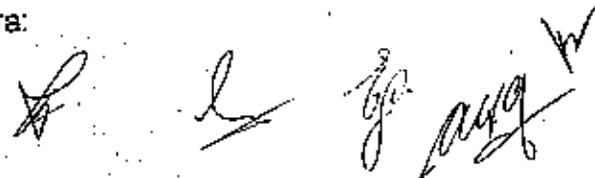


**INFORME FINAL DE LA XXVIIa. REUNION DEL
COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA
PARAGUAY-PARANÁ
(Pto. de Cáceres - Pto. de Nueva Palmira)**

Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia
8 y 9 de abril de 1999

- I. El Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) se reunió en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia, los días 8 y 9 de abril de 1999, precedido por Reuniones de Grupos Técnicos, Grupos Asesores y la Comisión de Coordinación Técnica, las que se llevaron a cabo los días 5, 6 y 7 del mismo mes y año.
- II. La conformación de las respectivas Delegaciones se encuentra indicada en el Anexo I del presente Informe, así como la nómina de los representantes de los Organismos Regionales, Observadores y de los miembros de la Secretaría Ejecutiva del Comité.
- III. En la sesión inaugural intervino en primer lugar el Presidente de Tumo, Embajador Emilio GIMENEZ FRANCO de la Delegación del Paraguay, quien dió las palabras de bienvenida a los demás participantes, agradeció la presencia del Excmo. Sr. Canciller de la República de Bolivia y deseó éxitos a las deliberaciones de la presente reunión.
- IV. A continuación, el Excmo. Sr. Canciller de la República de Bolivia, Embajador Javier MURILLO DE LA ROCHA, mediante auspiciosas palabras, dejó oficialmente inaugurada la XXVIIa. Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná. Su intervención se encuentra contenida en el Anexo II al presente Informe.
- V. Posteriormente, se procedió a la elección de las autoridades de la Reunión, siendo elegida como Presidente de la misma, la Licenciada Ana María SOLARES GAITE, Jefe de la Delegación de Bolivia. La Vice-Presidencia quedó a cargo del Embajador Adolfo SARACHO, Jefe de la Delegación de Argentina y la Relatoría recayó en la Secretaría Ejecutiva.
- VI. Posteriormente, se aprobó el Temario de la reunión, el cual quedó establecido de la siguiente manera:



1. Informe de las Actividades desarrolladas por la Secretaría Ejecutiva en el período transcurrido entre la última Reunión de Jefes de Delegación y la presente Reunión.
2. Aprobación de las Actas de los Grupos Técnicos que sesionaron en: Foz de Iguazú-Brasil; el 22, 23 Y 24 de abril de 1998, en Santa Cruz de la Sierra-Bolivia, 22, 23 y 24 de abril de 1998; en Asunción-Paraguay; 3, 4 y 5 de agosto de 1998 y el Acta del Grupo Asesor Naval que sesionó en Asunción-Paraguay; 3, 4 y 5 de agosto de 1998.
3. Acta de los Grupos Técnicos.
4. Acta del Grupo Asesor Naval.
5. Acta de la CCT.
6. Informe de la ALADI:
 - a) Encuentros de los Sectores Productivos de las Áreas de Influencia de la Hidrovía.
 - b) Incorporación de los Reglamentos de la Hidrovía a los Ordenamientos Jurídicos Nacionales de los Países miembros.
 - c) Sistema de Información para la Hidrovía.
 - d) Resultado del Taller sobre Gestión Participativa de la Cuenca Hidrográfica Parana.
7. Informe del FONPLATA.
8. Unión Europea - Definición de la Alternativa y el Puerto a desarrollar en la Fase II - Programa de Capacitación Fase III.
9. Organización del Foro Consultivo.
10. Firma del Informe Final de la Reunión de Jefes de Delegación que se efectuó en Buenos Aires el día 15 de julio de 1998.
11. Varios:
 - Informe de la Comisión del Acuerdo.
 - Actualización del Cronograma de Finalización de la Formulación de los Proyectos de Reglamentos Pendientes.
 - Intervención del representante de la Bolsa de Comercio de Rosario - Pcia. de Santa Fe de la República Argentina.
 - Intervención del representante del Comité Federal de la Hidrovía de la República Argentina.

- Intervención del representante de la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata.
- Obras Ejecutadas.
- Revisión del Reglamento de las Dimensiones Máximas de los Convoyes.
- Próxima Reunión.

VII. Pasando al tratamiento del Punto 1, el Secretario Ejecutivo del CIH, Sr. Jesús GONZALEZ, previamente a informar sobre las actividades desarrolladas por la Secretaría en el período comprendido entre la Reunión de Jefes de Delegación y la presente, destacó que próximamente, en el mes de septiembre, se cumplirán diez años de la creación del CIH, resaltando que el mismo inició sus actividades en el año 1990 en el marco del Tratado de la Cuenca del Plata. Se refirió también a los avances de este proceso de integración, recordando que el **Acuerdo de Transporte Fluvial** fue negociado en esta Ciudad en 1991 y suscrito por parte de los Sres. Cancilleres de la Cuenca del Plata, en la República Argentina, en el año 1992 y destacando la legislación derivada de dicho Acuerdo así como la realización de las acciones y proyectos de cooperación técnica y financiación, brindada por los organismos internacionales y regionales, en procura de impulsar el desarrollo de este Programa.

Entre las tareas desarrolladas en el mencionado período, informó sobre la participación en el Seminario sobre Integración Fluvial Sudamericana, celebrado en la Universidad Simón Bolívar de la Ciudad de Caracas - República de Venezuela en el cual, miembros de la Secretaría expusieron los avances del Programa. A partir de esta presencia y del interés demostrado por Organismos presentes en dicho Seminario, la Secretaría informalmente inició algunos contactos con representantes de la Corporación Andina de Fomento (CAF), con el objeto de perfilar una solicitud de asistencia financiera para desarrollar un Proyecto sobre un Sistema de Indicadores de Sustentabilidad para la Hidrovía Paraguay-Paraná, cuyo proyecto preliminar se elaboró por el Centro de Investigaciones de Agricultura Tropical de Cali - Colombia y la Secretaría Ejecutiva. Asimismo, para tal fin se recibió el apoyo de la Oficina Regional de la UNESCO con sede en Montevideo.

Por otra parte, informó acerca de la suscripción del Acuerdo de Cooperación entre la Secretaría General de la ALADI y la Secretaría Ejecutiva, celebrada en la sede de esta última, con el objeto de avanzar, a través de la cooperación del FONPLATA, en el desarrollo de la primera etapa del Estudio sobre un Sistema de Información de la Hidrovía.

Finalmente, comentó la situación actual del Acuerdo Modificatorio al Convenio OCT/NR/CIH-2/95, por el cual se amplió el alcance del Estudio "Desarrollo de la Zonas Productivas en las Areas de Influencia Portuaria", financiado por el FONPLATA, incorporando la especialidad minería.

- VIII. En cuanto al tratamiento del punto 2 del Temario, las Delegaciones convinieron en aprobar el Acta del Grupo Técnico que trató el documento Incentivos Fiscales y Otros Otorgados a los Armadores de la Hidrovía, cuya reunión se efectuó en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra - República de Bolivia, durante los días 22, 23 y 24 de abril de 1998.

Asimismo, aprobaron el Acta del Grupo Técnico que trató el documento Régimen Unico de Seguridad - Adecuación del SOLAS, cuya reunión se celebró en la Ciudad de Foz do Iguazú - República Federativa del Brasil, durante los días 22, 23 y 24 de abril de 1998.

También fueron aprobados los Informes Finales de las Reuniones de Grupos Técnicos y sus Actas adjuntas, las que tuvieron lugar durante los días 3, 4 y 5 de agosto de 1998, en la Ciudad de Asunción - República del Paraguay. Finalmente, se aprobó el Acta del Grupo Asesor Naval, que realizó su reunión en la misma oportunidad.

- IX. El tratamiento del Punto 3 del Temario: "Informe de los Grupos Técnicos", el Comité Intergubernamental de la Hidrovía tomó nota de su contenido, conclusiones y recomendaciones, así como de sus Apéndices.

Ante la imposibilidad que tuvo el Gobierno del Paraguay de acreditar representantes para las reuniones de dichos Grupos Técnicos, la Delegación de este País se comprometió a manifestarse sobre los mismos en un plazo no mayor a 45 días a partir de la fecha.

Por otra parte, las Delegaciones convinieron en la necesidad de convocar, a través de la Secretaría Ejecutiva, a los Grupos Técnicos que tienen a su cargo el tratamiento de la Adecuación del SOLAS; Asuntos Aduaneros y Pilotaje, para que sesionen entre los días 26 y 27 de mayo de 1999, en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra - República de Bolivia.

- X. Respecto al Punto 4: "Informe del Grupo Asesor Naval", la Delegación del Paraguay señaló que manifestará sus criterios en forma simultánea a las apreciaciones que haga sobre los informes de los Grupos Técnicos, es decir en un plazo no mayor a 45 días.

Las demás Delegaciones señalaron su disposición de aprobar tal informe, no obstante ello se esperará a la posición del Paraguay.

- XI. Con relación al punto 5 del Temario, las Delegaciones tomaron nota del Acta presentada por la Comisión de Coordinación Técnica y coincidieron en la conveniencia de convocar, a través de la Secretaría Ejecutiva, a dicha Comisión y al Grupo Asesor Ambiental, a reunirse los días 26 y 27 de mayo de 1999, en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra – República de Bolivia.
- XII. Con relación al Punto 6 del Temario, el Secretario General Adjunto de la ALADI, D. Gustavo MORENO, presentó un informe detallado sobre los puntos que figuran en el temario. Asimismo, efectuó la distribución del Informe sobre el Encuentro de Operadores y Usuarios de la Hidrovía Paraguay-Paraná y del Informe sobre Gestión Participativa e Impactos Ambientales en la Hidrovía Paraguay-Paraná. En cuanto a la incorporación de los Reglamentos a los Ordenamientos Jurídicos Nacionales de los Países miembros, informó que de los once reglamentos aprobados ya se encuentran siete registrados y protocolizados en la ALADI, los cuatro restantes fueron objeto de una consulta a la Delegación del Brasil por haberse detectado algunas imprecisiones en la traducción del castellano al portugués.

La Delegación del Brasil comunicó que está realizando el exámen correspondiente sobre estos cuatro reglamentos. Informó, asimismo que los siete protocolizados ya fueron internalizados en su Ordenamiento Jurídico Nacional.

En cuanto al Sistema de Información para la Hidrovía Paraguay-Paraná, expresó que se recibió en la ALADI, remitida por la Secretaría Ejecutiva del CIH copia del Convenio OCT/NR/CIH-2/95 "Estudio Desarrollo de las Zonas Productivas en el Area de Influencia Portuaria de la Hidrovía". Reiterando lo expresado por el Secretario Ejecutivo del CIH, puso en relieve la importancia de la suscripción del Acuerdo de Cooperación entre ambas Secretarías e informó que se cuenta con seis meses para iniciar la ejecución del mencionado estudio.

El informe completo se encuentra adjunto al presente como Anexo III.

- XIII. Con referencia al punto 7 del Temario, el representante del FONPLATA, D. Guillermo FABINI, dio a conocer el estado actual de ejecución del Convenio OCT/NR/CIH-2/95 y su Acuerdo Modificadorio, que fue recientemente suscripto con el CIH, y mediante el cual se incorpora la evaluación de la especialidad "minería" mediante la oportuna contratación de un especialista en ese tema.

Con referencia al Convenio OCT/NR/CIH-3/98 sobre el Sistema de Información para la Hidrovía Paraguay-Paraná, reiteró los conceptos

expuestos por la ALADI y el Secretario Ejecutivo del CIH, y solicitó la ratificación de las autorizaciones extendidas por los Países vía facsímiles, mediante la suscripción formal del Acuerdo.

XIV. El Punto 8 del Temario, relativo al estudio sobre los trece (13) Puertos de la Hidrovía, ejecutado con cooperación financiera no reembolsable de la Unión Europea, fue objeto de manifestaciones de las Delegaciones respecto a la identificación de un puerto, por país, para continuar con la realización de las Fases II y III del Proyecto. En tal sentido, los países comunicaron su respectivas elecciones, de la siguiente manera: Argentina -Puerto Barranqueras; Bolivia - Puerto Busch; Paraguay - Puerto Ayolás y Uruguay -Puerto de Nueva Palmira, quedando por definir el puerto de la R.F. del Brasil, el que será indicado próximamente por cada País.

XV. En cuanto al Punto 9 del Temario, la Secretaría Ejecutiva informó sobre la situación actual del documento sobre el Foro Consultivo de la Hidrovía y distribuyó a las Delegaciones la versión compilada de las observaciones recibidas por parte de las mismas.

Las Delegaciones encomendaron a la Secretaría Ejecutiva el perfeccionamiento del documento, con el propósito de examinar una última versión en su próxima reunión de Jefes de Delegación.

XVI. Como Punto 10 del Temario, las Delegaciones suscribieron el Informe Final de la Reunión de Jefes de Delegación, efectuada en la Ciudad de Buenos Aires, República Argentina, en fecha 15 de julio de 1998.

XVII. Como Punto 11: Varios, el Comité de la Hidrovía Paraguay-Paraná, trató los siguientes temas:

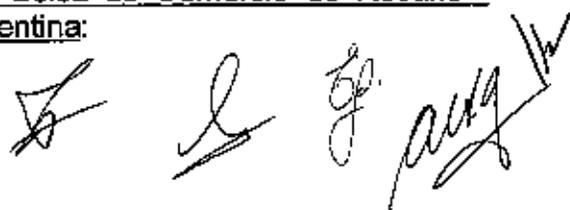
Informe de la Comisión del Acuerdo:

La Sra. Presidente de la Comisión del Acuerdo, Dra. Nimia OVIEDO de TORALES, informó en detalle sobre las actividades desarrolladas. El Primer Informe Semestral de dicha Comisión fue distribuido a las Delegaciones en la presente reunión y se adjunta como Anexo IV.

Actualización del Cronograma de Finalización de la Formulación de los Proyectos de Reglamentos Pendientes:

De acuerdo a la propuesta presentada por la Secretaría Ejecutiva, las Delegaciones aprobaron un nuevo Cronograma, que establece los plazos en los que cada Grupo de Trabajo deberá finalizar la elaboración del reglamento respectivo. Dicho Cronograma se encuentra como Anexo V.

Intervención del representante de la Bolsa de Comercio de Rosario - Pcia. de Santa Fe de la República Argentina:



El Dr. Carlos PALERMO en representación de esta Institución, a tiempo de destacar las obras realizadas por su país desde Santa Fé al Océano, y de señalar que cuenta con información sobre las obras a ejecutarse desde Santa Fé hasta Asunción, manifestó su preocupación por la ausencia de información similar para el tramo aguas arriba de Asunción, señalando que un mejoramiento de las obras a lo largo de la Hidrovía es de amplio beneficio para todos los Países y mejora su competitividad en los mercados internacionales.

Intervención del representante del Comité Federal de la Hidrovía de la República Argentina:

El Senador Abelardo PACAYUT solicitó la pronta realización de las obras pendientes desde Santa Fe al Norte (República Argentina), destacando la importancia del impacto económico-social de las obras ya efectuadas, lo cual fue en beneficio de todas las poblaciones ribereñas, especialmente de aquellas que tienen puerto en el litoral fluvial argentino.

También puso en conocimiento de la Presidencia y de los Delegados de los Países miembros la decisión adoptada por el Gobierno de la Provincia de Entre Ríos (República Argentina), en sentido de otorgar a la República de Bolivia un predio dentro del área del Puerto de Ibicuy (Km 218 de la Hidrovía), en carácter de Puerto Libre. Asimismo, destacó la importancia de una inversión de 38 millones de dólares, que el Estado Nacional Argentino aporta para la construcción del Nuevo Puerto de Ibicuy, de los cuales ya se han invertido 15 millones. Estas obras permitirán la transformación de este puerto en el "Primer Puerto de Transferencia sobre el Río Paraná".

Intervención del representante de la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata:

El Dr. Horacio LOPEZ resaltó las obras ejecutadas en el marco de los estudios del Programa Hidrovía y expresó el firme apoyo de esa Comisión para la ejecución del mismo, en particular en lo que se refiere a la infraestructura física. Solicitó, al mismo tiempo, se intensifiquen las acciones tendientes a lograr este objetivo.

Intervención del Dr. Mangio MEDINA - Senador Nacional y Presidente de la Comisión de Defensa de los Recursos Naturales del Parlamento de la República del Paraguay:

Luego de presentarse y saludar a los participantes, manifestó su complacencia por el desarrollo de las deliberaciones y anunció que la Comisión que él preside tiene el máximo interés en colaborar y apoyar las acciones dentro del Programa desde el ámbito del Parlamento Nacional.

7



Obras Ejecutadas:

La Delegación de Bolivia informó sobre la culminación de las obras de dragado de mantenimiento del Canal Tamengo, destacando la importancia que las mismas revisten para la comunicación de su país con la Hidrovia y que ellas fueron ejecutadas en el marco de un espíritu solidario, con la decidida colaboración del Gobierno de la Argentina y el apoyo del Gobierno de Brasil.

Las demás Delegaciones manifestaron su satisfacción por tal hecho, que es el resultado de los esfuerzos conjuntos que se realizan en el Programa de la Hidrovia.

Revisión del Reglamento de las Dimensiones Máximas de los Convoyes:

La Delegación Argentina sostuvo que, las exigencias del mercado internacional obligan en este caso particular a la Argentina, a generar condiciones de competitividad especialmente en materia de transporte. Ello, dentro del marco de lo acordado por los Sres. Cancilleres de la Cuenca del Plata en el Acta Conjunta de fecha diciembre de 1997, en la que "resaltaron el trabajo que desarrolla el CIH orientado a eliminar trabas y procedimientos que dificulten la operación de la vía navegable. En dicha Acta decidieron incorporar los reglamentos y normas dictadas por el CIH y establecieron la metodología para actualizar dichos reglamentos en el futuro en el Art. 3° de la Resolución adoptada en la V Reunión Extraordinaria de los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, realizada con fecha 14 de diciembre de 1997, en Montevideo - República Oriental del Uruguay.

La Delegación Argentina considera sumamente importante y propone al CIH la inmediata revisión y actualización del Reglamento de Dimensiones Máximas de los Convoyes y basa esta solicitud en las condiciones de navegabilidad del curso fluvial como consecuencia de la persistencia de la altura del agua y de los avances tecnológicos incorporados en materia de seguridad de la navegación (navegación satelital-DGPS; mayor potencia en motores; entre otros).

La Delegación de Bolivia señaló que comparte plenamente la solicitud y la argumentación formulada por la representación Argentina, haciendo suyo el planteamiento de encaminar a la brevedad posible acciones orientadas a revisar el reglamento en cuestión.

La Delegación de Brasil manifestó considerar necesario concluir el tratamiento relativo a todos los reglamentos antes que se inicien ejercicios de revisión.

Por su parte la Delegación de Paraguay manifiesta que el Reglamento sobre "Dimensiones Máximas de los Convoyes", fue aprobado en base al diseño de las obras previstas en el Módulo A, las mismas que no se han realizado, se continúa navegando con el río en las condiciones existentes en la época del estudio.

Entiende por lo tanto, que no se puede modificar el Reglamento hasta tanto se ejecuten las obras previstas para mejorar las condiciones de navegación. Considera además, que la actualización de los Reglamentos debería llevarse a cabo una vez que los mismos se hallen vigentes en todos los Países miembros.

La Delegación de Uruguay quiere dejar constancia de su preocupación por el tema relativo a la práctica de pilotaje al cual le otorga una relevancia especial. Entiende que el tratamiento del mismo está siendo postergado desde el año 1997, razón por la cual considera que debe ser analizado con alta prioridad en la primera oportunidad que tengan actuación los Grupos Técnicos.

Plan de Contingencia:

La Delegación de Paraguay informó que tiene incluido su Plan de Contingencia y que será remitido a la brevedad a la Secretaría Ejecutiva del CIH.

Próxima reunión:

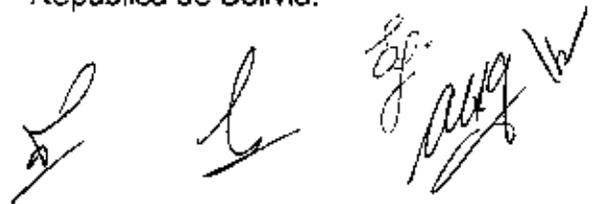
El Comité a tiempo de convenir que su próxima reunión será en la República de Argentina, en fecha que la Delegación de este país se comprometió a proponer a la brevedad posible, decidió también llevar a cabo una Reunión de Jefes de Delegación los días 28 y 29 de mayo del corriente año, en la Ciudad de Santa Cruz, atendiendo la invitación expresa que para el efecto formuló la Delegación de Bolivia. Dicha reunión que estará precedida por las reuniones de la Comisión de Coordinación Técnica, Grupo Asesor Ambiental y los Grupos Técnicos sobre Asuntos Aduaneros, Pilotaje y Régimen de Seguridad - Adecuación del SOLAS, considerará el resultado de sus conclusiones, así como el documento sobre el Foro Consultivo.

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

1/XXVII. Aprobar el Informe de las Actividades desarrolladas por la Secretaría Ejecutiva.

9

- 2/XXVII. Aprobar el Acta del Grupo de Incentivos Fiscales y Otros otorgados a los Armadores de la Hidrovía, reunido en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra – República de Bolivia, los días 22, 23 y 24 de abril de 1998.
- 3/XXVII. Aprobar el Acta de la reunión del Grupo Técnico de Adecuación del SOLAS, realizada en la Ciudad de Foz do Iguazú – República Federativa del Brasil, los días 22, 23 y 24 de abril de 1998.
- 4/XXVII. Aprobar el Informe Final de los Grupos Técnicos, reunidos en la Ciudad de Asunción – República del Paraguay, los días 3, 4 y 5 de agosto de 1998.
- 5/XXVII. Aprobar el Acta del Grupo Asesor Naval, reunido en la Ciudad de Asunción – República del Paraguay, los días 3, 4 y 5 de agosto de 1998.
- 6/XXVII. Convocar, a través de la Secretaría Ejecutiva, al Grupo sobre Asuntos Aduaneros a reunirse los días 26 y 27 de mayo del año en curso en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra – República de Bolivia.
- 7/XXVII. Convocar, a través de la Secretaría Ejecutiva, a la Comisión de Coordinación Técnica a reunirse los días 26 y 27 de mayo del año en curso en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra – República de Bolivia.
- 8/XXVII. Convocar, a través de la Secretaría Ejecutiva, al Grupo Asesor Ambiental a reunirse los días 26 y 27 de mayo del año en curso en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra – República de Bolivia.
- 9/XXVII. Convocar, a través de la Secretaría Ejecutiva, al Grupo Técnico que tiene el tratamiento sobre Adecuación del SOLAS, a reunirse los días 26 y 27 de mayo del año en curso en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra – República de Bolivia.
- 10/XXVII. Convocar, a través de la Secretaría Ejecutiva, al Grupo Técnico que tiene el tratamiento sobre Pilotaje, a reunirse los días 26 y 27 de mayo del año en curso, en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra – República de Bolivia.



11/XXVII. Convocar, a través de la Secretaría Ejecutiva, a una reunión de Jefes de Delegación, a celebrarse los días 28 y 29 de mayo del año en curso, en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra - República de Bolivia.

12/XXVII. Aceptar el ofrecimiento de la Delegación Argentina para celebrar la XXVIIIa. Reunión del Comité en su país, en fecha que próximamente propondrá.

Reser
Nota

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

XX. La Reunión clausuró sus deliberaciones el día 09 de abril de 1999, con la aprobación del presente Informe.



REPUBLICA ARGENTINA



REPÚBLICA DE BOLIVIA



REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL



REPÚBLICA DEL PARAGUAY



REPÚBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

ACTA DEL GRUPO ASESOR NAVAL

Santa Cruz de la Sierra, Abril 5 - 7 de 1999

I. Los representantes de las Armadas en el Grupo Asesor Naval del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná, (Puerto Cáceres- Nueva Palmira), se reunieron en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra los días 5 al 7 de Abril del año 1.999.

