimen

Artículo 1 Aplicación

Las disposiciones de este Régimen Único de Infracciones y Sanciones sustituyen la aplicación de las normas vigentes de los Países Signatarios.

ART. 01.- Las disposiciones de este régimen sustituyen la aplicación de las normas nacionales en materia contravencional. Las infracciones que no hubieren sido previstas no autoriza, en ningún caso, la aplicación de las sanciones contempladas por dichas normas.

ART. 02.- Mientras se adecuen al ámbito fluvial las normas pertinentes, los convenios o instrumentos internacionales a los que remiten el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná sobre navegación y Seguridad y los reglamentos complementarios seguirán vigentes. Los tratados internacionales suscritos anteriormente con los países signatarios del presente Acuerdo, continuaran vigentes.

Artículo 2 Objeto

El presente Régimen tiene por objeto Sancionar

- a) Las infracciones a las disposiciones 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 sus Reglamentos Complementarios.
- b) Se sugiere la eliminación porque el mismo se encuentra incluido en el inciso anterior que contempla a los armadores y personal embarcado.

Artículo 3 Normas Posteriores

Las Normas que acordaran los países Signatarios con posterioridad a la consumación de un hecho sancionable por las mismas, sólo resultarán de aplicación cuando fueran más favorables al afectado.

Artículo 4 Tentativa

La tentativa es sancionable con apercibimiento para que conste como antecedente en el legajo del personal afectado.

Se entiende por tentativa toda acción u omisión que pudiendo configurar una infracción dolosa o culposa, no llegara a consumarse.

[Handwritten signatures and initials are visible in the bottom left corner of the page.]

La reincidencia será punible de sanción.

Artículo 5 Culpa (sin modificación)

Artículo 6 Responsabilidad y Eximisión (sin modificación)

Artículo 7 Clases de Sanciones

Este régimen establece las siguientes sanciones:

- a) Suspensión de la habilitación para navegar
- b) Suspensión de la habilitación para navegar en el tramo
- c) Multa; y
- d) Apercibimiento

ART. 03.- El armador que incurriera en la comisión de las infracciones previstas por este régimen será pasible de las siguientes sanciones:

- a. multa;
- b. apercibimiento.

ART. 04.- El capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, el piloto y demás miembros de la tripulación que incurriera en la comisión de las infracciones previstas por este régimen será pasible de las siguientes sanciones:

- a. suspensión de la habilitación para navegar.
- b. suspensión de la habilitación para navegar en el tramo.
- c. multa.
- d. apercibimiento.

ART. 05.- La suspensión de la habilitación para navegar comprende la privación para el ejercicio de la profesión en forma temporaria. Esta sanción solo podrá aplicarle el país que hubiera titulado y habilitado al infractor.

ART. 06.- El armador solo responderá cuando mediara dolo o culpa de su parte en la comisión de las infracciones previstas por este régimen.

El capitán, patrón u oficial a cargo de la embarcación, el piloto y el n. embarcado solo responderán cuando mediara dolo o culpa de su parte en la comisión de las infracciones previstas por este régimen

ART. 07.- Resultaran de aplicación las causales de eximición de responsabilidad previstas por la legislación nacional del país que juzgue la infracción cometida.

Se elimina el Artículo 8 Cancelación de la habilitación para navegar.

Artículo 9 Suspensión de la habilitación para navegar: se amplía en el segundo párrafo como sigue: La misma en ningún caso podrá ser superior a 90 días corridos.

Artículo 10 Cancelación de la habilitación para navegar en el tramo: se elimina .

Artículo 11 Suspensión de la habilitación para navegar en el tramo: se amplía en los mismos términos que lo establecido en el artículo 9.

Artículo 12 Prohibición definitiva para navegar: se eliminó

Artículo 13 Prohibición temporaria para navegar: se eliminó

Artículo 14 Multa: sin modificación:

A continuación del artículo multa se solicitó sea incluido un nuevo artículo o de lo contrario adicionar al existente cuanto sigue: Todo lo recaudado en concepto de multa será depositado en una cuenta especial destinada para el efecto cuyo destino será establecido por cada País Signatario.

Artículo 15 Apercibimiento: sin modificación

Artículo 16 No sustitución de Sanciones: sin modificación

Artículo 17 Aplicación de Sanciones: sin modificación

Artículo 18: sin modificación

Artículo 19: primer párrafo suprimido

Artículo 20: sin modificación

[Handwritten signatures and initials]

Artículo 21 Reincidencia: literal a) se eliminó la palabra: "y de la prohibición temporaria para navegar"

b) sin modificación.

ART. 09.- Se considerara *reincidente* al que incurriera en otra infracción del mismo genero dentro de los siguientes plazos:

- a. 180 días cuando se hubiera impuesto multa;
- b. 90 días cuando hubiera impuesto apercibimiento.

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

ART. 10.- A los fines de la reincidencia establécense los siguientes géneros:

- a. luces y marcas;
- b. certificados de seguridad;
- c. asignación de francobordo;
- d. transporte de mercaderías sobre cubierta;
- e. habilitación del personal embarcado, pilotaje;
- f. dotación de seguridad;
- g. normas para la navegación;
- h. comunicaciones;
- i. estadia en puerto;
- j. daños al medio ambiente.

Artículo 22 : sin modificaciones

Artículo 23 Escala Sancionadora: sin modificaciones

ART. 11.- Cuando mediara reincidencia, la sanción aplicable se elevara hasta en un tercio del tipo de sanción de que se trate.

Artículo 24 Facultad de Exención: sin modificaciones

ART. 14.- El pago de las multas impuestas se podrá dejar en suspenso. Quedara sin efecto el cumplimiento de las mismas cuando el infractor no cometiera otra falta del mismo genero en el termino de un año computado a partir de la fecha del acto administrativo que las hubiera dejado en suspenso.

[Handwritten signatures and initials are visible in the bottom left corner of the page.]

Cuando el infractor cometiera otra falta del mismo genero dentro del plazo indicado en el párrafo anterior se le aplicara la sanción en suspenso así como la que correspondiera a la nueva infracción, incrementada según lo previsto en materia de reincidencia.

Articulo 25: se modificó el término de tres años a 18 meses

Articulo 26: se modificó la palabra reprimidos por sancionado y sanción por pena

ART. 08.- Cuando concurrieran varios hechos independientes sancionados con el mismo tipo de sanción, la sanción aplicable al infractor tendrá como máximo la suma resultante de la acumulación de las sanciones correspondientes a los diversos hechos. Sin embargo, dicha suma no podrá, en ningún caso, superar el máximo establecido para el tipo de sanción que se trate.

Articulo 27: sin modificación

ART. 12.- La acción se extinguirá por la muerte del imputado o por prescripción. La prescripción se operara en los siguientes términos:

- a. 180 días cuando se tratara de infracciones sancionadas con multa;
- b. 90 días cuando se tratara de infracciones sancionadas con apercibimiento.

Articulo 28: se modificó tres años por seis meses

ART. 13.- La sanción se extinguirá por la muerte del sancionado, por prescripción o cumplimiento. La prescripción se operara en los siguientes términos:

- a. 180 días cuando se tratara de multa;
- b. 90 días cuando se tratara de apercibimiento.

Articulo 29: sin modificación

Articulo 30 : se modificó de tres años a doce meses

Articulo 31: Se elimina la primera parte, la segunda parte quedará redactada de la siguiente manera: La prescripción de la acción se interrumpirá por la instrucción del Sumario o por la producción de actos procesales administrativos a los que se asigne tal efecto acorde con los procedimientos vigentes en los Países Signatarios

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

Artículo 32 Interdicción de Salida e Interrupción de la Navegación: a continuación de la primera parte se agrega cuanto sigue: debiendo sus resoluciones ser fundadas de conformidad a las Convenciones Internacionales vigentes en la materia, de no ser así, la autoridad que lo ordenó responderá por los perjuicios ocasionados

ART. 15.- Las autoridades competentes podrán detener las embarcaciones cuando constataran que presentan averías que ponen en serio peligro la seguridad de la navegación o el medio ambiente. La detención de las embarcaciones cesará cuando dejaren de existir los motivos que la determinaron.