II. La Representación de cada Armada de los países, estuvo a cargo de los señores:

Contraalmirante CARLOS DANIEL CARBONE
SECRETARIO GENERAL NAVAL
ARMADA ARGENTINA

Vicealmirante ISAIAS LANDIVAR LANDIVAR
COORDINADOR DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
ARMADA BOLIVIANA

Contra-Almirante MURILLO DE MORAES REGO CORREA BARBOSA
SUBJEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
MARINA DEL BRASIL

III. La presidencia de la reunión fué ejercida por el señor Vice-Almirante Isaias Landívar Landívar, Representante de la Armada Boliviana, estando presente los Miembros del Grupo Asesor Naval, indicado en el Agregado I, lista de participantes.

A continuación se analizó la agenda de la reunión propuesta en los días 5 al 7 de Abril de 1999.

IV. DESARROLLO DE LA AGENDA

IV.1. LISTA DE SEÑALES

- a) Los representantes de las Armadas de Argentina y de Brasil presentaron los proyectos de la "LISTA DE SEÑALES".
- b) Analizadas las dos propuestas presentadas se discutió y consensuó el texto final de la "LISTA DE SEÑALES".

- c) En la próxima reunión del C.I.H. se presentará el texto final de la "LISTA DE SEÑALES", para consideración y aprobación.
- d) Se acordó que los Servicios y Direcciones de Hidrografía efectuarán consultas previas a la próxima reunión agilizando de esta manera la tarea asignada en el ítem anterior

IV.2. VARIOS.

- a) La Delegación de la Argentina publicará sus "Avisos a los Navegantes", del trecho de su responsabilidad de la Hidrovía Paraguay - Paraná, en forma mensual, en vez de quincenal, dejando sin efecto lo acordado en el punto IV.2, ítem b, correspondiente al Acta de Asunción de fecha 4 de Marzo 1998.

- b) Dado que una cartografía adecuada debe acompañar el incremento de tráfico fluvial y dimensionamiento de las flotas y comboyes, el Grupo Asesor Naval analizó la conveniencia de avanzar en los aspectos conducentes a la confección del Plan Cartográfico de la Hidrovía aun pendiente.

Por ello en función de los antecedentes obrantes como resultado de los análisis que sobre el tema se hiciera en reuniones anteriores, los señores Representantes de las Armadas acuerdan concurrir a la próxima reunión del Grupo Asesor Naval con propuestas que permitan consensuar opiniones sobre:

- Especificaciones técnicas para los levantamientos hidrográficos.
- Especificaciones técnicas para los productos cartográficos.
- Responsabilidad de cada Servicio Hidrográfico en la ejecución del plan general.
- Cronograma de Actividades.

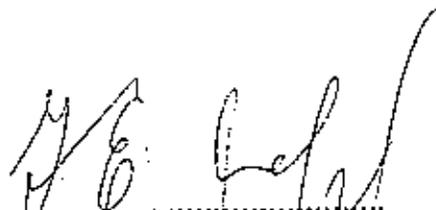
V. TEMAS PARA LA PROXIMA REUNION

1. Presentación del texto final de la "Lista de Señales".
2. Análisis del Plan Cartográfico General de la Hidrovía.
3. Varios.

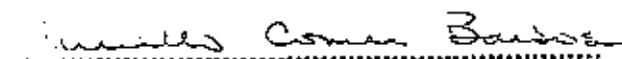
NOTA. Dada la ausencia de los Representantes de las Armadas de la República del Paraguay y el Uruguay, el Grupo Asesor Naval acordó remitirles la presente Acta para conocimiento y consideración.



REPUBLICA ARGENTINA



REPUBLICA DE BOLIVIA



REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

AGREGADO I

LISTA DE PARTICIPANTES
Santa Cruz de la Sierra, Abril 5 - al 7 de 1999

ARGENTINA

Contraalmirante CARLOS DANIEL CARBONE
SECRETARIO GENERAL NAVAL
ARMADA ARGENTINA

Capitán de Navío RICARDO LUIS POY
JEFE SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL
ARMADA ARGENTINA

BOLIVIA

Vicealmirante Isaias Landívar Landívar
COORDINADOR DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA
ARMADA BOLIVIANA

Capitán de Navío DAEN. Angel Valdivia Muñoz
DIRECTOR SERVICIO NACIONAL DE HIDROGRAFIA NAVAL
ARMADA BOLIVIANA

Capitán de Fragata DEMN. Sergio H. Parada Gamarra
DIRECTOR GENERAL CAPITANIAS DE PUERTO
ARMADA BOLIVIANA

BRASIL

Contra-Almirante MURILLO DE MORAES REGO CORREA BARBOSA
SUBJEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
MARINA DEL BRASIL

Capitán de Mar y Guerra (FN) WERNER GRIPP
AGREGADO NAVAL A LA EMBAJADA DE BRASIL EN LA REPUBLICA DE
BOLIVIA
MARINA DEL BRASIL

Capitán de Fragata CARLOS AUGUSTO MEDEIROS DE ALBUQUERQUE
ENC.DE LA DIVISION LEVANTAMIENTOS-DIRECCION DE HIDROGRAFIA
Y NAVEGACION.
MARINA DEL BRASIL

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

Santa Cruz de la Sierra, Bolivia
8 y 9 de abril de 1999

ARGENTINA

- Emb. Adolfo SARACHO
Jefe de Delegación
- Dr. Juan Carlos SAINT-LARM
Cónsul General
Consulado General de Argentina
- Sr. Rogelio WEIDMANN
Presidente de la Comisión de Coordinación
Interjurisdiccional del Programa Hidrovía
Paraguay-Paraná
- Cap. Luis Roberto Pablo VILA
Asesor de la Subsecretaría de Transporte
Aerocomercial, Fluvial y Marítimo
Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos
- Calte. Carlos Daniel CARBONE
Secretario General Naval
Armada Argentina
- Sr. Ricardo Luis POY
Jefe Servicio de Hidrografía Naval
Armada Argentina
- Cap. Miguel CLEMENTS
Jefe Departamento Intereses Marítimos
Armada Argentina
- Cap. Frag. Guillermo Josue BARTOLETTI
Jefe División Derecho Marítimo
Secretaría General Naval
Armada Naval Argentina



- Pref. May. Roberto Raúl BARRERO
Prefectura Naval Argentina
- Dra. Beatriz Cristina MELENDEZ
Asesora
Comisión de Coordinación
Interjurisdiccional del Programa Hidrovía
Paraguay-Paraná
- Dr. Alejandro Mario MOLINARI
Coordinador en la Gerencia Técnica
Superintendencia de Seguros
- Dr. Gustavo GREEN
Delegación Argentina ante CIH
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
- Sr. Juan ARCAUTE
Delegación Argentina ante CIH
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
- Lic. Inés GOMEZ
Coordinadora Programa EIA
Secretaría de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable
- Ing. Juan José MORELLI
Jefe Departamento Estudios y Proyectos
Dirección Nacional de Vías Navegables
- Ing. Rolando BUSTOS
Asesor Técnico
Administración General de Puertos
- Ing. Guillermo SARAVI
Asesor Técnico
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional
del programa Hidrovía Paraguay-Paraná
- Ing. Claudio CARRION
Jefe de División Dragado – Señalamiento y Relevamiento
Departamento Paraná Medio
Dirección Nacional de Vías Navegables
- Dra. Cora BONET
Secretaría Técnica de la Dirección de Política Hídrica
Secretaría de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable



Lic. Ernesto MARTINEZ
Asesor de la Subsecretaría de Puertos y
Vías Navegables

Cap. Nav. Osvaldo CASAL
Asesor de la Subsecretaría de Puertos y Vías
Navegables

BOLIVIA

Emb. Ana María SOLARES GAITE
Viceministro de Relaciones Económica Internacionales
e Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

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

Ing. Arturo ZURITA CASTELLON
Director General de Transportes
Viceministerio de Transportes,
Comunicaciones y Aeronáutica Civil
Ministerio de Desarrollo Económico

Calimte. Mariano GOMEZ BARTHELEMI
Director General Naval, Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres
Ministerio de Defensa Nacional

Cn. DAEN César ROJAS CANELAS
Director General de Puertos y Vías Navegables
Ministerio de Defensa Nacional

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

Cn. DAEN Angel VALDIVIA MUÑOZ
Director del Servicio Nacional de Hidrografía Naval
Ministerio de Defensa Nacional



- Cn. DAEN Sergio PARADA
Director de Capitanías de Puertos
Ministerio de Defensa Nacional

- CF. DAEN Hugo ROCA MORALES
Jefe de Enlace – Santa Cruz
Ministerio de Defensa Nacional

- Tr.Cgon. Alex SEGOVIA FERNANDEZ
Jefe de Convenios Internacionales
Ministerio de Defensa Nacional

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

- Lic. Luis Alberto VIVADO JORDAN
Jefe de Control de Tránsito
Servicio Nacional de Aduanas

- Sr. Miguel Angel CASTRO FERNANDEZ
Jefe Unidad de Recursos Naturales y
Orden Territorial
Prefectura del Departamento de Santa Cruz

- Ing. Leónidas FERRUFINO CARRASCO
Asesor General de Asuntos Marítimos
Dirección General Naval e Intereses Marítimos,
Fluviales y Lacustres
Ministerio de Defensa Nacional

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

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

- Lic. Jorge W. TROCHE TROCHE
Asesor
Viceministerio de Política Tributaria
Ministerio de Hacienda

- Dra. **María Elisa LANDIVAR ROMERO**
Asesora Legal – Dirección de Relaciones del
Ministerio de Medio Ambiente
Prefectura del Departamento de Santa Cruz
- V.Aimte. **Isaías LANDIVAR LANDIVAR**
Coordinador Fuerza Naval Bolivia ante el CIH
Ministerio de Defensa Nacional
- M.C. **Héctor LUNA BUENO**
Unidad del Tratado de la Cuenca del Plata
Viceministerio de Relaciones Económicas Internacionales e
Integración - Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
- Cons. **Patricia VALDEZ MUNGUIA**
Viceministerio de Relaciones Económicas
Internacionales e Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
- Tn.Cgon. **Marco Antonio ARISPE JARJURI**
Unidad de Promoción de Intereses Fluviales y Lacustres
Ministerio de Defensa Nacional
- Sr. **Roland KELLER RAMOS**
Sub Administrador de Puerto Aguirre
Servicio Nacional de Aduanas
- Sr. **Walter Víctor ULLOA PEREZ**
SubAdministrador a.i.
Servicio Nacional de Aduanas
- Sr. **Rolando VASQUEZ**
Intendencia de Seguros
Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros
- Sr. **Abel MONTARIO GARCIA**
Hidrógrafo – Señalización Náutica
Fuerza Naval
- Lic. **Gilka AVERANGA RODRIGUEZ**
Servicio Nacional de Aduanas
- Ing. **David RADA RIVEROS**
Dirección General de Clasificación de Tierras y Cuencas
Viceministerio de Medio Ambiente,
Recursos Naturales y Desarrollo Forestal
Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación



BRASIL

- Sr. Hildebrando Tadeu Nascimento VALADARES
Cónsul General del Brasil en Santa Cruz
- Sr. Murillo de MORAES REGO CORREA BARBOSA
Subcheefe de Organicao do Estado Maior da Armada
Ministerio da Marinha
- Sr. Werner GRIPP
Adjunto Naval en Bolivia
Marina de Brasil
- Sr. Fabio Lobo Da COSTA RUIZ
Superintendente da Seguranca do Tráfego Aquaviário
D.P.C.
- Cdor. Evandro Pedro PINTO
Assesor – Secretaria da Receita Federal
- Sr. Gilberto RODRIGUEZ ORNELAS
Divisao de Asuntos Marítimos
Ministerio da Marinha
- Sr. Carlos Augusto Medeiros De ALBUQUERQUE
Encargado de la División de Levantamientos (DHN-21)
Directoria de Hidrografía y Navegación
Marina del Brasil
- Dra. Cleuza de Moraes GOMEZ
Gerente de Programa
Ministerio de Medio Ambiente
- Sr. Samuel Ricardo VAN DER LAAN
Jefe Núcleo Obras Mejoramiento
Administración Hidrovia de Paraguay
Ministerio de Transportes
- Eng. Alexandre José Trinas de FREITAS
Directorio de Puertos y Costas
Ministerio de Marina



Cap.Corb. Arionor Castro De SOUZA
Encargado de la División de Tráfico Acuaviario
Superintendente da Segurança do Tráfico Acuaviario
Directoria de Portos e Costas
Ministerio da Marinha del Brasil

Sr. Rucemah Leonardo Gomes PEREIRA
Arbitro Regulador de Averia Maritimas
Asociación Brasileña de Dirección Marítima

PARAGUAY

Lic. Emilio GIMENEZ
Viceministro de Relaciones Exteriores para
Asuntos Económicos

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

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

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

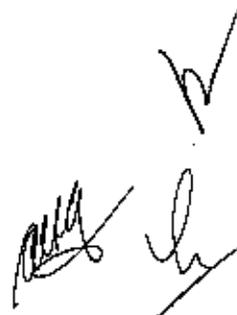
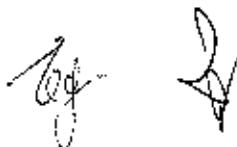
Ing. Juan Ranulfo ALMADA I.
Gerente
Administración Nacional de
Navegación y Puertos

Sr. Manlio MEDINA
Senador Nacional
Presidente Comisión Nacional de Defensa de los
Recursos Naturales

Sr. Alfredo ESTIGARRIBIA
Asesor Comisión Nacional de Defensa de los
Recursos Naturales

URUGUAY

Ing. Conrado SERRENTINO
Vice Ministro de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Transporte y obras Públicas



Dra. Adela Marina LEGAZCUE
Directora
Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo (DNT-MTOP)
Ministerio de Transportes y Obras Públicas

Cap.Nav.® Julio LAMARTHÉ
Director de Asuntos Limitrofes
Ministerio de Relaciones Exteriores

Min. Aldo Jorge CIASULLO
Cónsul General en Santa Cruz de la Sierra
Ministerio de Relaciones Exteriores

Ing. Nav. Luis R. PERDOMO
Director División Técnico Naviero
Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo(MTOP)
Ministerio de Transportes y Obras Públicas

Cdor. J. Ernesto RYTCHENBERG
Asesor Económico, Financiero y Fiscal de Dirección
Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo, MTOP
Ministerio de Transportes y Obras Públicas

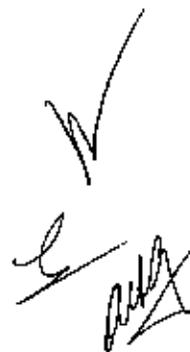
Ing. Ariel RODRIGUEZ AROZTEGUI
Director de la División de Hidráulica y Fluvial
Dirección Nacional de Hidrografía
Ministerio de Transportes y Obras Públicas

Sr. Carlos María AYESTARAN
Gerente
Banco de Seguros del Estado

CapFrag (CP) Carlos ORMAECHEA
Departamento de Legislación y Acuerdos Internacionales
Prefectura Nacional Naval

CapFrag (CP) Ernesto SERRON
Prefecto de Colonia
Prefectura Nacional Naval

CapFrag (CP) Julio César BARRERA
Prefecto de Nueva Palmira
Prefectura Nacional Naval



SECRETARIA EJECUTIVA

Sr. Jesús GONZALEZ
Srta. Beatriz Alicia PEREZ
Pref.May. Edgardo Alberto OJEDA
Lic. Carlos SERRENTINO
Dr. Marcelo C. ERCOLI
Sra. Stella Maris PEREZ
Lic. María José MOSSO
Sra. Mercedes Lía PEREZ
Lic. Ricardo GOÑI



I. ORGANISMOS REGIONALES

ALADI

Dr. Gustavo MORENO
Secretario General Adjunto

COMITÉ FEDERAL

Senador Abelardo PACAYUT

C.P.T.C.P.

Sr. Horacio LOPEZ
Director

Sr. Joaquín AGUIRRE
Director

Sra. Verónica PEREIRA FANTONI
Secretaría Ejecutiva

FONPLATA

Lic. Raúl LAFUENTE
Secretario Ejecutivo

Dr. Alfredo R. BRIDGE
Jefe de Area Operaciones

Ec. Guillermo FABINI
Analista Financiero



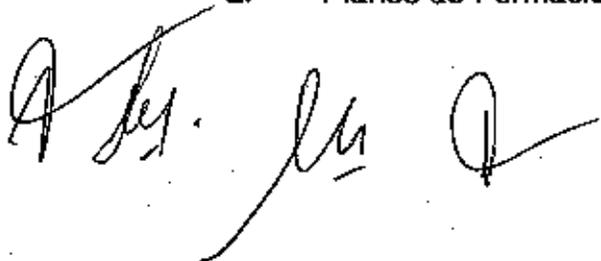
II. OBSERVADORES

- Sra. Paloma LOEWENTHAL
Gerente Relaciones Institucionales
ACBL S.A. HIDROVIAS
República Argentina
- Sr. Héctor DI BENEDETTI
Coordinador Comisión de Transporte
Bolsa de Comercio de Rosario
República Argentina
- Sr. Luis Carlos PALERMO
Comisión de Transporte
Bolsa de Comercio de Rosario
República Argentina
- Sr. Oscar Hipólito MARTINEZ
Presidente - Ente Administrador - Puerto de Reconquista
Pcia. de Santa Fé - República Argentina
- Dr. Hugo Edgardo REBECHI
Asesor Jurídico
Puerto de Reconquista
República Argentina
- Sr. Héctor JUSTINIANO
Presidente
Federación Empresarial Privada S.A.
República de Bolivia
- Sr. Juan Manuel ARIAS CASTRO
Gerente General de la Cámara de
Exportadores de Santa Cruz.
- Sr. Rafael QUINFELA ECHAZU
Encargado Departamento Logística de Exportaciones
Cámara de Exportadores de Santa Cruz
República de Bolivia
- Sr. José LESCAUT LIGUORI
Superintendente Comercial
Companhia de Navegacao da Amazonia - CNA
República Brasil



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

- I. En la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia, en la sede del Centro Iberoamericano de Formación - Santa Cruz de la Sierra de la Agencia Española de Cooperación Internacional (CIF-AECI) durante los días 4, 5 y 6 del mes de abril de mil novecientos noventa y nueve, se reunieron los Grupos Técnicos del Comité en oportunidad de la XXVIIª Reunión del CIH.
- II. La integración de las respectivas delegaciones consta en el Apéndice I del presente Informe, como así también la nómina de los Organismos asistentes y de los miembros de la Secretaría Ejecutiva.
- III. La apertura de la reunión estuvo a cargo de la Lic. Ana María SOLARES, Viceministro de Relaciones Económicas Internacionales e Integración y Jefe de la Delegación de Bolivia, quien dio la mayor y más cordial bienvenida a las distinguidas Delegaciones que llegaron a esta Ciudad para participar en este evento que constituye un hito importante para el Comité; y manifestó que: "si bien se lleva algún retraso en este proceso de reglamentación del Acuerdo, debemos imponer el ritmo necesario y trabajar con esmero y armonía, a fin de obtener los logros perseguidos ya que estas reuniones ameritan decisiones de sumo interés para los cinco países miembros". Asimismo, expresó el deseo de una feliz estadía para todos los integrantes de las Delegaciones, resaltando la hospitalidad de la gente de esta Ciudad, especialmente para con los hermanos latinoamericanos.
- IV. La Presidencia quedó a cargo de la Delegación de Bolivia, siendo ejercida por el Ing. Leónidas FERRUFINO, mientras que la Vicepresidencia recayó en la Delegación Argentina, en la persona del Presidente de la Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del Programa Hidrovia Paraguay-Paraná, D. Rogelio WEIDMANN y la Relatoría estuvo a cargo de la Delegación anfitriona, en la persona del Cons. Héctor LUNA con la colaboración de la Secretaría Ejecutiva.
- V. Luego de la lectura y su consideración, el Temario aprobado quedó conformado de la siguiente manera:
 1. Régimen Uniforme sobre los Requisitos para Ejercer el Pilotaje.
 2. Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado.



3. Incentivos Fiscales, Subsidios y otros otorgados a los Armadores de la Hidrovía.
4. Régimen Unico de Seguridad - Adecuación del SOLAS.
5. Reglamento sobre Polución - Adecuación del MARPOL.
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.

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 y 5.

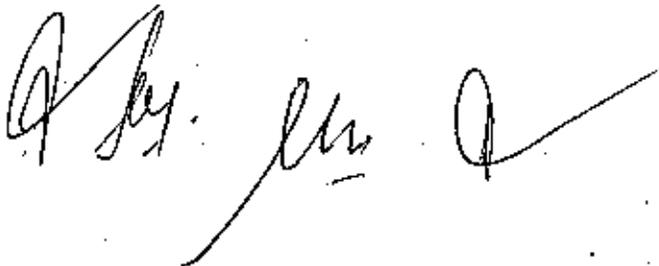
Grupo Técnico N° 4: Temas 6 y 7.

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

1. Con relación al Tema 1 - Régimen Uniforme sobre los Requisitos para Ejercer el Pilotaje, se compatibilizó el texto de la Guía para la Aplicación de un Programa de Entrenamiento y Evaluación para la Habilitación de Aspirantes a Ejercer el Pilotaje en la Hidrovía y de la Planilla de Cumplimiento del Programa Entrenamiento y Evaluación para la Habilitación de Aspirantes a Piloto en las Respectivas Zonas.

Las Delegaciones presentes, a los efectos de que no surjan eventuales dificultades de interpretación concordaron en la conveniencia de incorporar al Proyecto de Reglamento de Régimen Uniforme sobre los Requisitos para Ejercer el Pilotaje, a continuación del segundo párrafo del artículo 4 de la segunda Fase Práctica el siguiente texto: "Cada recorrido completo de la zona (ya sea de ida o de regreso), para la cual el aspirante se postula, será considerado como un viaje, el que podrá ser



cumplido con la acumulación de tramos parciales. Cada viaje será numerado en forma correlativa".

Las Delegaciones presentes consideran conveniente que a los efectos de facilitar la puesta en práctica del Régimen de Pilotaje, se analicen aspectos referidos a la implementación del reglamento consensuado y al Régimen de Pilotaje en general.

2. Con referencia al tratamiento del Tema 2, las Delegaciones analizaron las modificaciones introducidas a este documento en oportunidad de la reunión de Grupos Técnicos realizada en la Ciudad de Asunción - Paraguay, los días 3 al 5 de agosto de 1998, no surgiendo nuevas cuestiones a considerar sobre los Capítulos 1, 2, 3, y 4 ya consensuados.

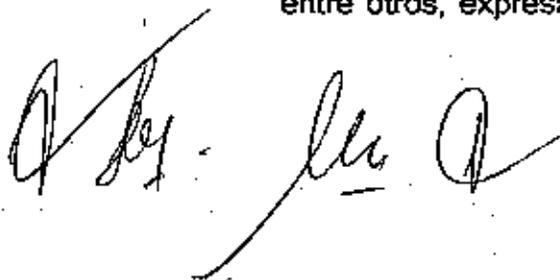
La Delegación del Brasil manifestó que los Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado, presentados por Argentina, incluidos los Anexos 1 y 2, están de acuerdo con el sistema que impera en Brasil, y que esa Delegación no tiene necesidad de formular más consideraciones sobre este tema.

Atento a la ausencia de la representación de la República del Paraguay, el Grupo Técnico N° 1 recomendó cursar la presente Acta a dicha Delegación para su conocimiento y consideración. Concordante con ello, y en caso de considerarse pertinente, en un plazo de 45 días, las Delegaciones nacionales podrán remitir comentarios adicionales a la Delegación Argentina en relación con los Anexos 1 y 2 del referido documento.

3. Con relación al Tema 3: Incentivos Fiscales, Subsidios y otros otorgados a los Armadores de la Hidrovía, el Grupo desarrolló el siguiente plan de trabajo: 1) Análisis de las respectivas normas referidas al sistema de matriculación de embarcaciones y cese provisorio de bandera y sus repercusiones fiscales, y 2) Actualización del cuadro sobre régimen tributario aplicable a las empresas armadoras constituidas y registradas en los países miembros.