Los gastos derivados de la detención de las embarcaciones serán soportados por el armador solo cuando se comprobare que las averías constatadas pusieron en serio peligro la seguridad de la navegación o el medio ambiente. En caso contrario, dichos gastos serán soportados por las autoridades responsables de la detención injustificada de la embarcación.

ART. 16.- Las autoridades interdicarán la salida de puerto de las embarcaciones que pretendieran transportar hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, sustancias nocivas perjudiciales o mercancías peligrosas careciendo de la correspondiente cobertura contra incidentes de contaminación.

La verificación de las coberturas de seguro por la autoridad competente de cada país será anualmente en el mes de marzo. En dicho período deberán ser emitidos todos los certificados correspondientes.

Los gastos derivados de la detención de las embarcaciones serán soportados por el armador.

Artículo 33: se agrega a continuación cuanto sigue, salvo que la misma haya sido declarado ilegal en la instancia pertinente.

TITULO II DE LAS INFRACCIONES

CAPITULO I Infracciones imputables al armador

Artículo 34 al 39: sin modificación

Artículo 40 se agrega en la parte final : salvo que dicho certificado haya vencido con posterioridad al despacho del buque de su puerto de matrícula en cuyo caso el armador dispondrá de un plazo de 30 días para la obtención del nuevo certificado.

Artículo 41 al 91: sin modificación

Artículo 92: se le agrega en la parte final cuanto sigue: , sin la debida autorización expedida por cada país Signatario de cada tramo afectado.

Artículo 97: Serán aplicables a las infracciones previstas en el presente Capítulo las sanciones de suspensión para navegar, suspensión de la habilitación para navegar en el tramo, multa y apercibimiento - Artículo 7 inciso a al d.

Artículo 98 y 99: sin modificación

Artículo 100: Se le agrega en la parte final cuanto sigue: salvo que dicho certificado haya vencido con posterioridad al despacho del buque de su puerto de matrícula en cuyo caso el armador dispondrá de un plazo de 30 días para la obtención del nuevo certificado.

Artículo 101 al 113: sin modificación

Artículo 114: Se le agrega a la parte final cuanto sigue: , en cantidad que no afecte la operatividad del buque.

Artículo 115 al 131: sin modificación

Artículo 132: Se le agrega a la parte final cuanto sigue: , sin que mediaran razones que determinara la necesidad de realizar dichas operaciones (fuerza mayor o caso fortuito)

Artículo 133 al 148: sin modificaciones

ART. 17.- Se impondrá apercibimiento o multa de hasta 300 DEG cuando la embarcación navegara u operara en infracción a lo dispuesto en la materia por el reglamento complementario pertinente.

Capítulo 2 Certificados de Seguridad

ART. 18.- Se impondrá apercibimiento o multa de hasta 1250 DEG cuando la embarcación navegara u operara en infracción a lo dispuesto en la materia por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná sobre Navegación y Seguridad o por el reglamento complementario pertinente

Capítulo 3 Asignación de francobordo

ART. 19.- Se impondrá apercibimiento o multa de hasta 1250 DEG cuando la embarcación navegara u operara en infracción a lo dispuesto en la materia por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná sobre Navegación y seguridad o por el Reglamento complementario pertinente

Capítulo 4 Transporte de mercaderías sobre cubierta

ART. 20.- Se impondrá apercibimiento o multa de hasta 750 DEG cuando la embarcación navegara u operara en infracción a lo dispuesto en la materia por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná sobre Navegación y Seguridad o por el reglamento complementario pertinente

[Handwritten signatures and initials are visible in the bottom left corner of the page.]