Del análisis de los mencionados temas, surge claramente la inexistencia en la legislación tributaria interna de los países de un tratamiento específico para los armadores de la Hidrovía, como también se evidencia la falta de homogeneidad en las alícuotas de los impuestos, contribuciones sociales, etc.

Además, existen factores extrafiscales que impiden la igualdad de oportunidades, como por ejemplo convenios bilaterales para evitar la doble imposición internacional y regímenes laborales dispares, entre otros, expresando finalmente que se advierte una marcada



propensión de las empresas armadoras de registrar sus buques, preferentemente, en los países que imponen una menor carga tributaria y menores exigencias extratributarias.

El grupo concluyó en la necesidad de recomendar que para el tratamiento de este tema en las próximas reuniones se integre en lo posible con los mismos funcionarios técnicos intervinientes, a efectos de mantener agilidad, uniformidad y coherencia en el análisis y sugerencias propuestas.

Las Delegaciones presentes manifiestan que, debido a motivos tales, como la falta de información de la situación actual tributaria del Paraguay y los cambios tributarios producidos en Argentina y Brasil, motivan la imposibilidad de culminar con los análisis cuantitativos y cualitativos previstos, lo que requiere de ulteriores reuniones del Grupo Técnico.

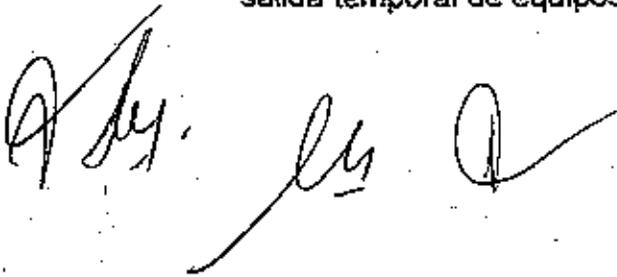
4. En relación al Tema 6 - Régimen de Reembolso por los Gastos que Demanden las Operaciones de Lucha contra la Contaminación producida por las Embarcaciones, las Delegaciones presentes, por unanimidad acordaron que para dar cumplimiento al Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná sobre Seguros se sugiere al CIH la exigencia de la cobertura de los riesgos mencionados en el mismo, mediante la formación o la adhesión a un Club, Club P&I o avales que respalden las operaciones de cada buque o barcaza, las coberturas por evento deberán ser establecidas posteriormente.

Por otra parte, las Delegaciones acordaron la necesidad de identificar los riesgos a ser cubiertos, comprometiéndose a remitir a la Secretaría Ejecutiva, en un plazo no mayor a 45 días, la lista provisoria de los riesgos a exigir para navegar en la Hidrovía, a fin de elaborar una lista común en la próxima reunión del Grupo.

El Grupo acordó que a los efectos de las exigencias de la cobertura, el buque y la carga forman un todo, caracterizando una aventura marítima.

5. Con respecto al Tema 7 - Planes de Contingencia - Compatibilización, se tomó nota de los Planes ya presentados y se recomienda a las Delegaciones que en la próxima reunión inicien efectivamente la compatibilización de dichos Planes.

Asimismo, para casos de emergencia, cuando un País miembro solicite cooperación a otros Países miembros para la lucha contra la contaminación de las aguas, se solicita al C.I.H. promueva la acción efectiva por la vía correspondiente, a fin de facilitar trámites aduaneros y migratorios, autorizaciones de entrada y salida temporal de equipos, medios y personal especializado.



Las Delegaciones sugieren al CIH que por la vía que entienda más oportuna recomiende a la Delegación del Paraguay la presentación de su Plan Nacional de Contingencia para avanzar en tan importante temática.

6. Con relación al Grupo Técnico que trató el Punto 4 - Régimen Unico de Seguridad - Adecuación del SOLAS se verificó y revisó todos los capítulos a partir del Título IV, se definió aceptar el reglamento con la salvedad de que en una siguiente reunión se determinarían los plazos de implementación del mismo; esto se debe a un pedido de las demás Delegaciones para que se tome en cuenta la postura de la Delegación de Brasil.

Con relación al Reglamento sobre Polución - Adecuación del MARPOL -, debido a la ausencia de los delegados técnicos tanto de Argentina, Paraguay y Uruguay se postergó el análisis de adecuación del mismo para una próxima reunión.

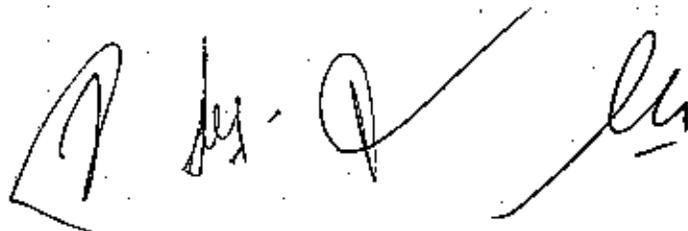
- VIII. Cabe señalar, que el Grupo que debía abordar el análisis del tema "Cese Provisorio de Bandera - Revisión al documento presentado por la Delegación Argentina"; no ha podido reunirse por no contar alguna de las Delegaciones con especialistas para el tratamiento del mismo.

- IX. El Grupo que debía abordar el análisis del tema "Asuntos Aduaneros"; no ha podido reunirse por no contar alguna de las Delegaciones con especialistas para el tratamiento del mismo, asimismo no se dispuso del tiempo necesario para hacer un análisis del documento remitido por la CPTCP.

Las Delegaciones acordaron solicitar al CIH se convoque, a través de la Secretaría Ejecutiva al Grupo de Asuntos Aduaneros para que efectúe una reunión intermedia antes de la XXVIII. Reunión del CIH, para conocer los estudios remitidos por la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata (CPTCP), referente al Reglamento del Protocolo sobre Asuntos Aduaneros.

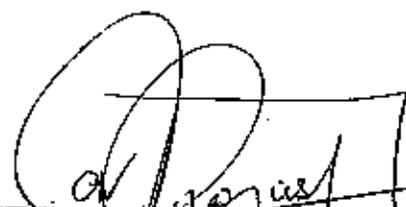
Al respecto, la Delegación de Bolivia ofreció la sede para dicha reunión.

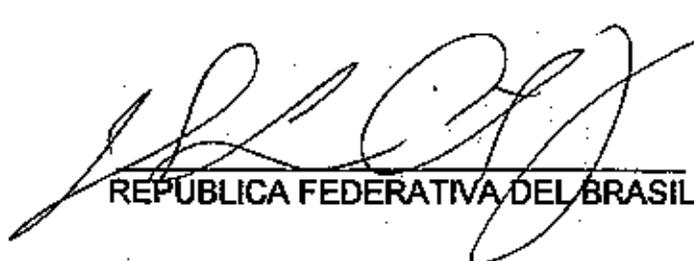
- X. Delegaciones de la República Argentina, República Federativa del Brasil, República del Paraguay y República Oriental del Uruguay, expresaron su agradecimiento a las autoridades de la República de Bolivia por la cálida acogida y hospitalidad que les dispensaron durante la realización de la presente reunión. Asimismo, la Delegación Argentina expresó su más profundo sentir por lo sucedido en la República del Paraguay recientemente.



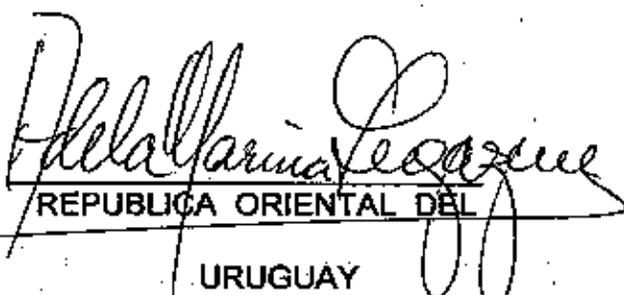
XI. Los Grupos Técnicos, concluyeron sus deliberaciones, el día 7 de abril de 1999, suscribiendo el presente Informe.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

LISTA DE PARTICIPANTES

Santa Cruz de la Sierra, Bolivia
5 al 7 de abril de 1999

ARGENTINA

- Sr. Rogelio WEIDMANN
Presidente de la Comisión de Coordinación
Interjurisdiccional del Programa Hidrovia
Paraguay-Paraná
- Cap. Luis Roberto Pablo VILA
Asesor de la Subsecretaría de Transporte
Aerocomercial, Fluvial y Marítimo
Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos
- Cap. Miguel CLEMENTS
Jefe Departamento Intereses Marítimos
Armada Argentina
- Cap. Frag. Guillermo Josue BARTOLETTI
Jefe División Derecho Marítimo
Secretaría General Naval
Armada Naval Argentina
- Cap. Héctor Francisco KAJIN
Capitán de Ultramar Director de la
Escuela Nacional de Náutica
Armada Argentina
- Pref. May. Roberto Raúl BARRERO
Prefectura Naval Argentina
- Pref. Eduardo René SCARZELLO
Prefectura Naval Argentina
- Dra. Beatriz Cristina MELENDEZ
Asesora
Comisión de Coordinación
Interjurisdiccional del Programa Hidrovia
Paraguay-Paraná



Cont. Ana María MACHUCA
Asesora
Subsecretaría de Política Tributaria

Dr. Alejandro Mario MOLINARI
Coordinador en la Gerencia Técnica
Superintendencia de Seguros

BOLIVIA

Emb. Ana María SOLARES GAITE
Viceministro de Relaciones Económica Internacionales
e Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

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

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

V.Almte. Isaías Landivar LANDIVAR
Oficial Coordinador
Fuerza Naval Bolivia ante el CIH
Ministerio de Defensa Nacional

Ctra.Almte. Mariano GOMEZ BARTHELEMY
Director General Naval, Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres
Ministerio de Defensa Nacional

Cn.Demn. Juan César Rojas CANELAS
Director General de Puertos y Vías Navegables
Ministerio de Defensa Nacional

Cn.Demn. Angel Valdivia MUÑOZ
Director del Servicio Nacional de Hidrografía Naval
Ministerio de Defensa Nacional

Cn.Demn. Sergio H. PARADA GAMARRA



Handwritten signatures of the officials listed above, including a small number '2' above one of the signatures.

**Director General de Capitanías de Puertos
Ministerio de Defensa Nacional**

- Ing.** Leónidas FERRUFINO
Asesor General de Asuntos Marítimos
Dirección General Naval e Intereses Marítimos,
Fluviales y Lacustres
Ministerio de Defensa Nacional
- CF.Dermn.** Hugo Roca MORALES
Jefe de Enlace - Santa Cruz
Ministerio de Defensa Nacional
- Tn.Cgon.** Marco Antonio ARISPE JARJURI
Unidad de Promoción de Intereses Fluviales y Lacustres
Ministerio de Defensa Nacional
- Tn.Cgon.** Alex Segovia FERNANDEZ
Jefe de Convenios Internacionales
Ministerio de Defensa Nacional
- Tc.Cgon.** Jaime DA SILVA SUAREZ
Jefe de Tráfico Naviero
Ministerio de Defensa Nacional
- Lic.** Eduardo GOVILLARD
Asesor
Dirección General de Transportes
Viceministerio de Transportes, Comunicación y Aeronáutica Civil
Ministerio de Desarrollo Económico
- Ing.** Hernán FERNANDEZ
Dirección General de Impactos Ambientales
Viceministerio de Medio Ambiente, Recursos
Naturales y Desarrollo Forestal
Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación
- Ing.** David RADA
Dirección General de Clasificación de Tierras y Cuencas
Viceministerio de Medio Ambiente,
Recursos Naturales y Desarrollo Forestal
Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación



Handwritten signature and initials, including a small number '3'.

- Lic. Jorge W. TROCHE T.
Asesor
Viceministerio de Política Tributaria
Ministerio de Hacienda
- Lic. Luis Alberto VIVADO
Jefe de Control de Tránsito
Servicio Nacional de Aduanas
- Sr. Roland Keller RAMOS
Sub Administrador de Puerto Aguirre
Servicio Nacional de Aduanas
- Sr. Walter Víctor Ulloa PEREZ
SubAdministrador a.i.
Servicio Nacional de Aduanas
- Sr. Iván CALDERON
Intendencia de Seguros
Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros
- Sr. Rolando VASQUEZ
Intendencia de Seguros
Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros
- Sr. Miguel Angel Castro FERNANDEZ
Jefe Unidad de Recursos Naturales y
Orden Territorial
Prefectura del Departamento de Santa Cruz
- Dra. María Elisa Landívar ROMERO
Asesora Legal – Dirección de Relaciones del
Ministerio de Medio Ambiente
Prefectura del Departamento de Santa Cruz
- BRASIL**
- Sr. Hildebrando Tadeu Nascimento VALADARES
Cónsul General del Brasil en Santa Cruz
- Cap. Corb. Arionor Castro De SOUZA
Encargado de la División de Tráfego Aquaviário
Superintendente da Seguranca do Tráfego Aquaviário
Directoria de Portos e Costas
Ministerio da Marinha del Brasil

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Arionor Castro De Souza', written in a cursive style.

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

CMG(EN-RRM) Rucemah Leonardo Gomes PEREIRA
Arbitro Regulador de Averia Maritimas
Asociación Brasileña de Dirección Maritima

CMG (FN) Werner GRIPP
Adjunto Naval en Bolivia
Marina de Brasil

CMG Fabio Lobo Da COSTA RUIZ
Superintendente da Seguranca do Tráfego Aquaviário
da Diretoria de Portos e Costa.

CF Carlos Augusto Medeiros De ALBUQUERQUE
Encargado de la División de Levantamientos (DHN-21)
Directoria de Hidrografia y Navegación
Marina del Brasil

CF Gilberto Rodrigues ORNELES
División de Asuntos Marítimos
Ministerio de Marina

Eng. Alexandre José Trinas de FREITAS
Directorio de Puertos y Costas
Ministerio de Marina

Sr. Samuel Ricardo Van DER LAAN
Jefe Núcleo Obras Mejoramiento
Administración Hidrovía de Paraguay
Ministerio de Transportes

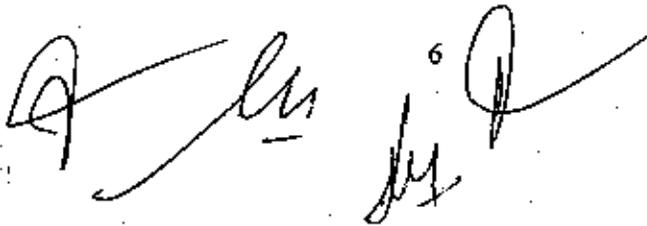
PARAGUAY

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

Handwritten signatures and initials in black ink, including a large signature on the left and several smaller initials and marks on the right.

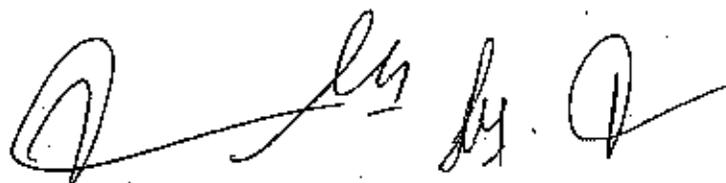
URUGUAY

- Dra. Adela Marina Legazcue SCHIAVONE
Directora
Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo (DNT-MTOP)
Ministerio de Transportes y Obras Públicas
- Sr. Julio LAMARTHE
Director de Asuntos Limitrofes
Ministerio de Relaciones Exteriores
- Ing. Nav. Luis R. PERDOMO
Director División Técnico Naviero
Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo(MTOP)
Ministerio de Transportes y Obras Públicas
- Cdor. J. Ernesto RYTCHENBERG
Asesor Económico, Financiero y Fiscal de Dirección
Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo, MTOP
Ministerio de Transportes y Obras Públicas
- Ing. Ariel Rodríguez AROZTEGUI
Director de la División de Hidráulica y Fluvial
Dirección Nacional de Hidrografía
Ministerio de Transportes y Obras Públicas
- Sr. Carlos María Ayestarán DERMIT
Gerente
Banco de Seguros del Estado
- Sr. Carlos ORMAECHEA
Departamento de Legislación y Acuerdos Internacionales
Prefectura Nacional Naval
- Sr. Ernesto SERRON
Prefecto de Colonia
Armada Nacional
- Sr. Julio César Barrera LOPEZ
Prefecto de Nueva Palmira
Prefectura Nacional Naval
- Sr. Aldo Jorge CIASULLO
Ministro de Servicio Exterior



Ministerio de Relaciones Exteriores
SECRETARIA EJECUTIVA

Srta. Beatriz Alicia PEREZ
Pref.May. Edgardo Alberto OJEDA
Lic. Carlos SERRENTINO
Dr. Marcelo C. ERCOLI
Sra. Stella Maris PEREZ
Lic. María José MOSSO
Sra. Mercedes Lia PEREZ
Lic. Ricardo GOÑI

Handwritten signatures of the listed officials, including Beatriz Alicia Perez, Edgardo Alberto Ojeda, Carlos Serrentino, Marcelo C. Ercoli, Stella Maris Perez, María José Mossó, Mercedes Lia Perez, and Ricardo Goñi.

TEMARIO TENTATIVO

GRUPOS TECNICOS (GT)

Santa Cruz de la Sierra, 5, 6 y 7 de abril de 1999

- 1.- Régimen Uniforme sobre los Requisitos para ejercer el Pilotaje.
- 2.- Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado
- 3.- Incentivos Fiscales, Subsidios y Otros, otorgados a los Armadores de la Hidrovía.
- 4.- Régimen Unico de Seguridad - Adecuación del Solas.
- 5.- Adecuación del MARPOL.
- 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.- Asuntos Aduaneros - Revisión final del Reglamento del Protocolo.
- 9.- Varios.

SEPPP
CONFECCIONÓ
REVISÓ
APROBÓ

COMISION DE COORDINACION TECNICA (CCT)
Santa Cruz de la Sierra, 5, 6 y 7 abril 1999

TEMARIO TENTATIVO

- 1.- Redacción Final del Plan de Acción Integrado-Matriz de Actividades.
- 2.- Redacción Final del Plan de Gestión Ambiental.
- 3.- Niveles de referencia, compatibilización de los criterios utilizados por los países miembros.
- 4.- Plan de trabajo de la CCT.
- 5.- Evaluación del uso del correo Electrónico.
- 6.- Varios: Sistema de Informatización de la Hidrovía (a confirmar por las Delegaciones)

SE-PP
CONFECCIONÓ
REVISÓ
APROBÓ

GRUPO ASESOR NAVAL (GAN)
Santa Cruz de la Sierra, 5, 6 y 7 de abril de 1999

TEMARIO TENTATIVO

1.- Análisis del Texto Final de la "Lista de Señales"

Varios:

2-

SEHPP
CONFECCIONÓ
REVISÓ
APROBÓ

GRUPO
TECNICO N° 1

- **FORMACION Y CAPACITACION**
- **PILOTAJE**

Santa Cruz de la Sierra - Bolivia
días 5,6 y 7 de abril de 1999

ACTA DEL GRUPO TECNICO N° 1

En la ciudad de Santa Cruz de la Sierra-República de Bolivia, durante los días 5, 6 y 7 de abril de 1999, en oportunidad de la XXVII Reunión del CIH se reunió el Grupo Técnico N° 1, a los efectos de dar tratamiento a los siguientes puntos del Temario:

- 1) Régimen Uniforme Sobre los Requisitos para Ejercer el Pilotaje
- 2) Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado

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

La Presidencia y la Relatoría estuvieron a cargo de la Delegación de Bolivia ejercida por el Ingeniero Leónidas Ferrufino y el Tte. de Navío Marco Antonio Arispe, respectivamente.

El día 5 de abril el Grupo inició las deliberaciones con la ausencia de la Delegación de la República del Paraguay.

En relación al punto 1, "Régimen Uniforme Sobre los Requisitos para Ejercer el Pilotaje"

Sobre la base de las modificaciones propuestas por las delegaciones presentes y luego de un intercambio de opiniones, se compatibilizó el texto de la "Guía para la Aplicación de un Programa de Entrenamiento y Evaluación para la Habilitación de Aspirantes a Ejercer el Pilotaje en la Hidrovía" y de la "Planilla de Cumplimiento del Programa de Entrenamiento y Evaluación para la Habilitación de Aspirantes a Piloto en las Respectivas Zonas". Ambos documentos se agregan como Anexo I.

Asimismo, a los efectos que no surjan eventuales dificultades de interpretación, las Delegaciones presentes concordaron en la conveniencia de incorporar al

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]

Proyecto de Reglamento, a continuación del segundo párrafo del Art. 4 de la segunda Fase Práctica, el siguiente texto: "Cada recorrido completo de la zona (ya sea de ida o regreso), para lo cual el aspirante se postula, será considerado como un viaje, el que podrá ser cumplido con la acumulación de tramos parciales. Cada viaje será numerado en forma correlativa". Este mismo texto se decidió incorporar en la guía Para la Aplicación del Programa de Entrenamiento y Evaluación para Habilitar a los Aspirantes a Ejercer el Pilotaje en la Hidrovia. La incorporación en el Reglamento de la definición arriba mencionada, no hace necesaria más consideraciones por parte del Grupo Técnico.

Las Delegaciones presentes, consideran conveniente que a los efectos de facilitar la puesta en práctica del Régimen de Pilotaje, se analicen aspectos referidos a la implementación del Reglamento consensuado y al Régimen de Pilotaje en general.

Con relación al punto 2 "Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado"

Las delegaciones presentes, analizaron las modificaciones introducidas al documento presentado en la reunión de Grupos Técnicos realizado los días 3 al 5 de agosto de 1998, en la ciudad de Asunción-Paraguay. De dicho análisis no surgieron nuevas cuestiones a considerar por lo cual se encuentran consensuados los capítulos 1,2,3,4.

La Delegación del Brasil considera que todo en los Planes de Formación y Capacitación del personal embarcado incluidos en los anexos 1 y 2 esta de acuerdo con el sistema brasilero, no habiendo necesidad de hacer más consideraciones por parte de esta Delegación.

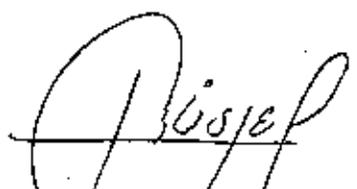
Atento a la ausencia de la representación de la República del Paraguay en las deliberaciones de este Grupo Técnico, se recomienda cursar la presente Acta a dicha Delegación para su conocimiento y consideración. Concordante con ello, en caso de considerarse pertinente, en un plazo de 45 días, las Delegaciones Nacionales podrán remitir comentarios adicionales a la Delegación Argentina sobre los referidos Anexos.

Handwritten notes and signatures:
D. D. (circled)
13 (circled)
Asunción (written)
[Signature]

Las Delegaciones de Argentina, Brasil y Uruguay, desean expresar a la delegación de Bolivia su más sincero agradecimiento por la hospitalidad y facilidades de trabajo brindadas con motivo de esta reunión.

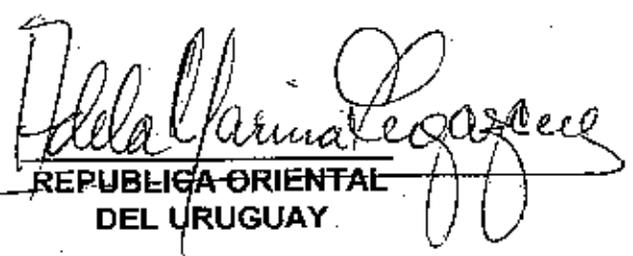
El Grupo Técnico N°1, clausuró sus deliberaciones el día 7 del mes de abril de 1999, con la aprobación de la presente acta.