Capítulo 5
Habilitación del personal embarcado

ART. 21.- Se impondrá apercibimiento o multa de hasta 300 DEG cuando la embarcación navegara u operara con personal que careciera de la habilitación pertinente para el ejercicio de su profesión.

Capítulo 6
Pilotaje

ART. 22.- Se impondrá apercibimiento o multa de hasta 750 DEG cuando la embarcación navegara u operara en infracción a lo dispuesto en la materia por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná sobre Navegación y Seguridad.

Capítulo 7
Dotación de Seguridad

ART. 23.- Se impondrá apercibimiento o multa de hasta 500 DEG al armador de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto en la materia por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná sobre Navegación y Seguridad.

Capítulo 8
Normas para la navegación

ART. 24.- Se impondrá apercibimiento, suspensión de la habilitación o multa de hasta 500 DEG cuando el convoy de navegación por empuje navegara u operara en infracción a lo dispuesto por el reglamento complementario pertinente.

ART. 25.- Se impondrá apercibimiento o multa de hasta 1250 DEG cuando la embarcación navegara u operara en violación a lo dispuesto en la materia por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná sobre Navegación y Seguridad o por el reglamento complementario pertinente.



Capítulo 9
Comunicaciones

ART. 26.- Se impondrá apercibimiento o multa de hasta 300 DEG cuando la embarcación navegara u operara en infracción a lo dispuesto en la materia por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná sobre Navegación y Seguridad.

Capítulo 10
Estadía en Puerto

ART. 27.- Se impondrá apercibimiento, multa de hasta 500 DEG cuando la embarcación navegara u operara en infracción a lo dispuesto en la materia por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná sobre Navegación y Seguridad.

Capítulo 11
Transporte de hidrocarburos, sustancias nocivas liquidas sustancias nocivas perjudiciales y mercancías peligrosas

ART. 28.- Se impondrá apercibimiento o multa de hasta 500 DEG cuando la embarcación navegara u operara en infracción a lo dispuesto en la materia por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná sobre Navegación y Seguridad.

Capítulo 12
Transporte y vertimiento de desechos

ART. 29.- Se impondrá apercibimiento o multa de hasta 10000 DEG cuando la embarcación transportara desechos peligrosos en la Hidrovía careciendo de los certificados o de la autorización pertinente.

ART. 30.- Se impondrá apercibimiento o multa de hasta 10000 DEG cuando la embarcación vertiera en la Hidrovía desechos u otras materias contaminantes.

Capítulo 13
Régimen de Descarga

ART. 31.- Se impondrá apercibimiento, suspensión de la habilitación o multa de hasta 10000 DEG cuando hallándose habilitadas las instalaciones de recepción correspondientes, la embarcación descargara en zonas especiales hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, provenientes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, aguas sucias o basuras.

ART. 32.- Se impondrá apercibimiento, suspensión de la habilitación o multa de hasta 5000 DEG cuando hallándose habilitadas las instalaciones de recepción correspondientes, la embarcación descargara en la Hidrovía hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas transportadas a granel provenientes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, aguas sucias o basuras.

Artículo 149: En la parte final se remite a la aplicación de las sanciones previstas por el Título I, Capítulo 2, artículo 18, del presente régimen. En realidad debe referirse al artículo 7 que establece las sanciones y no al artículo 18 que habla del personal embarcado.

Artículo 150: , debiéndose garantizar plenamente la intervención y el ejercicio del derecho a la defensa de él o los afectados.

ART. 33.- A excepción de lo dispuesto por este Título, la aplicación del presente régimen se ajustará a las normas de procedimiento administrativo del país que juzgue la infracción.