REPUBLICA DE ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA
DEL BRASIL

REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

ANEXO I

**PLANILHA DE CUMPRIMENTO DO PROGRAMA DE TREINAMENTO E AVALIAÇÃO
PARA HABILITAÇÃO DO ASPIRANTE A PRÁTICO EM UMA RESPECTIVA ZONA**

Nome do Aspirante:

Título do Aspirante:

Zona: trecho de (Km) a (Km)

Autoridade Responsável pela jurisdição:

Nome do Representante da Autoridade Responsável pela jurisdição que participou dessa viagem
do Programa:

Período de aplicação do Programa: de / / a / /

REQUISITOS

- 1) Conhecer, na prática, os regulamentos da Hidrovia referentes à segurança da navegação.
- 2) Conhecer, detalhadamente, os principais rios afluentes, as silhuetas das margens, altos fundos, ilhas, nomes de canais e estreitos, inclusive passagens normais de navegação e situações alternativas em manobras de emergência.
- 3) Conhecer, detalhadamente, nomes e locais dos portos, terminais e atracadouros, suas manobras de atracação, inclusive as limitações em emergência e em condições meteorológicas e de correntes desfavoráveis.
- 4) Conhecer, detalhadamente, nome e características de faróis e faroletes, seus alcances e arcos de visibilidade e demais sinais de auxílio à navegação, profundidades da zona e uso de equipamentos de sondagem.
- 5) Conhecer os pontos de referência para eventuais navegações por rumos práticos.
- 6) Conhecer os sistemas usualmente utilizados pelas embarcações para comunicações em VHF e HF, bem como os sinais sonoros e visuais e a localização das estações costeiras de Controle do Tráfego Fluvial.
- 7) Realizar viagem acompanhado por um piloto habilitado na respectiva zona.

Avaliação obtida pelo Aspirante na viagem _____ do Programa.

Satisfatória

Insatisfatória

R. M. M.

(13)

Assinatura
[Assinatura]

ANEXO I
GUIA PARA APLICAÇÃO DE UM PROGRAMA DE TREINAMENTO E
AVALIAÇÃO PARA HABILITAÇÃO DE UM ASPIRANTE A EXERCER
A PILOTAGEM NA HIDROVIA

Esse método de avaliação deverá ser considerado como um Processo Integrador pois poderão participar de sua execução quatro personagens:

- candidato que cumprirá o programa de treinamento e avaliação
- representante da Autoridade do país do aspirante
- representante da Autoridade do país da jurisdição
- piloto habilitado aplicador do programa que poderá ser de qualquer um dos países signatários.

Para elaboração do referido Programa de Treinamento e Avaliação, doravante chamado de Programa, deverão ser observadas as seguintes considerações:

- I) O critério de estabelecer o número mínimo e máximo de viagens a serem cumpridas durante a realização do programa, tem como propósito diferenciar o aspirante que comprovar na prática que possui experiência anterior;
- II) Cada percurso completo de ida ou de volta da zona para a qual o aspirante se propõe, será considerado como uma viagem. Poderá ser realizado com o somatório de tramos parciais. Cada viagem será numerada seqüencialmente;
- III) O país da jurisdição poderá participar de todas as viagens do programa com a presença de seu representante;
- IV) As planilhas de cumprimento preenchidas pelo pessoal embarcado habilitado, responsável pela aplicação do programa, poderá conter comentários do Representante da Autoridade do país da jurisdição, quando esse representante estiver presente nas respectivas viagens;
- V) A avaliação deverá ser conceitual na forma de satisfatório ou insatisfatório e efetuada ao final de cada viagem, completa ou parcial, pelo pessoal embarcado habilitado, responsável pela aplicação do programa e lançada na correspondente Planilha de Cumprimento. A avaliação feita no final da viagem, deverá incluir todos os requisitos contidos na referida planilha;
- VI) Quando do preenchimento da planilha de cumprimento pelo aplicador do programa, deverá ser observado o seguinte:
 - a) Completa identificação (nome e título) do aspirante;
 - b) No trecho da zona deverá constar o quilometro da hidrovia (início e término), o qual foi aplicado o programa;
 - c) Indicar a Autoridade Marítima da jurisdição em que foi aplicado o programa;
 - d) Indicar o período da viagem; e
 - e) Não poderá conter rasuras. Caso ocorra, o responsável pelo preenchimento deverá fazer ressalva, rubricando ao lado
- VII) Os espaços destinados para comentários do aplicador do programa e do representante da autoridade responsável pela jurisdição, deverão ser preenchidos ao final de cada viagem, observando-se os requisitos do programa. Caso o espaço seja insuficiente, poderá ser anexado comentário.

Handwritten signature and initials on the left margin.

AGREGADO I

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

- C/N Miguel Clements
Jefe Departamento Intereses Marítimos
ARMADA ARGENTINA
- C/F Guillermo Bartoletti
Jefe de División Jurídicos de la Secretaría General Naval
- Capt. Ultr. Héctor F. Kajin
Director de la Escuela Nacional de Náutica
ARMADA ARGENTINA

BOLIVIA

- Tn. Marco Antonio Arispe Jarjuri
Jefe de la Unidad de Coordinación
de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres
- Ing. Leónidas Ferrufino Carrasco
Asesor General de Intereses Marítimos

BRASIL

Arionor Castro de Souza
Capitão-de-Corveta (t)
Directoría de Portos e Costas
MARINHA DO BRASIL

R. M. M. H.
(13)

Arionor Castro de Souza
[Signature]

URUGUAY

Dra. Adela Marina Legazcue
Dirección General de Transporte
Fluvial y marítimo - MTOP

Ing. Naval. Luis R. Perdomo
Dirección General de Transporte
Fluvial y Marítimo - MTOP

C/F Carlos Ormachea
Departamento de Legislación y
Acuerdos Internacionales - PNN

Handwritten notes and signatures:
①
Mante
[Signature]
[Signature]

GRUPO

TECNICO N° 2

**• INCENTIVOS FISCALES
SUBSIDIOS Y OTROS
OTORGADOS A LOS
ARMADORES DE LA HIDROVIA
PARAGUAY - PARANA**

**Santa Cruz de la Sierra - Bolivia
días 5,6 y 7 de abril de 1999**

ACTA DEL GRUPO TECNICO N° 2

INCENTIVOS FISCALES, SUBSIDIOS Y OTROS OTORGADOS A LOS ARMADORES DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA

- I. En la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia, durante los días 5, 6 y 7 del mes de abril de 1999, se reunió el Grupo Técnico N° 2 para tratar el tema "INCENTIVOS FISCALES, SUBSIDIOS Y OTROS OTORGADOS A LOS ARMADORES DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA".

El Grupo cuya conformación figura en el Agregado I, desarrolló sus tareas bajo la Presidencia del Lic. Jorge W. TROCHE de la Delegación de Bolivia, actuando como Relator el Cdor. J. Ernesto RYCHTENBERG de la Delegación de Uruguay.

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 la bienvenida a los representantes de cada país.

Se deja constancia, que el Grupo Técnico no contó con la presencia de un Delegado de la República del Paraguay.

- II. A continuación el Grupo Técnico procedió a desarrollar el Plan de Trabajo propuesto en el Acta de la reunión anterior realizada en la Ciudad de Asunción, República del Paraguay, durante los días 3, 4 y 5 del mes de agosto de 1998, cuyos temas eran:

- 1) Análisis de las respectivas normas referidas al sistema de matriculación de embarcaciones y cese provisorio de bandera y sus repercusiones fiscales.
- 2) Actualización del cuadro sobre régimen tributario aplicable a las empresas armadoras constituidas y registradas en los países miembros.



Respecto al tema 1):

La Delegación de Bolivia manifiesta que el reglamento vigente no establece tarifas específicas para la navegación fluvial.

La Delegación de Brasil no completó la información requerida, quedando en consecuencia el tratamiento del tema para la próxima reunión.

Respecto al tema 2):

La Delegación de Bolivia y de Uruguay, manifiestan que desde la última reunión celebrada en fecha 5-8-98, en la ciudad de Asunción, Paraguay, hasta la actualidad, no se produjeron cambios en materia tributaria en sus respectivos países.

Atento a que no hubo representante de la Delegación de Paraguay en este Grupo Técnico, se desconoce si su régimen tributario sufrió alguna modificación.

La delegación de Argentina y de Brasil, manifiestan que se introdujeron modificaciones al régimen tributario vigente en cada país.

La delegación Argentina aporta un resumen de su situación impositiva actualizado al 31/3/99 el que figura como Agregado II.

Tales modificaciones se refieren: al Impuesto a las Ganancias; a la creación de los Impuestos sobre la Ganancia Mínima Presunta y, sobre los Intereses Pagados y Costos Financieros.

Asimismo, queda alcanzado el servicio de transporte por agua por el Impuesto sobre los Ingresos Brutos (Ley 150 Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires).

Por otra parte se dispuso una nueva reducción de las contribuciones patronales (Decreto N° 1520/98).

También se estableció que para los buques que se encuentren bajo el régimen del Decreto N° 1772/91 el armador nacional o extranjero deberá efectuar respecto de los tripulantes argentinos las contribuciones patronales y aportes previsionales (Decreto N° 1255/98.)

La Delegación de Brasil, aporta las normas relativas a los cambios producidos en materia tributaria, que figuran como Agregado III, los que se refieren a:

-La Contribución Provisoria sobre Movimientos Financieros (C.P.M.F) modificando la alícuota de 0,20% a 0,38% hasta el 30-6-2000 y a 0,30% hasta el 30-6-2002 (Enmienda Constitucional N° 21 del 18-3-99).



-El impuesto sobre utilidades de personas jurídicas, respecto al cálculo por el lucro presunto, el monto de los ingresos anuales ascendió de R\$ 12.000.000 a R\$ 24.000.000 (Ley N° 9718 Art. 13 del 27/11/98).

Las modificaciones pertinentes fueron incorporadas al cuadro "Régimen Tributario Aplicable a Empresas Armadoras Constituidas y Registradas en los Países que conforman la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)", el cual figura como Agregado IV.

III.- Como conclusiones cualitativas de la presente reunión, el Grupo manifiesta que:

- 1) En base a la información aportada con las últimas modificaciones tributarias incluidas por Argentina y Brasil, y desconociendo la situación actual del Paraguay, se han comprobado diferencias de criterios de tributación aplicados a las empresas de transporte por agua en los países miembros, existiendo algunos que hacen distinción para dicha actividad y otros que no, como surge claramente del Agregado IV.
- 2) Las alícuotas de los impuestos, contribuciones sociales, etc. tampoco son homogéneas, habiendo diferencias notorias entre las mismas.
- 3) No existe en la legislación tributaria interna de cada país un tratamiento específico para los armadores de la Hidrovía. Sin embargo entre los países miembros la legislación no permite establecer condiciones de igualdad de oportunidades para estimular una genuina competitividad, es decir, los sistemas tributarios no estarían garantizando neutralidad entre ellos.
- 4) Existen otros factores extrafiscales que también impiden la igualdad de oportunidades, como por ejemplo permitir el uso de banderas de conveniencias, mínimos obligatorios de tripulación nacional, convenios bilaterales para evitar la doble imposición internacional y regímenes laborales dispares, etc.
- 5) Bolivia es el único país miembro que grava con el IVA a los fletes de transporte internacional.
- 6) Se advierte una marcada propensión de las empresas de transporte que prestan sus servicios en la Hidrovía, de registrarse preferentemente en los países que imponen una menor carga tributaria y menores exigencias extratributarios. Este comportamiento podría inducir a una competencia desleal entre los países miembros.

The image shows three handwritten signatures or initials in black ink. The first is a small, stylized mark on the left. The second is a larger, more legible signature in the center, possibly reading 'P. Ruiz'. The third is a large, bold, stylized signature on the right, possibly reading 'B'.

- 7) Cabe señalar que el Grupo Técnico incluyó en el Acta redactada en oportunidad de la reunión celebrada en esta Ciudad entre los días 21 y 24 de abril de 1998, un resumen cualitativo señalando las diferencias fiscales, a esa fecha, detectadas en el Cuadro del Régimen aplicable a empresas Armadoras Constituidas y Registradas en los países que conforman la Hidrovía, con lo cual el Grupo consideraba haber cumplido una parte de sus objetivos.

En virtud de las modificaciones impositivas ocurridas en Argentina y Brasil con posterioridad a la citada reunión, se hace necesario que el referido resumen sea actualizado de acuerdo a los informes aportados por dichos países en la presente reunión, completándolo con la información que oportunamente deberá aportar la delegación del Paraguay.

IV.- Atento a las modificaciones tributarias ya mencionadas y a la necesidad del conocimiento de eventuales cambios en el régimen tributario Paraguayo, el Grupo Técnico establece como Plan de Trabajo para la próxima reunión, los siguientes temas:

1) Actualización del Cuadro Cuantitativo con la Incidencia Tributaria sobre la empresa armadora tipo de cada País.

2) Actualización del Cuadro Cuantitativo Comparativo de la Incidencia Impositiva Global.

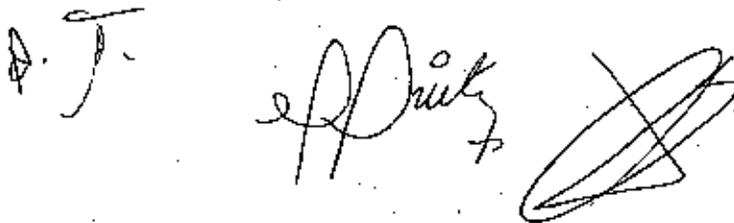
Se señala que ambos cuadros cuantitativos fueron presentados en oportunidad de la reunión celebrada en esta Ciudad los días 21, 22, 23, y 24 del mes de abril de 1998, como Agregados II y III de la respectiva acta.

3) Complementación del análisis de las respectivas normas referidas al sistema de matriculación de embarcaciones y cese provisorio de bandera y de sus repercusiones fiscales.

4) Complementación de las conclusiones cualitativas a partir de la información que brinde Paraguay.

5) Actualización del Cuadro del Régimen Tributario Aplicable a Empresas Armadoras constituidas y registradas en los Países que conforman la Hidrovía Paraguay - Paraná.

6) Actualización del Resumen del tratamiento Tributario.



V. Las Delegaciones presentes manifiestan que, debido a motivos tales, como la falta de información de la situación actual tributaria del Paraguay y los cambios tributarios producidos en Argentina y Brasil, motivan la imposibilidad de culminar con los análisis cuantitativos y cualitativos previstos, lo que requiere de ulteriores reuniones del Grupo Técnico.

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 cuatro delegaciones presentes agradecen el apoyo brindado por la Secretaría Ejecutiva del C.I.H. de la Hidrovía Paraguay-Paraná en el desarrollo de la presente reunión.

Las delegaciones de Argentina, Brasil y Uruguay, agradecen la hospitalidad brindada por las autoridades de la República de Bolivia.

El Grupo Técnico Nº 2, clausuró sus deliberaciones el día 7 de abril del año en curso con la aprobación de la presente Acta.



REPUBLICA ARGENTINA



REPUBLICA DE BOLIVIA



REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

REPUBLICA DEL PARAGUAY



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

AGREGADO I

LISTA DE PARTICIPANTES

GRUPO TECNICO NO. 2

URUGUAY

Cdr. J. ERNESTO RYCHTENBERG
Asesor Económico Financiero y Fiscal de la Dirección de
Transporte Fluvial y Marítimo - MTOP.

BOLIVIA

Lic. JORGE W. TROCHE T.
Consultor en Política Tributaria
Viceministerio de Política Tributaria

ARGENTINA

Cdra. ANA MARIA MACHUCA
Asesora de la Dirección Nacional de Impuestos
Subsecretaría de Política Tributaria

BRASIL

EVANDRO PEDRO PINTO
Secretaria Da Receita Federal
Assessor Especial
Ministério da Fazenda

A. J. Pinto

[Signature]

AGREGADO II

REPÚBLICA ARGENTINA

ARMADORES

SU SITUACIÓN IMPOSITIVA, ADUANERA Y OTROS (actualizada al 31/3/99)

1) IMPOSITIVA:

Impuesto a las Ganancias:

Con la modificación del año 1993 se incorporó el criterio de renta mundial para la liquidación del gravamen y con la actual reforma (Ley N° 25063) se introducen las definiciones necesarias para su implementación. En consecuencia se impone respecto de los residentes en el país la obligación de tributar sobre sus ganancias obtenidas en el país como sobre aquellas que se hubieran generado fuera de él, dando lugar al cómputo del pago a cuenta de gravámenes análogos pagados en el exterior sobre las rentas de ese mismo origen.

Asimismo sólo estarán alcanzadas por el citado impuesto, en el caso de sujetos residentes en el exterior, las ganancias de fuente argentina, es decir las provenientes de bienes situados, colocados o utilizados en el país y las rentas provenientes del desarrollo de actividades o hechos en el país.

La reforma establece que los quebrantos provenientes de operaciones de fuente extranjera sólo serán compensables con ganancias del mismo origen. Además se aclara que los dividendos distribuidos por sociedades por acciones constituidas en el exterior, en efectivo o en especie, resultan comprendidos en el ámbito de imposición del gravamen, quedando la no computabilidad circunscripta a los dividendos percibidos de sociedades constituidas en el país, a efectos de evitar la doble imposición interna.

Se eleva la alícuota del 33% al 35% para gravar la totalidad de las ganancias derivadas de la actividad que obtengan compañías constituidas o radicadas en el país, para los ejercicios que cierren con posterioridad al 31/12/98.

Se introducen modificaciones para regular los precios de transferencia de las operaciones celebradas entre empresas locales de capital extranjero y las del exterior que, directa o indirectamente, las controlan. La legislación incluye los métodos básicos y no básicos adoptados por la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico para constatar si el precio de transferencia responde o no a las prácticas normales de mercado entre partes independientes.

Uno de las reformas más trascendentes se refiere a la deducción de los intereses en la determinación del impuesto, estableciendo limitaciones a la deducibilidad de los mismos y además se introduce un régimen de retención sobre el importe de intereses pagados.

La limitación no se aplica en los siguientes intereses de deudas: 1) Préstamos otorgados por personas físicas o sucesiones indivisas domiciliadas en el país. (pagan el 35% del nuevo gravamen sobre intereses); 2) Préstamos del exterior que tengan 35% de retención del impuesto a las ganancias; 3) 40% de los restantes intereses.

La limitación es para aquellos sujetos que son sociedades. Se establecen dos condiciones que deben cumplirse en forma conjunta para que sea de aplicación la limitación del cómputo: 1) Que el monto del pasivo que genera los intereses, cuya deducción se encuentra limitada, sea superior a 2,5 veces el patrimonio neto, ambos a la fecha de cierre. 2) Que el monto total de los intereses sujetos a la limitación sea superior al 50% de la ganancia neta sujeta a impuesto del período, determinada con anterioridad a la deducción de los mismos.

Luego de considerar las dos condiciones en forma conjunta, se deberá establecer cual de las dos se excede en mayor medida y calcular la proporción de dicho exceso con el fin de aplicar dicha proporción sobre los intereses abonados.

La reforma también propone que en el caso de pago de intereses de deudas efectuadas por empresas locales, cuyos beneficiarios también sean empresas locales, la retención sobre la masa de intereses pagados será del 35% y tendrá para el titular de la renta carácter de pago a cuenta del impuesto a las ganancias.

Respecto de las empresas constituidas o radicadas en el exterior que realicen transportes entre la República y países extranjeros existe una presunción (art. 9° de la ley), en el sentido que el 10% del importe bruto de los fletes por carga transportada ("sumas pagadas") es ganancia neta de fuente argentina.

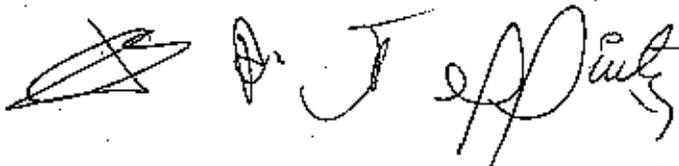
Ante el problema de efectuar contablemente una distribución dificultosa, se presume la ganancia neta de fuente argentina sobre la base de un porcentaje legal de los ingresos correspondientes a fletes por carga o pasajes.

Similar presunción (10% sumas pagadas) se aplica en los casos de fletamentos a tiempo o por viaje que abonen empresas radicadas o constituidas en el país a armadores extranjeros.

Las presunciones mencionadas no se aplicarán cuando se trate de empresas constituidas en países con los cuales, en virtud de convenios o tratados internacionales, se hubiese establecido o se establezca la exención impositiva.

El reglamento define estos fletamentos (art. 14) estableciendo que se configuran en aquellos casos en que la empresa del exterior, conservando la tenencia del bien objeto del contrato, se compromete a ponerlo a disposición de la otra parte, en las condiciones y términos estipulados o, en su caso, según lo que al respecto indiquen los usos y costumbres.

Conforme al reglamento (art. 12) se admite como única deducción el importe bruto de flete sobre los cuales se aplica el porcentaje, los recargos o contribuciones que deban ingresar a instituciones oficiales del país para fondos de jubilaciones. Establece ese mismo artículo que cuando se contraten fletes para cargas destinadas a puertos



extranjeros que no tengan línea directa con nuestro país por cuya razón la carga deba ser transbordada en otros puertos de ultramar para ser llevada al puerto de destino por otros armadores será considerado como puerto de destino el de transbordo, con el consiguiente cómputo del flete hasta ese lugar como de fuente argentina.

Impuesto sobre la Ganancia Mínima Presunta:

El citado impuesto se determinará sobre la base de los activos resultantes al cierre de los ejercicios económicos anuales que finalicen entre el 31/12/98 y el 30/12/2008, ambas fechas inclusive. Dichos activos serán valuados de acuerdo con las disposiciones que establece la ley, ya sea que los mismos se encuentren en el país o deban considerarse como situados con carácter permanente en el exterior. La alícuota correspondiente será del 1 %.

Entre los bienes situados con carácter permanente en el exterior se encuentran las naves y aeronaves de matrícula extranjera.

Son sujetos pasivos del tributo, entre otros, las sociedades domiciliadas en el país y los establecimientos estables domiciliados o, en su caso, ubicados en el país, que desarrollen por ejemplo actividades comerciales, industriales o de prestación de servicios, que pertenezcan a personas de existencia visible o ideal domiciliadas en el exterior.

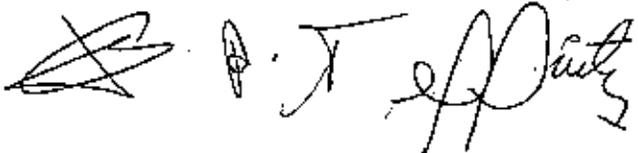
La ley define a los establecimientos estables como los lugares fijos de negocios en los cuales, entre otros, una persona de existencia visible o ideal desarrolle, total o parcialmente, su actividad, quedando incluidos: una sucursal, una agencia o una representación permanente, una sede de dirección o de administración.

Estarán exentos del impuesto los bienes del activo gravado en el país cuyo valor en conjunto, sea igual o inferior a \$ 200.000. Cuando existan activos gravados en el exterior dicha suma se incrementará en el importe que resulte de aplicarle a la misma el porcentaje que represente el activo gravado del exterior, respecto del activo gravado total.

A los efectos de la liquidación del gravamen no serán computables el valor de los bienes muebles amortizables, de primer uso, excepto automotores, en el ejercicio de adquisición o de inversión y en el siguiente, como así tampoco el valor de las inversiones en la construcción de nuevos edificios o mejoras, que no sean bienes de cambio, en el ejercicio en que se efectúen las inversiones totales o parciales y en el siguiente

El Impuesto a las Ganancias determinado para el mismo período fiscal podrá computarse como pago a cuenta de este gravamen. Si del cómputo surgiera un excedente no absorbido, el mismo no generará saldo a favor del contribuyente en este impuesto, ni será susceptible de devolución o compensación alguna.

En el caso que el Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta fuera superior al Impuesto a las Ganancias, tal exceso podrá esperar su imputación por el transcurso de cuatro



ejercicios inmediatos siguientes, permitiendo durante estos períodos computar un pago a cuenta diferible en el tiempo.

Pasado el período cuatrianual, sin que los excesos puedan ser utilizados, quedará un saldo no imputable.

Impuesto sobre los intereses pagados y costos financieros:

Este gravamen se aplicará sobre los intereses de deudas y el costo financiero de las empresas, que resulte deducible en el impuesto a las ganancias. En efecto, el impuesto recaerá sobre los intereses originados en:

- *Operaciones de crédito, cualquiera sea su instrumentación, obtenidas en las entidades regidas por la ley de entidades financieras. En este caso la alícuota será del 15%.*
- *Obligaciones negociables, cuyos tenedores sean personas físicas o beneficiarios del exterior, con una alícuota del 15%.*
- *Préstamos otorgados por personas físicas o sucesiones indivisas, domiciliadas o radicadas en el país, en tal caso la alícuota será del 35%.*

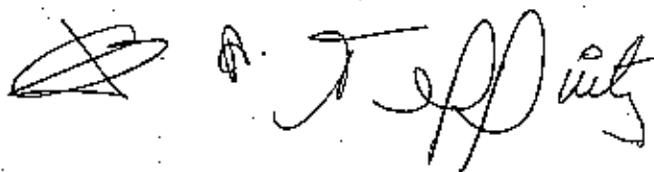
El nacimiento del hecho imponible se perfeccionará en el momento del pago de los intereses. La base imponible estará dada por el monto de los intereses pagados y los sujetos del impuesto serán las empresas tomadoras de los préstamos y/o emisores de obligaciones negociables.

El presente impuesto será deducible en el balance impositivo a los efectos de la determinación del resultado en el impuesto a las ganancias por reunir los requisitos necesarios para considerarlo un gasto.

Impuesto al Valor Agregado:

- * *Gravado: con la alícuota del 21% el servicio de transporte de carga realizado en el país.*
- * *Exento:*
 - *Transporte de pasajeros en el país.*
 - *Transporte de carga y pasajeros internacional. Se le da tratamiento de exportación, por lo tanto recupera el Impuesto el Valor Agregado de etapas anteriores.*
 - *Importaciones definitivas y ventas de embarcaciones destinadas al uso exclusivo de actividades comerciales, como así también las utilizadas en defensa y seguridad, para este último caso también sus partes y componentes.*
 - *Reparación de buques comerciales y de defensa y seguridad.*

Impuestos Internos:



Los productos de origen nacional gravados por la ley están exentos cuando se incorporen a la lista de "rancho" de buques afectados al tráfico internacional a condición que el aprovisionamiento se efectúe en la última escala realizada en jurisdicción nacional o, en caso contrario, viajen hasta dicho punto en calidad de "intervenidos".

Combustibles:

	Gas Oil	Lubricante HDX 4	
Impuesto a los comb.	\$0.12/litro	---	
I.V.A.	21%	21%	(pueden solicitar recupero del impuesto abonado)

Impuesto sobre los automotores, motos, embarcaciones y aeronaves.

Son sujetos pasivos del impuesto las personas físicas o jurídicas propietarias o poseedoras de los bienes citados.

La base imponible del impuesto es el valor de mercado de los bienes gravados sobre el cual se aplicará la alícuota del 1% en el caso que dicho valor no supere los \$ 20.000, sino la alícuota ascenderá a 1,5%.

Se excluye de la aplicación del citado impuesto a los bienes que se encuentren afectados al transporte internacional de pasajeros y/o cargas.

Impuestos sobre los Ingresos Brutos:

Mediante el dictado de la Ley N° 150 de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires se introdujeron cambios en el Impuesto sobre los Ingresos Brutos.

En consecuencia el transporte internacional por agua de carga o pasajeros pasó a estar alcanzado por el impuesto mencionado precedentemente.

La Ley tarifaria estableció la tasa del 3% para el servicio del transporte por agua.

2) ADUANERA:

a) Se adjunta como APÉNDICE I (2 hojas) fotocopia del CAPITULO 89 de la NOMENCLATURA COMÚN MERCOSUR de aplicación para la importación de embarcaciones nuevas.

Handwritten signatures and initials, including a large stylized signature on the left and the name 'Pietz' on the right.

Los barcos y demás artefactos flotantes tributan en la actualidad un Derecho de Importación Extrazona del 14%. Estas mercaderías cuentan con una convergencia al AEC el que resulta ser del 17% y no pagan tasa de estadística. (Partidas 89.01; 89.02; 89.04; 89.05; 89.06 y 89.07).

Los niveles del Arancel Externo Común a lo que se ha hecho referencia incluyen el incremento de los 3 puntos porcentuales dispuestos por la Decisión del Consejo Mercado Común N° 15 del 15/12/97.

Asimismo, los niveles del tributo señalado corresponden siempre a bienes nuevos.

b) El Decreto N° 1.493/92 que creó el Registro de Buques y Artefactos Navales Extranjeros establece que los Buques que se incorporaren al Registro - por un plazo de tres (3) años y con quince (15) años de antigüedad como máximo - estarán sometidos al régimen de importación temporaria previsto en el artículo 265, apartado 1°, inciso a) de la ley N° 22.415 y en el artículo 31, apartado 1°, inciso a) del Decreto N° 1.001/82.

Los buques y artefactos navales extranjeros que se importen en los términos del Decreto N° 1.493/92 bajo el régimen de destinación de importación temporaria estarán exentos del pago de la tasa de estadística.

3) OTROS:

a) El Decreto N° 1.772/91 estableció un régimen de exención al que pueden acogerse todos los buques o artefactos navales inscriptos o que se inscriban en la Matrícula Nacional, destinados a la navegación comercial, excluidos los afectados a la pesca. Mediante el mismo se podrá otorgar el "cese de bandera provisorio" de aquellos buques o artefactos navales cuyos propietarios así lo soliciten, operando como una suspensión transitoria del buque o artefacto naval en la Matrícula Nacional.

El citado Decreto fue sancionado con anterioridad a la firma del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, y prorrogado por sucesivas normas manteniéndose vigente hasta la fecha.

Los armadores que elijan ingresar en el régimen del presente decreto deberán asumir el pago de las contribuciones a las obras sociales, previsionales y asociaciones gremiales, por el personal afiliado que prosiga embarcado bajo el nuevo régimen.

b) Mediante el Decreto N° 817/92 se desreguló la actividad de transporte por agua y los servicios portuarios que importó la supresión de excesivos requisitos, homologaciones, intervenciones, inscripciones, privilegios, monopolios y protecciones de diversa índole.

De acuerdo a ello los únicos requisitos exigibles para autorizar la navegación de buques y artefactos navales de cabotaje fluvial, marítimo y lacustre de bandera nacional, inclusive los buques pesqueros u otros artefactos navales destinados a actividades extractivas que se realicen en el ámbito fluvial o marítimo o los que se

 A. J. 

hayan acogido al régimen instituido por el Decreto N° 1.772/91, sin perjuicio de las normas aduaneras y fiscales vigentes, serán:

- * - Estar inscripto en el registro respectivo de buques;
- * - Ser comandado por un capitán habilitado
- * - Poseer certificado de navegabilidad, de radio, de máquina, de armamento y sanitario, extendidos a opción del armador, por la autoridad argentina competente o por organismos de clasificación internacional reconocidos por las autoridades argentinas;
- * - Poseer certificado de franco bordo;
- * - En casos de buques de transporte de pasajeros, disponer del listado de los mismos;
- * - Disponer de los seguros que establezca la reglamentación.

Se dejan sin efecto todas las normas que limiten la libertad de los armadores para determinar las dotaciones de explotación de sus buques y artefactos navales.

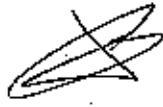
Asimismo se dejan sin efecto las restricciones relativas a la contratación de personal por nacionalidad o zona, dando en la navegación de cabotaje prioridad a los tripulantes de nacionalidad argentina a igualdad de idoneidad.

Se derogan todas las disposiciones administrativas relativas a la homologación de tarifas u otras retribuciones de transportes de cabotaje de cargas o pasajeros, regionales o internacionales, fluviales o marítimos, con excepción de las relativas a fletes conferenciados.

Los armadores marítimos y fluviales de bandera nacional o extranjera, y/o los agentes marítimos estarán obligados a comunicar sus tarifas, rutas, frecuencias y calidad del servicio a la autoridad competente, y a hacerlas públicas para asegurar la transparencia de los mercados.

c) Mediante el Decreto N° 1255/98 se estableció que, los buques y artefactos navales de bandera extranjera que se encuentren bajo el régimen del Decreto N° 1772/91 y sus modificatorios, cuando el contrato sea celebrado por un empresario, armador u operador legal nacional o extranjero, este deberá efectuar durante la vigencia del contrato, respecto de los tripulantes argentinos, las contribuciones patronales y aportes previsionales que correspondan de acuerdo a la Ley N° 24241, independientemente del lugar de celebración del contrato o de lo que disponga la ley del pabellón del buque.

El fin del citado decreto ha sido establecer un sistema mediante el cual los empresarios armadores legales nacionales y extranjeros, que contraten tripulación argentina para los buques amparados en regímenes de excepción, efectuar, respecto de éstos los aportes y contribuciones previsionales que correspondan a los efectos de poder computarlos para acceder al beneficio jubilatorio.

 A. J. 

En caso de incumplimiento de lo dispuesto se producirá la pérdida de los beneficios obtenidos por el régimen del Decreto N° 1772/91.

Tributos que gravan la constitución de empresas y transferencia de acciones:

Al iniciar el trámite de solicitud de inscripción las sociedades comerciales abonan una tasa del 1% del monto de su capital social inicial suscrito.

Las sociedades por acciones ya inscriptas pagan una tasa anual del 1% de la sumatoria del capital social de sus estatutos y de la cuenta ajuste de capital resultante de sus estados contables.

La transferencia de acciones no está sujeta a gravámenes.

Imposiciones sobre los salarios:

	Contrib. Patronal
Sistema Previsional	16,0%
Rég. Asign. Familiares	7,5%
Fondo Nac. Empleo	1,5%
I.N.S.S.J.P.	2,0%
ANSSAL	0,6%
O.S. Conduct. Navales	5,4%

Por el Decreto N° 2609/93 se habían establecido porcentajes de descuento de los aportes patronales que oscilaban entre el 10% y el 75% de acuerdo a la jurisdicción en la cual se desarrollaba la actividad.

Posteriormente mediante el Decreto N° 1520/98 se dispuso una nueva disminución de las contribuciones a cargo de los empleadores, que en la primera etapa oscilará entre el 38% y 82%. Las nuevas alícuotas serán de aplicación para las remuneraciones que se devenguen a partir del 1° de abril, 1° de agosto y 1° de diciembre de 1999.

Seguros obligatorios

- Sobre casco y máquinas
- Protección e indemnidad
- Sobre riesgos del trabajo

Garantías de Registro

No existen.

Handwritten signatures and initials, including a large stylized signature and the initials 'A.J.' followed by another signature.

NOMBRE COMERCIAL				EXPORTACION		IMPORTE							
DESCRIPCION				C1-R1		C1-R1		C1-R1		C1-R1		C1-R1	
POSICION	POSICION	POSICION	POSICION	POSICION	POSICION	POSICION	POSICION	POSICION	POSICION	POSICION	POSICION	POSICION	POSICION
8903.92.00	290	A	07 (Los demás)										
8903.92.00	900	J	07 (Los demás)										
8903.99.00		U	07 Los demás	9.9	C1-R1	23	23	0.5	0	Si	Si	A12-A24-A112-B1-B33-O1-P1	
8903.99.00	100	Z	07 (Jetski)										
8903.99.00	200	E	07 (Motociclos)										
8903.99.00	19	P	07 Los demás										
8903.99.00	910	W	07 (Con motor)										
8903.99.00	920	Z	07 (Botes de remo, con uno o más asientos deslizable, calzados deportivos y sus anclajes, de longitud superior o igual a 8 metros para los de un solo par de remos, superior o igual a 10 metros para los de dos pares de remos y superior o igual a 13 metros para los de cuatro pares de remo, de peso total inferior o igual a 15 Kg por par de remos (botes de competición de hasta cuatro pares de remos) (R.39/98 MEOSPO))										
8903.99.00	990	X	07 (Los demás)										
8904.00.00	000	C	07 REMOLCADORES Y BARCOS EMPUJADORES.	10	C1-R1	17	14	--	0	Si	Si	A24-A100-B1-C6-O1	
89.05			BARCOS FARO, BARCOS BOMBA, DRAGAS, PONTONES GRUA Y DEMAS BARCOS EN LOS QUE LA NAVEGACION SEA ACCESORIA EN RELACION CON LA FUNCION PRINCIPAL; DIQUES FLOTANTES; PLATAFORMAS DE PERFORACION O EXPLOTACION, FLOTANTES O SUMERGIBLES.										
8905.10.00	000	K	07 Dragas	10	C1-R1	17	14	--	0	Si	Si	A24-A100-B1-C6-C1	
8905.20.00	000	Z	07 Plataformas de perforación o explotación, flotantes o sumergibles	10	C1-R1	17	13	--	0	Si	Si	A24-A100-B1-C6-O1	
8905.90.00	000	Y	07 Los demás	10	C1-R1	17	14	--	0	Si	Si	A24-A100-B1-C6-C1	
8905.00.00	000	P	07 LOS DEMAS BARCOS, INCLUIDOS LOS NAVIOS DE GUERRA Y BARCOS DE SALVAMENTO QUE NO SEAN DE REMOS.	10	C1-R1	17	14	--	0	Si	Si	A24-A100-B1-C6-O1	
89.07			LOS DEMAS ARTEFACTOS FLOTANTES (POR EJEMPLO: BALSAS, DEPOSITOS, CAJONES, INCLUSO DE AMARRE, BOYAS Y BALIZAS).										
8907.10.00	000	X	07 Balsas inflables	10	C1-R1	17	14	--	0	Si	Si	A24-A100-B1-C6-O1-P1	
8907.90.00	000	K	07 Los demás	10	C1-R1	17	14	--	0	Si	Si	A100-B1-C6-O1	
8908.00.00	000	B	07 BARCOS Y DEMAS ARTEFACTOS FLOTANTES PARA DESGUACE.	0	C1-R1	5	5	0.5	0	Si	Si	A24-B1-B33-O1	

AGREGADO III

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 21, DE 1999

Prorroga, alterando a alíquota, a contribuição provisória sobre movimentação ou transmissão de valores e de créditos e de direitos de natureza financeira, a que se refere o art. 74 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do § 3º do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional:

Art. 1º Fica incluído o art. 75 no Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, com a seguinte redação:

“Art. 75. ^{Fica} prorrogada, por trinta e seis meses, a cobrança da contribuição provisória sobre movimentação ou transmissão de valores e de créditos e direitos de natureza financeira de que trata o art. 74, instituída pela Lei nº 9.311, de 24 de outubro de 1996, modificada pela Lei nº 9.539, de 12 de dezembro de 1997, cuja vigência também prorrogada por idêntico prazo.

§ 1º Observado o disposto no § 6º do art. 195 da Constituição Federal, a alíquota da contribuição será de trinta e oito centésimos por cento, nos primeiros doze meses, e de trinta centésimos, nos meses subsequentes, facultado ao Poder Executivo reduzi-la total ou parcialmente, nos limites aqui definidos.

§ 2º O resultado do aumento da arrecadação, decorrente da alteração da alíquota, nos exercícios financeiros de 1999, 2000 e 2001, será destinado ao custeio da previdência social.

§ 3º a União autorizada a emitir títulos da dívida pública interna, cujos recursos serão destinados ao custeio da saúde e da previdência social, em montante equivalente ao produto da arrecadação da contribuição, prevista e não realizada em 1999.”

- II - existência de conta do fundo distinta da conta do Tesouro da unidade federativa;
- III - aporte de capital inicial em valor a ser definido conforme diretriz geral;
- IV - aplicação de recursos, conforme estabelecido pelo Conselho Monetário Nacional;
- V - vedação da utilização de recursos do fundo de bens, direitos e ativos para empréstimos de qualquer natureza, inclusive à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, a entidades da administração indireta e aos respectivos segurados;
- VI - vedação à aplicação de recursos em títulos públicos, com exceção de títulos do governo Federal;
- VII - avaliação de bens, direitos e ativos de qualquer natureza integrados ao fundo, na conformidade com a Lei 4.320, de 17 de março de 1964 e alterações subsequentes;
- VIII - estabelecimento de limites para a taxa de administração, conforme parâmetros gerais;
- IX - constituição e extinção do fundo mediante lei.

Art. 2º O descumprimento do disposto nesta Lei pelos Estados, Distrito Federal e Municípios e pelos respectivos fundos, implicará, a partir de 1º de julho de 1999:

- I - suspensão das transferências voluntárias de recursos pela União;
- II - impedimento para celebrar acordos, contratos, convênios ou ajustes, bem como receber empréstimos, financiamentos, avais e subvenções em geral de órgãos ou entidades da Administração direta e indireta da União;
- III - suspensão de empréstimos e financiamentos por instituições financeiras gerais.

Art. 3º Os dirigentes do órgão ou da entidade gestora do regime próprio de previdência social dos entes estatais, bem como os membros dos conselhos administrativo e fiscal dos fundos de que trata o art. 6º, respondem diretamente por infração ao disposto nesta Lei, ajustando-se, no que couber, ao regime repressivo da Lei nº 6.435, de 15 de julho de 1977, e alterações subsequentes, conforme diretrizes gerais.

Parágrafo único. As infrações serão apuradas mediante processo administrativo que tenha por base o auto, a representação ou a denúncia positiva dos fatos irregulares, em que se assegure ao acusado o contraditório e a ampla defesa, em conformidade com diretrizes gerais.

Art. 2º Compete à União, por intermédio do Ministério da Previdência e Assistência Social:

I - a orientação, supervisão e o acompanhamento dos regimes próprios de previdência social dos servidores públicos e dos militares da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e dos fundos a que se refere o art. 6º, para o fiel cumprimento dos dispositivos desta Lei;

II - o estabelecimento e a publicação dos parâmetros e das diretrizes gerais previstos nesta Lei.

Art. 10. No caso de extinção de regime próprio de previdência social, a União, o Estado, o Distrito Federal e os Municípios assumirão integralmente a responsabilidade pelo pagamento dos benefícios concedidos durante a sua vigência, bem como daqueles benefícios cujos requisitos necessários à sua concessão foram implementados anteriormente à extinção do regime próprio de previdência social.

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 27 de novembro de 1998; 177ª da Independência e 110ª da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Waldeck Ornelas

LEI Nº 9.718, DE 27 DE NOVEMBRO DE 1998.

Altera a Legislação Tributária Federal.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei aplica-se ao âmbito da legislação tributária federal, relativamente às contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e à Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS, de que tratam o art. 239 da Constituição e a Lei Complementar nº 70, de 30 de dezembro de 1991, no Imposto sobre a Renda e no Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativos a Títulos ou Valores Mobiliários - IOF.

CAPÍTULO I DA CONTRIBUIÇÃO PARA O PIS/PASEP E COFINS

Art. 2º As contribuições para o PIS/PASEP e a COFINS, devidas pelas pessoas jurídicas de direito privado, serão calculadas com base no seu faturamento, observadas a legislação vigente e as alterações introduzidas por esta Lei.

Art. 3º O faturamento a que se refere o artigo anterior corresponde à receita bruta da pessoa jurídica.

§ 1º Entende-se por receita bruta a totalidade das receitas auferidas pela pessoa jurídica, sendo irrelevantes o tipo de atividade por ela exercida e a classificação contábil adotada para as receitas.

§ 2º Para fins de determinação da base de cálculo das contribuições a que se refere o art. 2º, excluem-se da receita bruta:

I - as vendas canceladas, os descontos incondicionais concedidos, o Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI e o Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS, quando cobrado pelo vendedor dos bens ou prestador dos serviços na condição de substituto tributário;

II - as reversões de provisões operacionais e recuperações de créditos baixados como perda, que não representem ingresso de novas receitas, o resultado positivo da avaliação de investimentos pelo valor do patrimônio líquido e os lucros e dividendos derivados de investimentos avaliados pelo custo de aquisição, que tenham sido computados como receita;

III - os valores que, computados como receita, tenham sido transferidos para outra pessoa jurídica, observadas normas regulamentadoras expedidas pelo Poder Executivo;

IV - a receita decorrente da venda de bens de ativo permanente.

§ 3º Nas operações realizadas em mercados futuros, considera-se receita bruta o resultado positivo dos ajustes diários ocorridos no mês.

§ 4º Nas operações de câmbio, realizadas por instituição autorizada pelo Banco Central do Brasil, considera-se receita bruta a diferença positiva entre o preço de venda e o preço de compra da moeda estrangeira.

§ 5º Na hipótese das pessoas jurídicas referidas no § 1º do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, serão admitidas, para os efeitos da COFINS, as mesmas exclusões e deduções facultadas para fins de determinação da base de cálculo da contribuição para o PIS/PASEP.

Art. 4º As refinarias de petróleo, relativamente às vendas que fizerem, ficam obrigadas a cobrar e a recolher, na condição de contribuintes substitutos, as contribuições a que se refere o art. 2º, devidas pelos distribuidores e comerciantes varejistas de combustíveis derivados de petróleo, inclusive gás.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Imprensa Nacional

<http://www.in.gov.br> e-mail: in@in.gov.br

SIG, Quadra 6, Lote 800, CEP 70604-900, Brasília-DF
CGC/MF: 00394494/0016-12
FONE: (061) 313-9400

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Presidente da República

RENAN CALHEIROS
Ministro da Justiça

ANTÔNIO EUSTÁQUIO CORRÊA DA COSTA
Diretor-Geral

DIÁRIO OFICIAL - SEÇÃO I

Órgão destinado à publicação de atos normativos.
ISSN 1415-1537

JOSÉ GERALDO GUERRA
Coordenador-Geral de Produção Industrial

CATARINA ACIOLI DE FIGUEIREDO
Chefe da Divisão de Jornais Oficiais
Reg. profissional nº 1160/07/23/DF

HELENA LÚCIA COCHLAR DA SILVA ARAÚJO
Chefe da Divisão Comercial

Parágrafo único. Na hipótese deste artigo, a contribuição será calculada sobre o preço de venda da refinaria, multiplicado por quatro.

Art. 54. As distribuidoras de álcool para fins carburantes ficam obrigadas a cobrar e a recolher, na condição de contribuintes substituídos, as contribuições referidas no art. 2º, devidas pelos comerciantes varejistas do referido produto, relativamente às vendas que lhes fizerem.

Parágrafo único. Na hipótese deste artigo, a contribuição será calculada sobre o preço de venda do distribuidor, multiplicado por um inteiro e quatro décimos.

Art. 62. As distribuidoras de contribuintes ficam obrigadas ao pagamento das contribuições a que se refere o art. 2º sobre o valor do álcool que adicionarem à gasolina, como contribuintes e como contribuintes substituídos, relativamente às vendas, para os comerciantes varejistas, do produto misturado.

Parágrafo único. Na hipótese deste artigo, os valores das contribuições deverão ser calculados, relativamente a parcela devida na condição de:

I - contribuinte, tomando por base o valor resultante da aplicação do percentual de mistura, fixado em lei, sobre o valor da venda;

II - contribuinte substituído, tomando por base o valor resultante da aplicação do percentual de mistura, fixado em lei, sobre o valor da venda, multiplicado pelo coeficiente de um inteiro e quatro décimos.

Art. 72. No caso de construção por empreitada ou de fornecimento a preço predeterminado de bens ou serviços, contratados por pessoa jurídica de direito público, empresa pública, sociedade de economia mista ou suas subsidiárias, o pagamento das contribuições de que trata o art. 2º desta Lei poderá ser diferido, pelo contratado, até a data do recebimento do preço.

Parágrafo único. A utilização da transição tributária prevista no caput deste artigo é facultada ao subcontratado ou subcontratada, na hipótese de subcontratação parcial ou total da empreitada ou do fornecimento.

Art. 83. Fica elevada para três por cento a alíquota da COFINS.

§ 1º A pessoa jurídica poderá compensar, com a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL, devida em cada período de apuração trimestral ou anual, até um terço da COFINS efetivamente paga, calculada de conformidade com este artigo.

§ 2º A compensação referida no § 1º:

I - somente será admitida em relação à COFINS correspondente a mês compreendido no período de apuração da CSLL a ser compensada, limitada ao valor desta;

II - no caso de pessoas jurídicas tributadas pelo regime de lucro real anual, poderá ser efetuada com a CSLL determinada na forma dos arts. 28 a 30 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996.

§ 3º Da aplicação do disposto neste artigo, não decorrerá, em nenhuma hipótese, saída de COFINS ou CSLL a restituir ou a compensar com o devido em períodos de apuração subsequentes.