Artículo 151: sin modificación

Artículo 152: El sumario administrativo será instruido por el juez que designare la autoridad competente de cada País Signatario y quedará terminado dentro de los 180 días de su iniciación. La resolución definitiva será dictada dentro del plazo de 30 días de hallarse la causa en estado de resolución, transcurrido dicho plazos, sin que culmine el sumario o en su caso sin que se dicte resolución se considerará automáticamente concluido el sumario y sobreseída de la causa.

[Handwritten signatures and marks are visible in the bottom left corner of the page.]

Artículo 153: se suprime la palabra : administrado por afectado

ART. 34.- *Se aplicara el principio de informalidad en favor del administrativo.*

Artículo 154: El segundo párrafo quedará redactado de la siguiente manera: Sólo se podrá impedir el despacho de la embarcación estando ésta en puerto, hasta que se dé cumplimiento a lo establecido en los artículo 160 y 163.

ART. 35.- *El incumplimiento de los actos procedimentales no autoriza la detención de los sujetos imputados en la comisión de la infracción, ni la detención o demora de las embarcaciones*

155 al 158: sin modificación

ART. 36.- *La comisión de las infracciones previstas por este régimen comportara el labrado del acta de infracción correspondiente de conformidad con el modelo agregado como Anexo I. El acta de infracción quedara invalidada cuando se omitiera asentar cualesquiera de los datos que debe contener.*

Artículo 159: El armador y el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, el piloto o cualquier integrante de la tripulación serán notificados personalmente de la falta cometida con la copia del acta de infracción labrada por las autoridades competentes con la firma de recepción y del notificador, como constancia. Sin perjuicio de la notificación al representante designado del armador para realizar las gestiones relacionadas con la operación de la embarcación.

ART. 37.- *El armador y cualquier otro tripulante, quedaran notificados de la falta cometida con la copia del acta de infracción labrada, siempre que hubiera sido recibida por el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación.*

Artículo 160: El armador, capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, el piloto y cualquier otro tripulante, según corresponda, deberán presentarse en el procedimiento en el plazo de quince (15) días a partir de la notificación del acta de infracción, prevista en el artículo 158 y 159 respectivamente.

Handwritten signatures and initials in the left margin, including a large signature and the word 'Ampe'.

ART. 38.- El armador, capitán, patrón, oficial fluvial a cargo de la embarcación y cualquier otro integrante de la tripulación, según corresponda, deberán presentarse personalmente o por medio de representante en el procedimiento administrativo en el plazo de treinta (30) días computados a partir de la notificación de la infracción cometida. La falta de presentación no importara presunción alguna en contra del incompareciente.

Artículo 161: Se elimina la parte final y se agrega l: No presentándose él o los afectados a la segunda citación a ser notificada de conformidad al artículo 159, proseguirán las actuaciones administrativas.

Artículo 162: La Autoridad Competente de un País Signatario en el que se labren actuaciones contravencionales está obligada a solicitar por exhorto a su similar de otro País Signatario, la recepción de declaración indagatoria al Armador o Personal Embarcado que resulte imputado de la comisión de una infracción cuando el mismo se domicilia en el país exhortado. Tal declaración indagatoria tendrá los mismos efectos procesales que la recibida en el País Signatario que haya instruido las actuaciones.

Artículo 163: sin modificación

Artículo 164: Se suprime la siguiente frase, con poder suficiente para prestar declaración indagatoria administrativa ante las Autoridades Competentes del País Signatario, en el que se desempeñe tal representación.

El plazo se cambia de 5 cinco días a 15 quince días.

ART. 39.- El armador, capitán, patrón u oficial fluvial al cargo de la embarcación y cualquier otro tripulante que no tuvieran domicilio ni representación en el país en el que substanciaran las actuaciones administrativas deberán designar representante a los fines del procedimiento pertinente.

Artículo 165 al 167: sin modificación

ART. 40.- Se podrá conceder facilidades para el pago de las multas impuestas.

Artículo 168: se elimina la última parte.