§ 4º A parcela da COFINS compensada na forma deste artigo não será dedutível para fins de determinação do lucro real.

CAPÍTULO II DO IMPOSTO SOBRE A RENDA

Art. 9º. As variações monetárias dos direitos de crédito e das obrigações do contribuinte, em função da taxa de câmbio ou de índices ou coeficientes aplicáveis por disposição legal ou contratual, serão consideradas, para efeitos da legislação do imposto de renda, da contribuição social sobre o lucro líquido, da contribuição PIS/PASEP e da COFINS, como receitas ou despesas financeiras, conforme o caso.

Art. 10. Os dispositivos abaixo enumerados da Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º

III - poderá amortizar o valor do ágio cujo fundamento seja o de que trata a alínea "b" do § 2º do art. 29 do Decreto-lei nº 1.598, de 1977, nos balanços correspondentes a apuração de lucro real, levantados posteriormente à incorporação, fusão ou cisão, à razão de um sessenta avos, no máximo, para cada mês do período de apuração;

(NR)

Art. 12

§ 3º Considera-se entidade sem fins lucrativos a que não apresente superávit em suas contas ou, caso o apresente em determinado exercício, destine referido resultado, integralmente, à manutenção e ao desenvolvimento dos seus objetivos sociais." (NR)

Art. 11. Sem prejuízo do disposto nos incisos III e IV do art. 7º da Lei nº 9.532, de 1997, a pessoa jurídica sucessora poderá classificar, no patrimônio líquido, alternativamente ao disposto no § 2º do mencionado artigo, a conta que registrar o ágio ou deságio nele mencionado.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se aos fatos geradores ocorridos a partir de 1º de janeiro de 1998.

Art. 12. Sem prejuízo das normas de tributação aplicáveis aos não-residentes no País, sujeitar-se-á à tributação pelo imposto de renda, como residente, a pessoa física que ingressar no Brasil:

I - com visto temporário;

a) para trabalhar com vínculo empregatício, em relação aos fatos geradores ocorridos a partir da data de sua chegada;

b) por qualquer outro motivo, e permanecer por período superior a cento e oitenta e três dias, consecutivos ou não, contado, dentro de um intervalo de doze meses, da data de qualquer

eficenda, em relação aos fatos geradores ocorridos a partir do dia subsequente àquele em que se completar referido período de permanência;

II - com visto permanente, em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de sua chegada.

Parágrafo único. A Secretaria de Receita Federal expedirá normas quanto às obrigações necessárias decorrentes da aplicação do disposto neste artigo.

Art. 13. A pessoa jurídica, cuja receita bruta total, no ano-calendário anterior, tenha sido igual ou inferior a R\$ 24.000.000,00 (vinte e quatro milhões de reais), ou a R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais) multiplicado pelo número de meses de atividade do ano-calendário anterior, quando inferior a doze meses, poderá optar pelo regime de tributação com base no lucro presumido.

§ 1º A opção pela tributação com base no lucro presumido será definitiva em relação a todo o ano-calendário.

§ 2º Relativamente aos limites estabelecidos neste artigo, a receita bruta auferida no ano anterior será considerada segundo o regime de competência ou de caixa, observado o critério adotado pelo pessoa jurídica, caso tenha, naquele ano, optado pela tributação com base no lucro presumido.

Art. 14. Estão obrigadas à apuração do lucro real as pessoas jurídicas:

I - cuja receita total, no ano-calendário anterior, seja superior ao limite de R\$ 24.000.000,00 (vinte e quatro milhões de reais), ou proporcional ao número de meses do período, quando inferior a doze meses;

II - cujas atividades sejam de bancos comerciais, bancos de investimentos, bancos de desenvolvimento, caixas econômicas, sociedades de crédito, financiamento e investimento, sociedades de crédito imobiliário, sociedades corretoras de títulos, valores mobiliários e câmbio, distribuidoras de títulos e valores mobiliários, empresas de arrendamento mercantil, cooperativas de crédito, empresas de seguros privados e de capitalização e entidades de previdência privada aberta;

III - que tiverem lucros, rendimentos ou ganhos de capital oriundos do exterior;

IV - que, autorizadas pela legislação tributária, usufruam de benefícios fiscais relativos à isenção ou redução do imposto;

V - que, no decorrer do ano-calendário, tenham efetuado pagamento mensal pelo regime de estimativa, na forma do art. 2º da Lei nº 9.430, de 1996;

VI - que explorem as atividades de prestação cumulativa e contínua de serviços de assessoria creditícia, mercadológica, gestão de crédito, seleção e riscos, administração de contas a pagar e a receber, compras de direitos creditórios resultantes de vendas mercantis a prazo ou de prestação de serviços (factoring).

CAPÍTULO III DO IMPOSTO SOBRE OPERAÇÕES DE CRÉDITO, CÂMBIO E SEGURO, OU RELATIVAS A TÍTULOS OU VALORES MOBILIÁRIOS

Art. 15. A alíquota do imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativas a Títulos ou Valores Mobiliários - IOCF nas operações de seguro será de vinte e cinco por cento.

CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E FINAIS

Art. 16. A pessoa jurídica que, obrigada a apresentar, à Secretaria de Receita Federal, declaração de informações, deixar de fazê-lo ou fizer após o prazo fixado para sua apresentação, sujeitar-se-á à multa de um por cento ao mês ou fração, incidente sobre o imposto de renda devido, ainda que integralmente pago, relativo ao ano-calendário a que corresponderem as respectivas informações.

Parágrafo único. Ao disposto neste artigo aplicam-se as normas constantes dos §§ 1º a 3º do art. 83 da Lei nº 8.981, de 20 de janeiro de 1995, e do art. 27 da Lei nº 9.532, de 1997.

Art. 17. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos:

I - em relação aos arts. 2º e 8º, para os fatos geradores ocorridos a partir de 1º de fevereiro de 1999;

II - em relação aos arts. 9º e 12 a 15, a partir de 1º de janeiro de 1999.

Art. 18. Ficam revogados, a partir de 1º de janeiro de 1999:

I - o § 2º do art. 18 do Decreto-lei nº 1.330, de 13 de maio de 1974;

II - o § 2º do art. 4º do Decreto-lei nº 1.506, de 23 de dezembro de 1976;

III - o art. 36 e o inciso VI do art. 47 da Lei nº 8.981, de 1995;

IV - o § 4º do art. 15 da Lei nº 9.532, de 1997.

Brasília, 27 de novembro de 1998; 177 da Independência e 110ª da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOS
Pedro Malan



Handwritten signatures and stamps at the bottom of the page.

AGREGADO IV

**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 31/3/99)

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
<p>Tributo sobre las utilidades de empresas de transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> - 35% sobre las utilidades derivadas de la actividad de transporte ejercidas por las compañías constituidas o radicadas en el país. 	<p>Tributo sobre las utilidades de empresas de transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> - 25% sobre las utilidades netas. El impuesto a las utilidades es considerado como pago a cuenta del impuesto a las transacciones. 	<p>- Imp. sobre utilidades de pers. Juríd (Ley 9249/85: real o presunto) a) cálculo por el lucro real <ul style="list-style-type: none"> Base imponible: lucro real Alicuota de 15% p/ valores de hasta R\$ 240.000; caso exceda, alicuota de 25% sobre la diferencia a.1) Contribuc. Social s/lucro neto: <ul style="list-style-type: none"> Base imponible: lucro neto Alicuota de 8% b) Cálculo por el lucro presunto: <ul style="list-style-type: none"> Opcional para personas jurídicas con ingresos anuales de hasta R\$ 24.000.000; Base impon... 8% de los Ing. Alicuota de 15% p/ valores de hasta R\$ 240.000; caso exceda, alicuota de 25% sobre la diferencia a.1) Contribuc. Social s/lucro neto: <ul style="list-style-type: none"> Base impon. 12% e/ingresos Alicuota de 8% <ul style="list-style-type: none"> - 0,65% sobre la facturación (contribución para el PIS-PASEP) -art. 2º, 3º y 8º, del MP 1546, de 10.07.97. - 2% sobre la facturación - Ingreso bruto de las ventas de merc. y serv (COFINS) Ley Complementaria N° 70, art. 2. - Exención de las contrib. PIS y COFINS para embarcac. registradas en el REB, relati. a los ingresos de flotas internac. de merc. </p>	<p>Tributo sobre las utilidades de empresas de transporte.</p> <p>Empresas Beneficiadas por la Ley N° 60/90</p> <p>Exoneración del 95% del impuesto a la renta proporcional a las ventas brutas por un período de 5 años</p> <ul style="list-style-type: none"> - Otras <ul style="list-style-type: none"> - 30% de impuesto a la renta correspondiente a la utilidad neta. 5% adicional del impuesto a la renta utilidad neta cuando la empresa no está domiciliada en el país. 	<p>Tributo sobre las utilidades de empresas de transporte.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exento.

A.P. [Signature]

**REGIMEN TRIBUTARIO APLICABLE A EMPRESAS ARMADORAS CONSTITUIDAS Y REGISTRADAS
EN LOS PAISES QUE CONFORMAN LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ**
(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)
(Actualizado al 31/3/89)

ARGENTINA		BOLIVIA		BRASIL		PARAGUAY		URUGUAY	
<p>Tributo sobre el Valor Agregado</p> <p>1% al servicio de transporte de cargaizado en el país.</p> <p>Exemptions: transporte de pasajeros en el país.</p> <p>transporte internacional de cargas y pasajeros.</p> <p>importaciones vendidas o importadas carácter definitivo, cuando están destinadas a la prestación de servicios o actividades comerciales.</p> <p>reparación de Buques.</p>	<p>Tributo sobre el Valor Agregado</p> <p>- 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.</p> <p>- Importaciones Definitivas</p>	<p>Tributo sobre el Valor Agregado</p> <p>- Inmunidad de ICMS sobre operaciones con destino al exterior de mercaderías.</p> <p>- 18% - alícuota máxima de ICMS en la importación.</p> <p>- ICMS sobre los servicios de transporte interno, siendo el internacional exento.</p>	<p>Tributo sobre el Valor Agregado</p> <p>- 10% sobre el monto imponible de fuente paraguaya. (Se considera servicio de transporte internacional correspondiente a la jurisdicción paraguaya el prestado desde la Aduana por la cual ingresa el bien al país, hasta el destino final del mismo en el territorio nacional)</p> <p>- Por esta definición el flete internacional fluvial no está gravado.</p>	<p>Tributo sobre el Valor Agregado</p> <p>Están Exentos: - Fletes y Transporte de Pasajeros. - La importación de partes, equipos, repuestos, combustibles, lubricantes necesarios para la explotación y los accesorios de enagenación del buque (bajo condición de cumplimiento con los requisitos establecidos en la Ley Nº 14850).</p>	<p>Tributo sobre el Valor Agregado</p> <p>Están Exentos: - Fletes y Transporte de Pasajeros. - La importación de partes, equipos, repuestos, combustibles, lubricantes necesarios para la explotación y los accesorios de enagenación del buque (bajo condición de cumplimiento con los requisitos establecidos en la Ley Nº 14850).</p>	<p>Tributo sobre el Valor Agregado</p> <p>Están Exentos: - Fletes y Transporte de Pasajeros. - La importación de partes, equipos, repuestos, combustibles, lubricantes necesarios para la explotación y los accesorios de enagenación del buque (bajo condición de cumplimiento con los requisitos establecidos en la Ley Nº 14850).</p>	<p>Tributo sobre el Valor Agregado</p> <p>Están Exentos: - Fletes y Transporte de Pasajeros. - La importación de partes, equipos, repuestos, combustibles, lubricantes necesarios para la explotación y los accesorios de enagenación del buque (bajo condición de cumplimiento con los requisitos establecidos en la Ley Nº 14850).</p>	<p>Tributo sobre el Valor Agregado</p> <p>Están Exentos: - Fletes y Transporte de Pasajeros. - La importación de partes, equipos, repuestos, combustibles, lubricantes necesarios para la explotación y los accesorios de enagenación del buque (bajo condición de cumplimiento con los requisitos establecidos en la Ley Nº 14850).</p>	<p>Tributo sobre el Valor Agregado</p> <p>Están Exentos: - Fletes y Transporte de Pasajeros. - La importación de partes, equipos, repuestos, combustibles, lubricantes necesarios para la explotación y los accesorios de enagenación del buque (bajo condición de cumplimiento con los requisitos establecidos en la Ley Nº 14850).</p>

[Handwritten signature]

**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 31/3/89)

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
<p>Tributos Aduaneros</p> <p>Aranceles de Importación - Intrazona MERCOSUR 0% - Externo Común 14% Partidas: 89.01.90.00 89.04.00.00</p> <p>Correspondiente a la Nomenclatura Común MERCOSUR - Intrazona MERCOSUR, acuerdo de complementación económica Nº 36 (ACE 36) MERCOSUR</p>	<p>Tributos Aduaneros</p> <p>Aranceles de Importación - 10% para bienes en general - 5% para bienes en capital - Intrazona MERCOSUR según Anexo D.S. 24.503 que pone en vigencia el acuerdo de Complementación Económica Nº 36 (ACE 36) Bolivia - MERCOSUR</p>	<p>Tributos Aduaneros</p> <p>Aranceles de Importación - Intrazona MERCOSUR 0% sin perjuicio de la lista de excepciones. - Externo Común: de conformidad con la Nomenclatura Común MERCOSUR - Intrazona MERCOSUR, acuerdo de complementación económica Nº 36 (ACE 36) MERCOSUR</p>	<p>Tributos Aduaneros</p> <p>Aranceles de Importación - Intrazona MERCOSUR: 0% - Externo Común: 14% Partidas: 89.01.90.00 89.04.00.00</p> <p>Correspondientes a la Nomenclatura Común MERCOSUR. - Exoneración Total de Gravámenes Aduaneros y otros efectos equivalentes, incluyendo los impuestos internos de aplicación especial sobre la importación de bienes de capital, materias primas e insumos. - Intrazona MERCOSUR, acuerdo de complementación económica Nº 36 (ACE 36) MERCOSUR (Ley 60/90)</p>	<p>Tributos Aduaneros</p> <p>Aranceles de Importación - Intrazona MERCOSUR: 0% - Externo Común: 14% Partidas: 89.01.90.00 89.04.00.00</p> <p>Correspondientes a la Nomenclatura Común MERCOSUR. - Intrazona MERCOSUR, acuerdo de complementación económica Nº 36 (ACE 36) MERCOSUR (Ley 60/90)</p>
<p>Régimen Suspensivo de Tributos Aduaneros - Las embarcaciones inscriptas en el Reg. de Embarcaciones y Artefactos Navales Extranjeros, por un plazo mínimo de 3 años y máximo de 15 años podrán ser sometidos al Régimen Aduanero Especial de Admisión Temporal.</p>	<p>Régimen Suspensivo de Tributos Aduaneros - No tiene</p>	<p>Régimen Suspensivo de Tributos 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.</p>	<p>Régimen Suspensivo de Tributos Aduaneros - No tiene</p>	<p>Régimen Suspensivo de Tributos Aduaneros - No tiene</p>

**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 31/3/89)

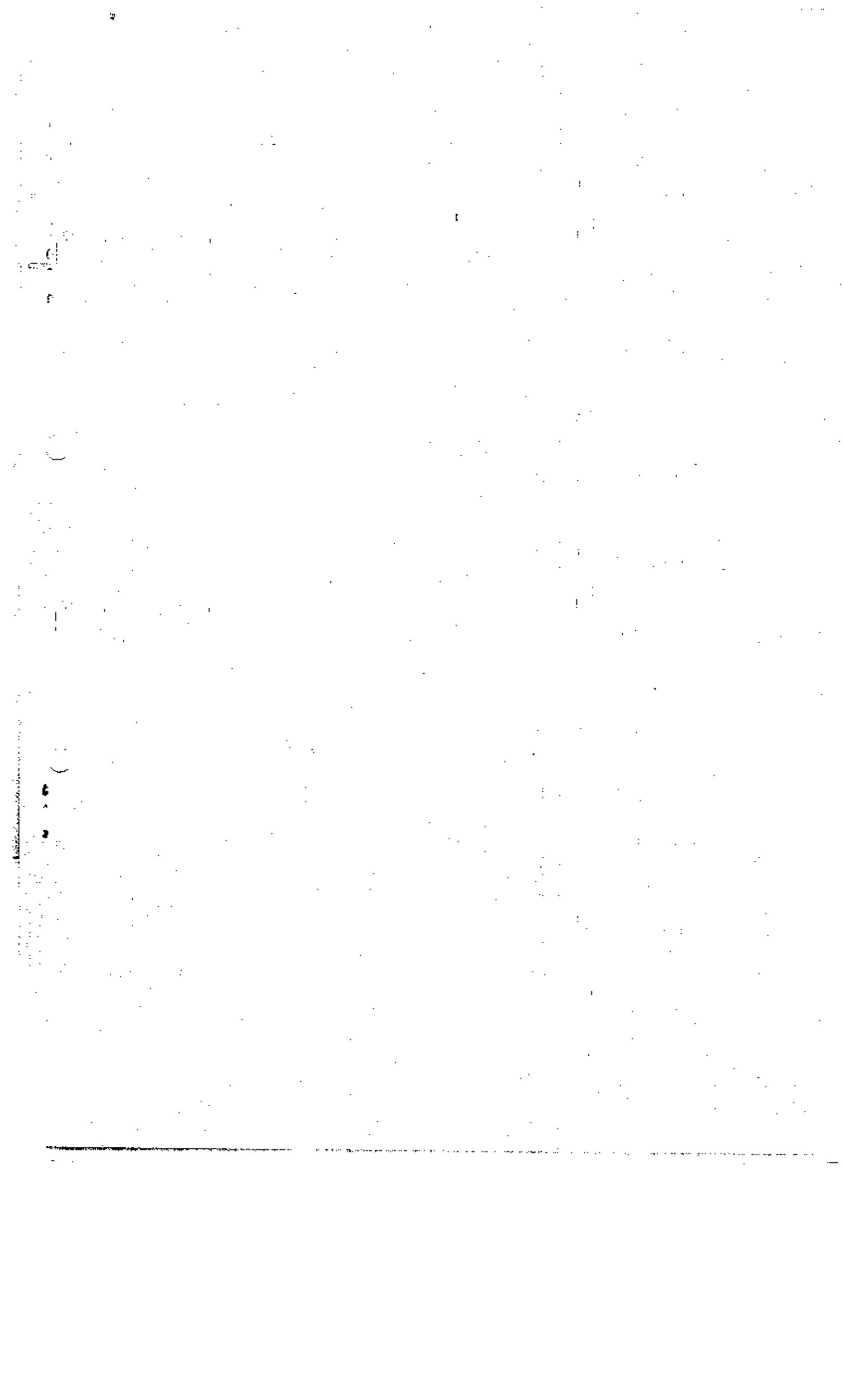
ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
		<p>Otros Incentivos: Financieros</p> <ul style="list-style-type: none"> - En los siguientes casos, el financiamiento a la empresa brasileña de navegación, por medio de agentes financieros oficiales contará con una tasa de intereses semejante a la de embarcaciones destinadas a la exportación. <p>a) Para las embarcaciones pre-registradas en REB (construcción);</p> <p>b) Para las embarcaciones registradas en REB:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 brasileñas de navegación, con subsidiarias integrales propietarias de embarcaciones registradas en Brasil, transferidas de su matriz brasileña son autorizadas a restablecer el registro brasileño son autorizadas a restablecer el registro brasileño como propiedad de la misma empresa nacional de origen, sin incidencia de impuestos y tasas. 		




**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 31/3/88)

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
		<p>Otros Insumivos: Financieros</p> <p>- Se aseguran a empresas de navegación la contratación en el mercado internacional, de la cobertura de seguro y reaseguro de cascos máquinas y responsab. 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.</p> <p>- Deberán ser celebradas nuevas convenciones y acuerdos colectivos de trabajo para las tripulaciones de las embarcaciones registradas en REB, los cuales tendrán por objetivo preservar condiciones de competitividad en el mercado internac.</p>		

[Handwritten signature]



**ACTA DEL GRUPO TECNICO N° 3
REGIMEN UNICO DE SEGURIDAD - ADECUACION DEL
SOLAS**

En la ciudad de Santa Cruz, República de Bolivia, entre los días 5 y 7 de abril de 1999, se reunió el Grupo Técnico N° 3 bajo la Presidencia del Tte. Nav. CGEN. JAIME DA SILVA SUAREZ y la Relatoría del Tte. Nav. CGEN. ALEX SEGOVIA FERNANDEZ, ambos de la Delegación de Bolivia.

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

El grupo continuó con el tratamiento del Régimen Unico de Seguridad, Adecuación del SOLAS, iniciando el análisis de los ítems que resultaron pendientes, en oportunidad de la reunión realizada en Asunción, República del Paraguay entre los días 3 y 5 de Agosto de 1998.

PUNTO 1. TITULO IV- CAPITULO 1- Regla 1. Definiciones. Se agregaron los ítems 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7, los cuales fueron acordados en su totalidad.

Reglas 2,3 y 4, aprobadas en su totalidad.

CAPITULO 2 - Regla 1. Aprobada en su totalidad.

Regla 2. En el ítem 1.3, se agregó al final del texto : "de ésta misma Regla", con lo cual fue aprobada esta Regla.

Reglas 3, 4 y 5, aprobadas en su totalidad.

PUNTO 2. TITULO V - CAPITULO 1 - Reglas 1, 2, 3 y 4 aprobados en su totalidad.

CAPITULO 2 - Regla 1. Aprobado en su totalidad.

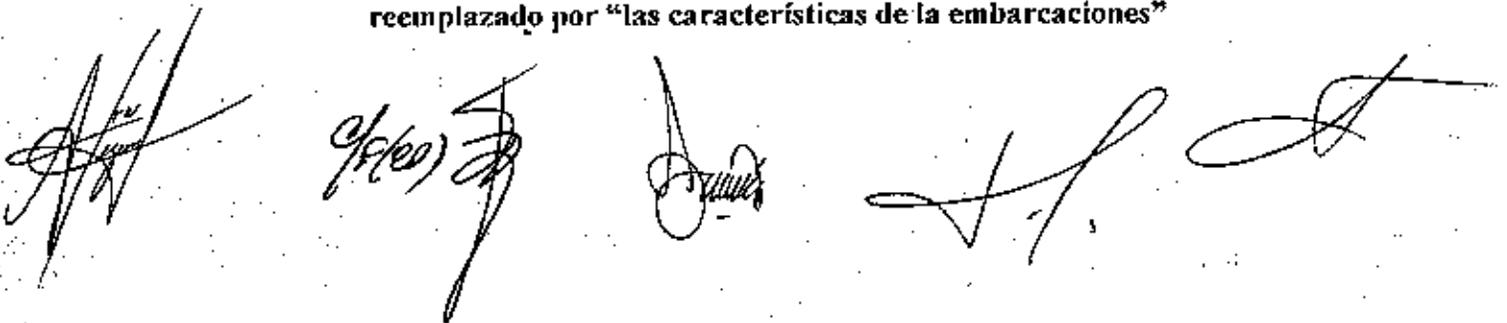
Regla 2. El ítem 1, fue acordado con la siguiente modificación :
"Toda embarcación tripulada, de carga o pasajeros, contará a bordo

con

los siguientes elementos".

Regla 2. El ítem 2, fue acordado con la siguiente modificación : en lugar de Libretas del personal embarcado, se reemplazó por "Documentos de habilitación del personal embarcado".

Regla 3. El ítem 2.2, fue acordado con la siguiente modificación : La instalación, la frase "dependerá del arreglo de la misma", fue reemplazado por "las características de la embarcaciones"



Regla 3. El ítem 3.3, fue acordado con la siguiente modificación :
Cuando
en cambio....., fue reemplazado por "Cuando en lugar".

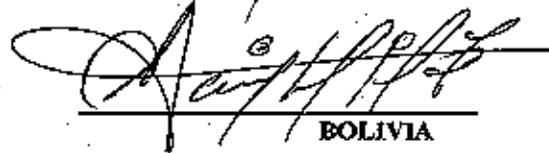
En la Presente Reunión, la delegación Brasileña, presentó una propuesta para establecer una fecha de entrada en vigor, DE LAS REGLAS, para los buques existentes del Reglamento Unico de Seguridad para las Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná, según consta en el Agregado II.