Artículo 169 y 170: sin modificación

ART. 41.- La Comisión del Acuerdo será el órgano competente para entender en grado de apelación las faltas e infracciones cometidas tanto por los armadores como por los tripulantes.

ART. 42.- El plazo para reunir a la Comisión del Acuerdo será de 60 días de notificada la resolución correspondiente.

ART. 43.- Los actos administrativos dictados en virtud de la aplicación del presente régimen, una vez que la Comisión del Acuerdo se ha expedido, se hallarán sujetos a revisión judicial. La revisión judicial se regirá por las normas del país en el que se hubieran dictado.

Artículo 171 al 175: sin modificación

Artículo 176 al 180: sin modificación

TITULO IV - DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

ART. 44.- Adoptanse los Derechos Especiales de Giro (DEG) como unidad de cuenta para el calculo de las multas. Su valor estará dado por la cotización de la unidad en la plaza de New York, Estados Unidos de América, a la fecha del labrado del acta de infracción o del día hábil inmediatamente anterior. Su conversión se efectuara en base al valor oficial de la moneda del país que aplique la multa.

[Handwritten signatures and initials are visible in the left margin of this section.]

ANEXO V

La Jefe de la Delegación de Bolivia informó sobre el desarrollo de los trabajos de mantenimiento en el Canal Tamengo. A tiempo de señalar que este Canal forma parte del sistema de navegación de la Hidrovía Paraguay-Paraná, destacó que el mismo se constituye actualmente en la única vía de acceso de su país a la Hidrovía y por tanto de salida de sus crecientes exportaciones al mercado internacional, por el Atlántico.

Informó, asimismo, que las reiteradas gestiones de Bolivia en procura de mejorar las condiciones de navegabilidad en esa región, fueron concretadas, gracias a la valiosa cooperación del Gobierno de Argentina, con la suscripción del "Acuerdo Operativo Boliviano-Argentino para el dragado de mantenimiento del Canal Tamengo", y refrendado por el Brasil, en ocasión de la XVII Reunión del CIH.

En aplicación de este Acuerdo, se iniciaron las operaciones de dragado de mantenimiento en noviembre de 1996, teniendo previsto efectuar una remoción de sedimentos del orden de 402.000 metros cúbicos, cantidad que representa alrededor del 10% de lo recomendado en el módulo A + B1, estudio que para esa zona sugiere una remoción de 4 millones de metros cúbicos.

Comunicó que lamentablemente, esas metas no pudieron ser cumplidas, toda vez que no se pudo ejecutar las mencionadas obras en las aguas de jurisdicción brasilera. (El Canal Tamengo tiene una longitud de 10.5 km., de los cuales 6.5 son de soberanía compartida y 4 de soberanía brasilera).

Hasta el presente no se cuenta con la licencia de operación, no obstante que han sido solventadas todas las condiciones planteadas por las autoridades del Brasil. En agosto del presente año, se presentó el Plan de Control Ambiental, el que fue aprobado por autoridades del Estado de Mato Grosso del Sur y del IBAMA.

Señaló, asimismo, que el Gobierno boliviano ha tomado conocimiento que las dificultades para la expedición de la licencia de operación respectiva, se originan en la intervención del Ministerio Público, que ha llevado el caso a las vías judiciales.

Frente a esta situación, que incluso podría invalidar los avances en el dragado hasta ahora logrados, llamó la atención del Comité Intergubernamental de la Hidrovía, a efectos de lograr su pronunciamiento, destacando las siguientes connotaciones:

- Que si bien este problema operativamente involucra a dos países, tiene un impacto de orden multilateral.
- Que las obras de dragado se inscriben en compromisos derivados del Acuerdo internacional denominado "Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná", suscrito soberanamente por los cinco países; y

Que la ausencia de una solución pronta generaría un precedente negativo, que pondría en duda la viabilidad del gran proyecto de la Hidrovía, cuyo impacto no se reduce a mejorar las condiciones de navegabilidad, sino que influye en el desarrollo económico y social del área al que está vinculado.