Las delegaciones, mediante consenso, decidió por la complejidad del tema, analizar la propuesta Brasileña y presentar sus comentarios y sugerencias en la próxima reunión para posibilitar la finalización del Reglamento, siendo éste el último tema para la conclusión de la tarea.

Se deja constancia, que en virtud que las representaciones de Argentina, Paraguay y Uruguay no contaban con delegados técnicos para tratar el tema MARPOL, éste queda pendiente para ser tratado en la próxima reunión.

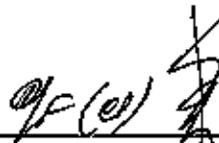
El Grupo labra la presente, suscribiéndose la misma a los 7 días del mes de Abril de 1999.


ARGENTINA



BOLIVIA


BRASIL

PARAGUAY


URUGUAY

**LISTA DE PARTICIPANTES
GRUPO TECNICO N° 3**

Agregado I

ARGENTINA

Pref. Mayor. Roberto Raúl BARRERO
Jefe del Dpto. Seguridad de la Navegación
Prefectura Naval Argentina

BOLIVIA

Tte. Nav. CGEN. Alex SEGOVIA FERNANDEZ
Jefe Div. Convenios
Marina Mercante Nacional

Tte. Nav. CGEN. Jaime Angel DA SILVA SUAREZ
Jefe Div. Tráfico
Marina Mercante Nacional

BRASIL

Ing. Naval. Alexandre José TRINAS DE FREITAS
Diretoria de Portos de Costas
Ministério da Marinhá

PARAGUAY

URUGUAY

Cap. Frag. (CP) Julio César BARRERA LOPEZ
Pref. Pto. De Nueva Palmira
Prefectura Nacional Naval



AGREGADO 2

HIDROVIA PARAGUAI – PARANÁ

ADAPTAÇÃO DO SOLAS

PRAZOS PROPOSTOS PARA APLICAÇÃO (NAVIOS EXISTENTES)

- a) **Título II – Capítulos 1, 2 e 3**
Assunto: Compartimentagem
Prazo proposto: 1ª vistoria de renovação 8 anos após a data de entrada em vigor das normas.
- b) **Título II – Capítulos 4, 5 e 6**
Assunto: Esgoto
Prazo proposto: 1ª vistoria de renovação 5 anos após a data de entrada em vigor das normas.
- c) **Título II – Capítulos 7 e 8**
Assunto: Instalações de Máquinas
Prazo proposto: 1ª vistoria de renovação 5 anos após a data de entrada em vigor das normas.
- d) **Título II – Capítulo 9**
Assunto: Instalações Elétricas
Prazo proposto: 1ª vistoria de renovação 5 anos após a data de entrada em vigor das normas.
- e) **Título III – Capítulos 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7**
Assunto: Proteção, detecção e combate à incêndios.
Prazo proposto: 1ª vistoria de renovação após a data de entrada em vigor das normas.
- f) **Título IV – Capítulos 1 e 2**
Assunto: Salvatagem
Prazo proposto: 1ª vistoria de renovação após a data de entrada em vigor das normas.
- g) **Título V – Capítulos 1 e 2**
Assunto: Radiocomunicações e segurança da navegação
Prazo proposto: 1ª vistoria de renovação após a data de entrada em vigor das normas.



ACTA

GRUPO TECNICO N° 4

- Régimen de Reembolso por los gastos que demanden las operaciones de Lucha contra la Contaminación, producidas por las embarcaciones.
- Planes de Contingencia - Compatibilización.

Santa Cruz - Bolivia, abril de 1999

8

ACTA DEL GRUPO TECNICO N° 4

A

Q

En la ciudad de Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) durante los días 5, 6 y 7 de abril de mil novecientos noventa y nueve, se reunió el Grupo Técnico N° 4, bajo la Presidencia del Sr. C.N. DAEN. Cesar Rojas Canelas y con la relatoría del Sr. Lic. Carlos María Serrentino, integrante de la delegación de Bolivia y de la Secretaría Ejecutiva del CIH, respectivamente.

El Grupo Técnico aprobó en primer lugar el temario, teniendo en consecuencia bajo su responsabilidad el tratamiento de los siguientes temas.

- Régimen de reembolso por los gastos que demanden las operaciones de lucha contra la contaminación (OLC) producidas por las embarcaciones.
- Planes de contingencia y su compatibilización.

La lista de participantes, irá como Anexo I a la presente Acta.

• REGIMEN DE REMBOLSO QUE DEMANDE LAS OLC.

Las Delegaciones presentes, por unanimidad acordaron que, para dar cumplimiento al Protocolo Adicional al Acuerdo del Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná sobre Seguros, sugiere al CIH, la exigencia de la cobertura de los riesgos mencionados en el mismo, mediante la formación o la adhesión a un Club, Club P&I o avales que respalden las operaciones de cada buque o barcaza. Las coberturas por evento deberán ser establecidas posteriormente.

by.

8
A Del mismo modo, las Delegaciones acordaron que, los requisitos comunes de cobertura como lo establece el Protocolo antes referido, podrían alcanzarse mediante una clara identificación de los riesgos a ser cubiertos.

Q En un plazo no superior a los cuarenta y cinco días (45) corridos o calendario, los países acordaron remitir a la Secretaría Ejecutiva del CIH, la lista provisoria de los riesgos a exigir para navegar en la Hidrovía Paraguay - Paraná y su zona de influencia.

La Secretaría Ejecutiva del CIH debería intercambiar, en forma previa a la próxima reunión, los aportes que sobre esta temática reciba de los Estados Partes.

Las Delegaciones acuerdan que la lista provisoria de las coberturas de riesgos, debería ser definida en la próxima reunión del GT, teniendo en cuenta la sensibilidad de la temática bajo análisis y que no todos los riesgos resultan asegurables.

Resultó analizada la pertinencia de si las contaminaciones provenientes de los buques incluían aquella producida por la carga transportada, llegándose a la conclusión que a los efectos de la exigencia de la cobertura, el buque y la carga forman un todo, caracterizando una aventura marítima.

• PLANES DE CONTINGENCIA - COMPATIBILIZACION

Las Delegaciones sugieren al CIH que por la vía que entienda más oportuna recomiende a la Delegación del Paraguay, la presentación de su Plan Nacional de Contingencia para avanzar en tan importante temática.

dy.

En esta reunión las Delegaciones de Bolivia, Brasil y Argentina hacen entrega a la Secretaría Ejecutiva del CIH de sus respectivos Planes de Contingencia.

La Delegación Argentina hace entrega a los integrantes del Grupo Técnico de la Ordenanza DPMA (TOMO 6) "Régimen para la Protección del Medio Ambiente" - Plan Nacional de Contingencia - Plazos para la presentación de los planes de emergencia contribuyentes al mismo.

La Delegación de Brasil entregó copia del "Plan de Emergencia para Combate a Derramamiento de Petróleo en na Hidrovía Paraguai - Paraná Sob Area de Responsabilidade do Brasil".

La Delegación de Bolivia entregó el "Plan Regional de Contingencia para Derrames de Hidrocarburos en el Canal Tamengo"

El Grupo Técnico sugiere al CIH, que en casos de contaminación que involucren a más de un país y cuando se establezcan las solicitudes de cooperación del caso, se deberían promover acciones aún más efectivas para facilitar los trámites aduaneros y migratorios, autorizando la entrada y salida temporal de equipos, medios y personal especializados.

En tal sentido, se sugiere que cuando corresponda y por la vía de las legislaciones nacionales de cada Estado Parte, se adopten las previsiones que resulten necesarias a tal efecto.

A título de ejemplo, en Anexo II, se cita a texto expreso la Ley 16688 Título II, Art. 20 "Régimen de Prevención y Vigilancia ante Posible Contaminación de Aguas de Jurisdicción Nacional" de la República Oriental del Uruguay.

Las Delegaciones se comprometen a analizar los planes de contingencia de los Países Miembros con el fin de encontrar puntos de coincidencia que faciliten la compatibilización y buscar propuestas alternativas para salvar diferencias.

[Handwritten signature]

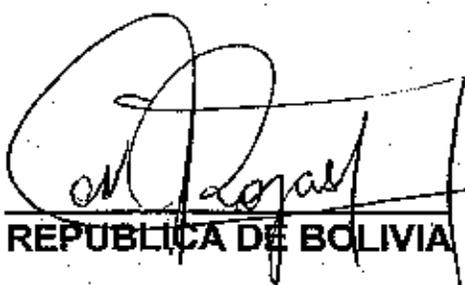
Las Delegaciones sugieren al CIH que para la próxima reunión del Grupo Técnico se consideren los siguientes temas:

- a) Sistemas de Alerta entre los Países Miembros.
- b) Planes de Comunicaciones a aplicar en caso de incidentes de contaminación entre los Países Miembros.
- c) Criterios para la conveniencia de uso de dispersantes en la Hidrovía Paraguay-Paraná

Finalmente, las Delegaciones de Argentina, Brasil y Uruguay, consideran un deber destacar la gentil hospitalidad de la República de Bolivia, de manera especial la disponibilidad de infraestructura y personal administrativo excelente, acordes con un evento de relevante significación.

Santa Cruz de la Sierra, 7 de abril de 1999


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA
DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Beátriz C. Melendez
Asesora
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional
del Programa Hidrovía

Eduardo R. Scarzello
Prefecto
Prefectura Naval Argentina
Dirección de Protección del Medio Ambiente

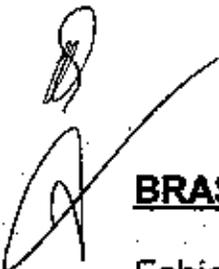
Alejandro Mario Molinari
Coordinador
Superintendencia de Seguros de la Nación Argentina

BOLIVIA

Cesar Rojas Canelas
Director General de Puertos y Vías
Viceministerio de Apoyo al Desarrollo Integral

Rolando Vásquez Martínez
Técnico Seguros Generales
Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros

Héctor Luna Bueno
Encargado del Escritorio de la Cuenca del Plata
Viceministerio de relaciones Económicas,
Internacionales e Integración



BRASIL

Fabio Lobo Da Costa Ruiz
Diretoria de Portos e Costas-Brasil



Rucemeh Leonardo Gomes Pereira
Asociación Brasileira de Dirección Marítima

URUGUAY

Carlos Ayestarán
Gerente
Banco de Seguros del Estado

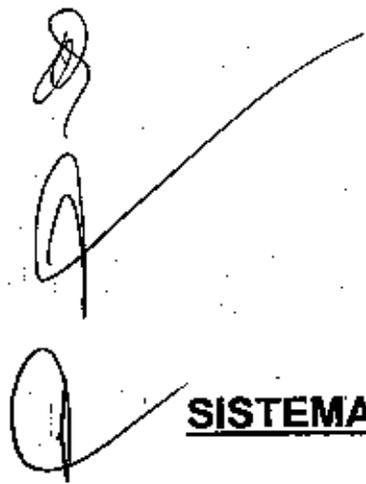
Ernesto Serron
Armada Nacional

SECRETARIA EJECUTIVA DEL CIH

Marcelo Ercoli
Asesor
Secretaría Ejecutiva del CIH

Carlos Serrentino
Asesor
Comité Intergubernamental de la Hidrovía





ANEXO II

SISTEMA NACIONAL DE CONTROL DE DERRAME DE CONTAMINANTES

ARTICULO 15.- (Sistema Nacional) - Créase el Sistema Nacional de Control de Derrame de Contaminantes cometiéndose al Comando General de la Armada, para que a través de la Prefectura Nacional Naval, establezca pautas de prevención, organización y procedimientos para administrar una situación de derrame de contaminantes provenientes de buques, aeronaves y artefactos navales en el ámbito marítimo nacional y, en caso de producirse un derrame, la puesta en ejecución de medidas de neutralización efectuando la limpieza de las aguas dentro de su jurisdicción para el restablecimiento, a posteriori, en el medio acuático y costero, de las condiciones anteriores.

ARTICULO 16.- (Estructura Orgánica) - El Comando General de la Armada, a través de la Prefectura Nacional Naval, hará cumplir y desarrollar las funciones de entidad rectora y ejecutora en todo lo relativo a las normas de prevención y neutralización ante derrames de contaminantes en el ámbito marítimo nacional, determinando a su vez la política de dispersantes a aplicar debiendo coordinar actividades con otras autoridades nacionales o internacionales que puedan quedar involucradas en incidentes de contaminación.

ARTICULO 17.- (Dirección) - La Dirección del Sistema estará a cargo del Prefecto Nacional Naval quien dispondrá de una Junta Asesora.



ARTICULO 18.- (Organismos involucrados) - Los organismos del Estado (militares y, civiles) y municipales que tengan potencial para la lucha contra contaminantes, otorgarán prioridad a la cesión de sus facilidades para su concurrencia inmediata ante un incidente de contingencia por derrame de contaminantes en el mar, una vez declarado este por la autoridad competente.

A este respecto los organismos y la Dirección del Sistema, acordarán las normas según las cuales se efectivizará la colaboración.

ARTICULO 19.- (Actividades privadas) - Todas las actividades que tengan potencial para la lucha contra contaminantes realizarán acuerdos con la Dirección del Sistema a los efectos de establecer las normas según las cuales deberán facilitar sus respectivos potenciales para concurrir a incidentes de control de derrame de contaminantes.

ARTICULO 20.- (Deber de cooperación) - Las Direcciones Nacionales de Aduanas y de Migración facilitarán los trámites aduaneros y migratorios para la autorización de entrada y salida temporal del territorio nacional de equipos, medios y personal especializado de otros países, capaces de brindar apoyo o ser utilizados durante el desarrollo de una acción de neutralización de derrames de contaminantes en coordinación con la Dirección del Sistema.

dy.

ACTA DEL GRUPO ASESOR NAVAL

Santa Cruz de la Sierra, Abril 5 - 7 de 1999

I. Los representantes de las Armadas en el Grupo Asesor Naval del Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay - Paraná, (Puerto Cáceres- Nueva Palmira), se reunieron en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra los días 5 al 7 de Abril del año 1.999.

II. La Representación de cada Armada de los países, estuvo a cargo de los señores:

**Contraalmirante CARLOS DANIEL CARBONE
SECRETARIO GENERAL NAVAL
ARMADA ARGENTINA**

**Vicealmirante ISAIAS LANDIVAR LANDIVAR
COORDINADOR DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
ARMADA BOLIVIANA**

**Contra-Almirante MURILLO DE MORAES REGO CORREA BARBOSA
SUBJEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
MARINA DEL BRASIL**

III. La presidencia de la reunión fué ejercida por el señor Vice-Almirante Isaias Landívar Landívar, Representante de la Armada Boliviana, estando presente los Miembros del Grupo Asesor Naval, indicado en el Agregado I, lista de participantes.

A continuación se analizó la agenda de la reunión propuesta en los días 5 al 7 de Abril de 1999.

IV. DESARROLLO DE LA AGENDA

IV.1. LISTA DE SEÑALES

- a) Los representantes de las Armadas de Argentina y de Brasil presentaron los proyectos de la "LISTA DE SEÑALES".
- b) Analizadas las dos propuestas presentadas se discutió y consensuó el texto final de la "LISTA DE SEÑALES".

- c) En la próxima reunión del C.I.H. se presentará el texto final de la "LISTA DE SEÑALES", para consideración y aprobación.
- d) Se acordó que los Servicios y Direcciones de Hidrografía efectuarán consultas previas a la próxima reunión agilizando de esta manera la tarea asignada en el ítem anterior.

IV.2. VARIOS.

- a) La Delegación de la Argentina publicará sus "Avisos a los Navegantes", del trecho de su responsabilidad de la Hidrovía Paraguay - Paraná, en forma mensual, en vez de quincenal, dejando sin efecto lo acordado en el punto IV.2, ítem b, correspondiente al Acta de Asunción de fecha 4 de Marzo 1998.

- b) Dado que una cartografía adecuada debe acompañar el incremento de tráfico fluvial y dimensionamiento de las flotas y comboyes, el Grupo Asesor Naval analizó la conveniencia de avanzar en los aspectos conducentes a la confección del Plan Cartográfico de la Hidrovía aun pendiente.

Por ello en función de los antecedentes obrantes como resultado de los análisis que sobre el tema se hiciera en reuniones anteriores, los señores Representantes de las Armadas acuerdan concurrir a la próxima reunión del Grupo Asesor Naval con propuestas que permitan consensuar opiniones sobre:

- Especificaciones técnicas para los levantamientos hidrográficos.
- Especificaciones técnicas para los productos cartográficos.
- Responsabilidad de cada Servicio Hidrográfico en la ejecución del plan general.
- Cronograma de Actividades.

Handwritten notes:
Fel
A
W2

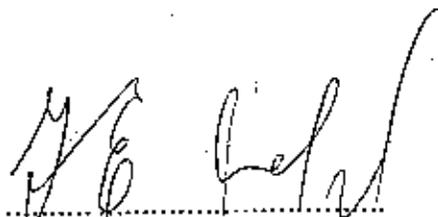
V. TEMAS PARA LA PROXIMA REUNION

1. Presentación del texto final de la "Lista de Señales".
2. Análisis del Plan Cartográfico General de la Hidrovía.
3. Varios.

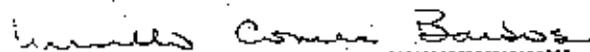
NOTA. Dada la ausencia de los Representantes de las Armadas de la República del Paraguay y el Uruguay, el Grupo Asesor Naval acordó remitirles la presente Acta para conocimiento y consideración.



.....
REPUBLICA ARGENTINA



.....
REPUBLICA DE BOLIVIA



.....
REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

AGREGADO I

LISTA DE PARTICIPANTES
Santa Cruz de la Sierra, Abril 5 - al 7 de 1999

ARGENTINA

Contraalmirante CARLOS DANIEL CARBONE
SECRETARIO GENERAL NAVAL
ARMADA ARGENTINA

Capitán de Navío RICARDO LUIS POY
JEFE SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL
ARMADA ARGENTINA

BOLIVIA

Vicealmirante Isaias Landívar Landívar
COORDINADOR DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA
ARMADA BOLIVIANA

Capitán de Navío DAEN. Angel Valdivia Muñoz
DIRECTOR SERVICIO NACIONAL DE HIDROGRAFIA NAVAL
ARMADA BOLIVIANA

Capitán de Fragata DEMN. Sergio H. Parada Gamarra
DIRECTOR GENERAL CAPITANIAS DE PUERTO
ARMADA BOLIVIANA

BRASIL

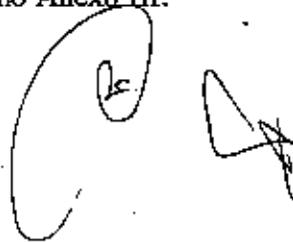
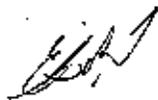
Contra-Almirante MURILLO DE MORAES REGO CORREA BARBOSA
SUBJEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
MARINA DEL BRASIL

Capitán de Mar y Guerra (FN) WERNER GRIPP
AGREGADO NAVAL A LA EMBAJADA DE BRASIL EN LA REPUBLICA DE
BOLIVIA
MARINA DEL BRASIL

Capitán de Fragata CARLOS AUGUSTO MEDEIROS DE ALBUQUERQUE
ENC.DE LA DIVISION LEVANTAMIENTOS-DIRECCION DE HIDROGRAFIA
Y NAVEGACION.
MARINA DEL BRASIL

**ACTA DE LA 6ta. REUNIÓN DE LA
COMISIÓN DE COORDINACION TECNICA (CCT)**

- I. En la sede del Instituto de Cooperación Iberoamericana en Santa Cruz de la Sierra - República de Bolivia, los días 5, 6 y 7 de abril de 1999, se reunieron los integrantes de la Comisión de Coordinación Técnica, en cumplimiento de la convocatoria de la Secretaría Ejecutiva, con la excepción de los integrantes de la Delegación del Paraguay.
- II. La lista de participantes se encuentra indicada en el Anexo I de la presente Acta.
- III. La apertura de la reunión estuvo a cargo del representante de Uruguay, en ejercicio de la Presidencia en la persona del Ing. Ariel RODRIGUEZ AROZTEGUI, quedando la relatoría a cargo de la Delegación de Argentina en las personas del Ing. Juan José MORELLI y el Ing. Guillermo C. SARAVI, con el apoyo de la Secretaría Ejecutiva.
- IV. Posteriormente se procedió a considerar el temario de la presente reunión, quedando establecido de la siguiente forma:
- 1.- Redacción Final del Plan de Acción Integrado-Matriz de Actividades.
 - 2.- Redacción Final del Plan de Gestión Ambiental.
 - 3.- Niveles de referencia, compatibilización de los criterios utilizados por los países miembros.
 - 4.- Plan de trabajo de la CCT.
 - 5.- Evaluación del uso del correo Electrónico.
- V. Con respecto al tratamiento del Punto 1. del Temario, las Delegaciones presentes realizaron el análisis, la actualización y la compatibilización de los distintos tramos del "Plan de Acción Integrado (PAI) - Matriz de Actividades", quedando reformulado el Documento que se adjunta como Anexo II y Anexo II - A.
- En este contexto, la Delegación brasileña manifiesta su preocupación con el contenido del Plan de Acción Integrado - PAI - Matriz de Actividades (Anexo - II A) en lo que se refiere al tramo III - Asunción/Corumbá, por ser este un tramo compartido para lo cual se contemplan acciones cuya finalidad y ubicación no estén enteramente definidas.
- VI. En relación al Punto 2. del temario, la Delegación de Bolivia expresa su total adhesión a la "Declaración de los Representantes de Argentina, Paraguay y Uruguay", conforme consta en el Punto VII del Acta de la 5ta. Reunión de la CCT, cuyo texto se adjunta como Anexo III.



Por su parte las Delegaciones de Argentina y Uruguay ratifican lo expresado en dicha declaración.

Las Delegaciones de Argentina , Bolivia y Uruguay proponen la aprobación, en general, del Plan de Gestión Ambiental (PGA) presentado en la 3ra. Reunión de CCT por la Secretaría Ejecutiva, el que deberá tener ajustes de forma y contenido de acuerdo a las características específicas del Programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Dentro de este marco, la Delegación Argentina propone un Programa de Inicio Inmediato (PII) que contempla acciones de protección ambiental que acompañan al PAI y cuyo contenido se adjunta como Anexo IV.

La Delegación de Brasil, de acuerdo con su Declaración efectuada en la 5ta. Reunión de la CCT, elaboró una propuesta de Plan de Gestión Ambiental, con el objetivo de atender las necesidades de protección ambiental frente a las acciones propuestas en la Hidrovía Paraguay-Paraná, que fue presentada a las demás delegaciones y que se agrega como Anexo V. Asimismo propone el establecimiento de un plazo de dos semanas para que el gobierno brasileño examine la posibilidad de conciliar, en un tercer documento el contenido de las propuestas argentina y brasileña, para su oportuno envío a la Secretaría Ejecutiva.

La Delegación brasileña entiende que las acciones contenidas en el PAI - Matriz de Actividades - deberían ser aprobadas conjuntamente con el PGA y que cualquier modificación en la Matriz de Actividades conducirá a una correspondiente adaptación en el PGA.

El tercer documento sobre Gestión Ambiental, a ser elaborado por el Gobierno brasileño, así como lo manifestado en el párrafo anterior serán objeto de análisis en una Reunión de la CCT en lugar y fecha a determinar.

- VII. Con respecto al punto 3 del Temario, la Delegación Argentina entrega al resto de las Delegaciones un gráfico complementario de la información ya suministrada en la anterior reunión de la CCT, que se adjunta como Anexo VI.

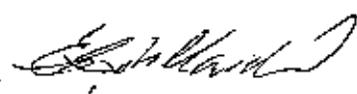
La Delegación brasileña informó que se están concluyendo el procedimiento y el estudio relativos a referencia de niveles de agua. Una vez concluidos podrán conducir a entendimientos con el Paraguay con miras a una eventual compatibilización.

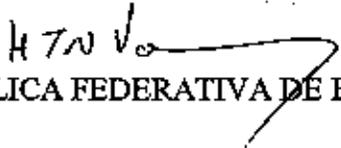
La Delegación de Bolivia informa que toma como referencia los registros de Ladario como cero hidrográfico. Comunica además que enviará a través de la Secretaría Ejecutiva el respectivo Informe Técnico.

- VIII. Con referencia al Plan de Trabajos de la CCT se determina por consenso que, una vez aprobados por el CIH el Plan de Acción Integrado – Matriz de Actividades y el Plan de Gestión Ambiental; se podrá definir un Plan de Trabajo de la CCT, que incluya la compatibilización de los niveles de referencia, como asimismo la incorporación de aquellas tareas que fueran encomendadas por el CIH.
- IX. Con respecto al punto 5, se evaluó por parte de las Delegaciones, como un medio positivo de comunicación entre las mismas.
- X. La CCT propone la realización de una próxima Reunión en Sede y fecha a determinar para el tratamiento del siguiente Temario Tentativo:
- 1.- Discusión sobre el PGA.
 - 2.- Actualización y ajuste del PAL.
 - 3.- Compatibilización de niveles de referencia hidrométricos de la Hidrovía.
 - 4.- Plan de Trabajo de la CCT.
 - 5.- Varios.
- XI. Atento a la ausencia de la representación del Paraguay en las deliberaciones de esta Comisión se sugiere cursar copia, a través de la Secretaría Ejecutiva, de la presente Acta a dicha Delegación para su consideración.
- XII. Los integrantes de la Comisión de Coordinación Técnica expresaron su agradecimiento a la Delegación de la República de Bolivia por la cálida acogida y hospitalidad que les dispensaran durante la realización de la presente reunión.

La CCT clausuró sus deliberaciones, el día 7 de abril de 1999, con la aprobación de la presente Acta.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA

H T N V

REPUBLICA FEDERATIVA DE BRASIL

REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

Santa Cruz de la Sierra, Bolivia
5 al 7 de abril de 1999

ARGENTINA

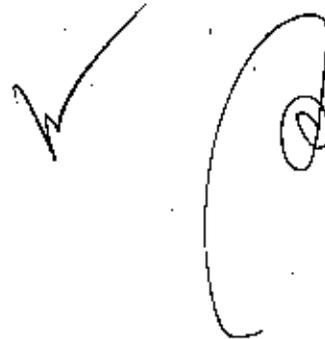
- Sr. Rogelio V. WEIDMANN
Presidente de la Comisión de Coordinación
Interjurisdiccional del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
- Lic. Inés GOMEZ
Coordinadora Programa EIA
Secretaría de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable
- Ing. Juan José MORELLI
Jefe Departamento Estudios y Proyectos
Dirección Nacional de Vías Navegables
- Ing. Rolando BUSTOS
Asesor Técnico
Administración General de Puertos
- Ing. Guillermo SARAVI
Asesor Técnico
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional
del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
- PTC Claudio CARRION
Jefe de División Dragado – Señalamiento y Relevamiento
Departamento Paraná Medio
Dirección Nacional de Vías Navegables
- Dra. Cora BONET
Secretaria Técnica de la Dirección de Política Hídrica
Secretaría de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable

BOLIVIA

- Ing. Leónidas FERRUFINO
Dirección General de Intereses Marítimos
Fluviales y Lacustres
- Lic. Eduardo GOBILLARD
Viceministerio de Transporte, Comunicación y
Aeronáutica Civil
- Ing. David RADA
Dirección General de Clasificación de Tierras y Cuencas
Viceministerio de Medio Ambiente,
Recursos Naturales y Desarrollo Forestal
Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación
- Ing. Hernán FERNANDEZ VILLA
Jefe de Unidad de Evaluación de
Impacto Ambiental
Viceministerio de Medio Ambiente, Recursos Naturales
y Desarrollo Forestal
Ministerio de Desarrollo Sostenible y
Planificación

BRASIL

- Min. Hildebrando TADEU NASCIMENTO VALADARES
Jefe de Delegación
- Dra. Cleuza de MORAES GOMES
Ministerio de Meio Ambiente
- Ing. Samuel Ricardo VAN DER LAAN
Jefe Núcleo Obras Mejoramiento
Administración Hidrovía de Paraguay
Ministerio de Transportes
- Comte. Gilberto RODRIGUES ORNELAS
Divisao de Assuntos Marítimos
Ministerio da Marinha



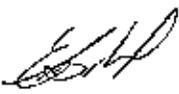
URUGUAY

Ing. Ariel RODRIGUEZ AROZTEGUI
Director de la División Hidráulica y Fluvial
Dirección Nacional de Hidrografía
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

SECRETARIA EJECUTIVA

Lic. Maria José MOSSO

Lic. Ricardo GOÑI



ANEXO II

PLAN DE ACCION INTEGRADO - PAI

MATRIZ DE ACTIVIDADES

I. OBJETIVO

El Plan de Acción Integrado - PAI, tiene como objetivo divulgar la intención de los países en mantener actualizada en forma permanente una matriz de actividades vinculada al Programa de Mejoramiento de la Hidrovía Paraguay-Paraná, dentro de una visión sistemática e integrada, para cada uno de los tramos homogéneos que componen esta Hidrovía.

La matriz de actividades es considerada la parte operacional del programa de Mejoramientos de la Hidrovía Paraguay-Paraná que pretende mejorar las condiciones de tráfico y aumentar la seguridad de la vía, garantizando el transporte efectivo de mercaderías en la región, conservando el Medio Ambiente, de acuerdo a criterios de desarrollo sostenible.

II. PRESUPUESTOS BASICOS

Las matrices de actividades serán presentadas en la secuencia de este Programa, por tramos homogéneos. Ellos reflejan la consolidación de los Programas de Trabajo que los representantes de cada país presentaron en la CCT y fueron debidamente analizados y compatibilizados, de forma que el resultado final de las acciones propuestas guarde una perfecta armonía entre los referidos tramos.

Las propuestas presentadas originalmente representan los propósitos de mejoramiento necesarios en la hidrovía, dentro de la visión de cada país y según sus disponibilidades físico-financieras. En los casos de subtramos compartidos entre dos países, queda entendido que ya existe acuerdo entre ambos.

III. METODOLOGIA

La matriz de actividades debe ser entendida como integrante de un Programa permanente y poseedora de dinámica propia, de forma que se tenga en cuenta siempre la intención de los países de mantener o mejorar la Hidrovía en un lapso de 5 años.

Por lo tanto, a cada ejercicio finalizado (correspondiente al año calendario) la matriz sufrirá los siguientes cambios:

- Serán retiradas de la matriz las actividades previstas para el año que finalizó.
- El año subsiguiente de la matriz tomará el lugar de aquel que fue retirado y en consecuencia, cada uno de los demás ocupará el del año anterior
- Serán incorporados los ajustes o reprogramaciones que fueran necesarias en función del cumplimiento efectivo del Programa.
- Será agregado un nuevo año a la matriz correspondiente al nuevo "quinto año de la matriz", después de la necesaria compatibilización de las acciones para aquel período.

De esta manera, al inicio del próximo ejercicio, la matriz estará nuevamente restaurada, para las acciones de los próximos cinco años.

IV- MATRIZ DE ACTIVIDADES

Se presenta adjunto a este, como Anexo II-A, el siguiente conjunto de la Matriz de Actividades:

- Tramo I de Nueva Palmira a Santa Fe (Uruguay/Argentina)
- Subtramo a) Santa Fe / Bifurcación de los Ríos Paraná Guazú- Paraná de las Palmas
- Subtramo b) Bifurcación de los Ríos Paraná Guazú - Paraná de las Palmas/Nueva Palmira
- Tramo II de Santa Fe a Asunción (Argentina)
- Tramo III de Asunción a Corumbá (Paraguay/Brasil)
- Subtramo Asunción/Río Apa (Paraguay)
- Subtramo Río Apa/Corumbá (Paraguay/Brasil)
- Subtramo Canal Tamengo (Bolivia)
- Tramo IV de Corumbá-Ladario a Cáceres (Brasil)

V- DEFINICIONES

La experiencia adquirida en el proceso de compatibilización y formulación de las matrices indicadas anteriormente indujo a la necesidad de ciertos conceptos generales utilizados en el ámbito de la CCT, para el perfecto entendimiento y manipulación de las referidas matrices.

V.1. Programa de Acción Integrado - PAI

Conjunto de acciones consensuadas en el ámbito de la CCT y debidamente aprobadas por el CIH, y que se insertan en el Programa de Mejoramiento de la Hidrovía Paraguay-Paraná-PMHPP. El objeto de este PAI es disponer de una guía de acción para los Países y permitir el seguimiento y coordinación por parte del CIH del PMHPP, dentro de una visión sistemática e integrada, para cada uno de los tramos homogéneos que componen la hidrovía.

V.2. Programa de Mejoramiento de la Infraestructura de la Hidrovía

Contempla las obras de ingeniería necesarias para el mejoramiento de la infraestructura de la vía, la eficiencia portuaria y la seguridad de la navegación a corto, mediano y largo plazo.

V.3. Programa de Gestión Ambiental

Contempla las acciones de monitoreo, control, minimización y mitigación de impactos ambientales, propuestas por los organismos ambientales de cada país, a partir de la definición de las acciones propuestas para la mejora de la infraestructura de hidrovía.

V.4. Tramos Homogéneos de la Hidrovía

Tramos homogéneos navegables de la hidrovía, establecidos en función de las dimensiones del tipo de embarcación utilizado actualmente.

V.5. Patrón de Navegación en los Tramos

Queda establecido el siguiente Patrón de Navegación en los tramos:

- Nueva Palmira a Santa Fé: A los efectos de la navegación fluvial y sin perjuicio de la navegación de buques de ultramar, convoyes de empuje con barcazas tipo "jumbo" (60,0 m x 12,0 m) en formación de 4 x 5, con calado de 3,60 m, y dimensiones totales de 350 m x 50 m. Las características básicas de los canales de navegación son de 100,0 m de ancho y 3,60 m de profundidad en época de estiaje.
- Santa Fe a Asunción: Convoyes de empuje con barcazas tipo "jumbo" en formación de 4 x 5, con un calado de 3,00 m y dimensiones totales de 350 m x 50 m. Las características básicas de los canales de navegación son de 100,0 m de ancho y 3,60 m de profundidad en época de estiaje.
- Asunción-Corumbá (Puerto Quijarro): Convoyes de empuje de formación de 4 x 4, con calado de 2,60 m y dimensiones totales de 290 m x 50 m. Las características básicas de los canales de navegación de 90,0 m de ancho y 2,90 m de profundidad, en época de estiaje. Existen inconvenientes en el tramo en lo que respecta al cruzamiento de los convoyes en puentes, habiendo necesidad de desmembramiento, así como de cuidados especiales en la travesía de pasos críticos en época de estiaje.
- Canal Tamengo: (en el marco de las acciones definidas hasta el presente), convoyes en formación de 2 x 2, con calado de 2,60 m y dimensiones totales de 1,80 m x 24 m. Las características básicas de los canales de navegación son de 50,0 m de ancho y 2,90 m de profundidad, pudiendo sufrir restricciones de calado en el rigor de la época de estiaje.

- Corumbá-Cáceres: Convoyes de empuje utilizando chatas "semi-jumbo" (45,0 m x 12,0 m) en formación de 2 x 3, con calado oficial de 1,50 m y dimensiones totales de 24 m x 170 m. Las características básicas de los canales de navegación son de 50,0 m de ancho y 1,80 m de profundidad, pudiendo sufrir restricciones de calado y necesidad de desmembramiento del convoy en época de estiaje.

V.6. Obras o Servicio de Implantación, Mantenimiento y Mejoramiento

Se diferencia la "obra" del "servicio" por el objeto material del emprendimiento. Por ejemplo, se consideran "servicios" en la hidrovía, la señalización náutica y el dragado, mientras que "derrocamiento" es una obra.

Las "obras/servicios de implantación de la hidrovía" son caracterizados por la institucionalización de la hidrovía en tramos de ríos naturalmente navegados, con reglas y reglamentos específicos, empresas de navegación reglamentadas y teniendo que cumplir con reglas de seguridad de navegación y de transporte, puertos y terminales públicos, infraestructura vial (balizamiento/señalización, gálibo de navegación, etc.), policía, etc.

Las "obras/servicios de mantenimiento de la hidrovía" se caracterizan por la conservación de la capacidad de la vía previamente disponible dentro de reglas y procedimientos tradicionalmente adoptados, mientras que las "obras de mejoramiento de la hidrovía" se caracterizan por la ejecución de un nuevo proyecto de ampliación de la infraestructura de la vía, a efectos de posibilitar la navegación de mayores convoyes.

**PROGRAMA DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
PLAN DE ACCION INTEGRADO (PAI) - MATRIZ DE ACTIVIDADES**

TRAMO I - Nueva Palmira/Santa Fé

Sub-Tramo a) Santa Fé/Bifurcación de los ríos Paraná Guazú/Paraná de las Piñas

TAREAS/ACTIVIDADES	1999				2000				2001				2002				2003			
	1º	2º	3º	4º																
I. Mediciones/Estudios																				
1. Relevamientos Batimétricos																				
a. General																				
b. Relevamientos detallados																				
2. Hidrómetros-Hidrógrafos																				
a. Mantenimiento																				
3. Estudios Ambientales																				
II. Dragado																				
a. Mantenimiento																				
III. Señalización																				
a. Mantenimiento																				

PROGRAMA DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
 PLAN DE ACCION INTEGRADO (PAI) - MATRIZ DE ACTIVIDADES

TRAMO I - Nueva Palmira/Santa Fé

Sub-Tramo b) - Bifurcación de los ríos Paraná Guazú/Paraná de las Palmas/Nueva Palmira

TAREAS/ACTIVIDADES	1999				2000				2001				2002				2003			
	1º	2º	3º	4º																
I. Hidrómetros e Hidrógrafos																				
a. Mantenimiento																				
II. Señalización																				
a. Mantenimiento de la ruta																				
b. Acceso a Nueva Palmira																				
i. Instalación																				
ii. Mantenimiento																				

PROGRAMA DE LA HIDROVIA PARAGUAY- PARANA
 PLAN DE ACCION INTEGRADO (PAI) - MATRIZ DE ACTIVIDADES

TRAMO II - Santa Fé/Asunción

Ríos Paraná, Paraguay

Río Paraná desde el km 584 al km 1240

Río Paraguay desde el km 1240 al km 1830

TAREAS/ACTIVIDADES	1999				2000				2001				2002				2003			
	1º	2º	3º	4º																
I. Mediciones/Estudios																				
1. Relevamientos Balimétricos																				
a. General																				
b. Relevamientos detallados																				
c. Control de Pasos																				
2. Carta Náutica Digitalizada																				
3. Mediciones de Corrientes y sedimentos																				
4. Hidrómetros-Hidrógrafos																				
a. Instalación y Mantenimiento																				
5. Estudios y Monitoreo Ambiental																				
6. Estudio de Tráfico actual																				
a. Presentación Estudio																				
b. Ajuste																				
7. Dragados Experimentales-Const.y Est.																				
II. Dragado de Mantenimiento																				
1. Ruta Troncal y Pasos Críticos																				
2. Accesos a Puertos																				

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signature]

PROGRAMA DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA
 PLAN DE ACCION INTEGRADO (PAI) - MATRIZ DE ACTIVIDADES

TRAMO II - Santa Fé/Asunción
 Ríos Paraná, Paraguay
 Río Paraná desde el km 584 al km 1240
 Río Paraguay desde el km 1240 al km 1630

TAREAS/ACTIVIDADES	1999				2000				2001				2002				2003				
	1º	2º	3º	4º																	
III. Señalización																					
1. Adecuación y Regularización de la Señalización existente.			■																		
2. Completar señalización básica exigida				■	■	■	■	■													
3. Fondo Boyas de Amarre				■	■	■	■	■													
4. Mantenimiento del Sistema									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

PROGRAMA DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
 PLAN DE ACCION INTEGRADO (PAI) - MATRIZ DE ACTIVIDADES

TRAMO III - Asunción/Corumbá
 Río Paraguay desde el km 1630 al km 2172
 Sub-Tramo Asunción-Río Apa

TAREAS/ACTIVIDADES	1999				2000				2001				2002				2003			
	1º	2º	3º	4º																
I. Mediciones/Estudios																				
1. Hidrómetros																				
a. Instalación y Mantenimiento																				
2. Hidrógrafos																				
a. Estudios																				
b. Instalación y Operación																				
c. Mantenimiento y Operación																				
3. Estudios Complementarios																				
a. Remanso Castillo (modelo matemático)																				
b. Remanso Castillo (modelo físico)																				
II. Mejoramientos																				
1. Infraestructura de Dragado																				
2. Adquisición de Draga																				
III. Mantenimientos de Dragado																				
IV. Señalización																				
1. Atención y Regularización de la señalización existente																				
a. Puente Remanso Castillo																				
b. Puente Concepción																				
2. Mantenimiento																				
V. Puertos																				
1. Concepción																				
a. Ampliación y Mejoramiento (Grancos)																				
VI. Comunicación																				
VII. Gestión Ambiental																				

PROGRAMA DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
 PLAN DE ACCION INTEGRADO (PAI) - MATRIZ DE ACTIVIDADES

TRAMO II - Asunción/Corumbá
 Río Paraguay desde el km 2172 al km 2780
 Subtramo Río Apa - Corumbá

TAREAS/ACTIVIDADES	1999				2000				2001				2002				2003			
	1º	2º	3º	4º																
I. Mediciones/Estudios																				
1. Relevamientos Batimétricos (BR)																				
a. Relevamientos del Canal Longitudinal y de los Pasos Críticos			■				■				■				■				■	
2. Pronóstico de Niveles																				
a. Recaudación de datos (ANEEL/PCBAP/ANNP)		■					■				■				■				■	
b. Apoyo en campo/acciones de control		■																		
c. Ejecución/Calibración del Modelo			■																	
d. Pronóstico/Divulgación de los Niveles				■																
3. Presa del Río Trifinio (PY) (*)																				
a. Estudios de Prefactibilidad					■															
4. Plan Director de Asunción-Corumbá (PY)(BR)																				
a. Flujos de Transporte					■															
b. Estudios de Macroeconomía																				
c. Evaluación de los Puertos							■					■								
d. Evaluación de la Flota																				
II. Mejoramientos																				
IIa. Dragados (**)																				

(*) - Propuesta de Paraguay
 (**) - En función de las decisiones del CIH

PROGRAMA DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
 PLAN DE ACCIÓN INTEGRADO (PAI) - MATRIZ DE ACTIVIDADES

TRAMO III - Asunción/Corumbá/Canal Tamengo
 Río Paraguay desde el km 1630 al km 2760
 Sub-Tramo Canal Tamengo

TAREAS/ACTIVIDADES	1999				2000				2001				2002				2003			
	1º	2º	3º	4º																
I. Estudios																				
1. Estudio Hidrológico e Hidráulico del Sist. Tamengo																				
2. Estudio Batimétrico																				
3. Estudio de Base Ambiental																				
4. Estudio de Impacto Ambiental																				
5. Diseño de Ingeniería de la rehabilitación del Canal de navegación a Pto. Suarez																				
II. Mantenimiento																				
1. Dragado de Mantenimiento del Canal Tamengo																				
2. Monitoreo Ambiental																				
III. Mejoramiento																				
1. Rehabilitación del Canal de Navegación a Pto. Suarez																				
2. Monitoreo Ambiental																				
IV. Señalización																				
1. Señalización y Balizamiento del Canal Tamengo																				
2. Señalización y Balizamiento a Pto. Suarez																				
3. Señalización y Balizamiento del corredor Man Ceaped																				
V. Financiamiento																				
1. Gestión de Financiamiento para el Canal de Navegación a Pto. Suarez																				

PROGRAMA DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
 PLAN DE ACCION INTEGRADO (PAI) - MATRIZ DE ACTIVIDADES

TRAMO III - Asunción/Corumbá
 Río Paraguay desde el km 2172 al km 2760
 Subtramo Río Apa - Corumbá

TAREAS/ACTIVIDADES	1999				2000				2001				2002				2003			
	1º	2º	3º	4º																
IIb. Mantenimiento																				
1. Paso Yacaré (BR)																				
a. Relevamiento			■																	
b. Estudio/Proyecto			■	■																
c. Licencia Ambiental			■	■	■															
d. Dragado			■	■	■	■	■	■												
2. Paso Ramasco Casullo (PY)																				
a. Relevamientos			■																	
b. Estudio/Proyecto/Licencia Ambiental			■	■																
c. Dragado/Desarrollo			■	■	■	■	■	■												
3. Otros Pasos Críticos (BR)																				
a. Identificación/Relevamiento			■									■								
b. Estudio/Proyecto/Licencia Ambiental			■	■							■	■								
c. Dragado			■	■	■	■	■	■			■	■	■							
4. Pasos Críticos (PY)																				
a. Identificación/Relevamiento			■									■								
b. Estudio/Proyecto/Licencia Ambiental			■	■							■	■								
c. Dragado/Desarrollo			■	■	■	■	■	■			■	■	■							
III. Señalización																				
1. Relevamiento Hidrométrico																				
2. Relevamiento Hidrográfico																				
3. Instalación de Señales Adicionales y/o Boyas																				
4. Mantenimiento de Señalamiento																				
IV. Puertos (***)																				
1. Ampliación y Mejoramiento (BR)(PY)																				
2. Mantenimiento (PY)																				
V. Comunicación (****)																				
VI. Gestión Ambiental																				
1. Monitoreo y Control																				

(***) - Función de las Necesidades a cargo de la Iniciativa Privada
 (****) - Utilización de la Tecnología Actual (IMARSAT-M)

**PROGRAMA DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
PLAN DE ACCION INTEGRADO (PAI) - MATRIZ DE ACTIVIDADES**

TRAMO IV - Corumbá / Cáceres

Río Paraguay desde el km 2.760 al km 3.442

TAREAS/ACTIVIDADES	1999				2000				2001				2002				2003			
	1º	2º	3º	4º																
I. Mediciones/Estudios																				
1. Relevamientos Baimétricos																				
a. Relevamiento del Canal Longitudinal y de los Pasos Críticos		■				■				■				■					■	
2. Instalación de Estaciones Hidrométricas						■	■				■				■					
3. Pronóstico de Niveles																				
a. Recolección de Datos (ANEEL/PCBAP)							■				■				■					
b. Apoyo en campo/secciones de control							■				■				■					
c. Ejecución/Calibración del Modelo							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
d. Pronóstico y Divulgación de Niveles							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4. Plan Director de Corumbá/Cáceres																				
a. Flujos de Transporte										■	■									
b. Estudios de Macroeconomía										■										
c. Ejecución de los Puertos											■									
d. Evaluación de la Flota												■								
II. Mantenimiento																				
IIa. Limpieza del Canal																				

**PROGRAMA DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
PLAN DE ACCION INTEGRADO (PAI) - MATRIZ DE ACTIVIDADES**

TRAMO IV - Corumbá / Cáceres

Río Paraguay desde el km 2.780 al km 3.442

TAREAS/ACTIVIDADES	1999				2000				2001				2002				2003							
	1º	2º	3º	4º																				
Retirada de Balseiros					■	■			■	■			■	■			■	■			■	■		
IIb. Dragados																								
a. Relevamientos	■	■	■		■	■	■		■	■	■		■	■	■		■	■	■		■	■	■	
b. Licencia Ambiental	■	■	■		■	■	■		■	■	■		■	■	■		■	■	■		■	■	■	
c. Dragados	■	■	■		■	■	■		■	■	■		■	■	■		■	■	■		■	■	■	
III. Señalización																								
1. Mantenimiento del tramo superior	■			■	■			■	■			■	■			■	■			■	■			■
2. Mantenimiento en Laguna Galva	■				■				■				■				■				■			
3. Adecuación del croquis de navegación		■				■				■				■				■				■		
4. Estudios para cartas electrónicas									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
IV. Puertos																								
1. Mejoramiento a cargo de los concesionarios																								
2. Mantenimiento a cargo de los concesionarios																								
V. Comunicación																								
VI. Gestión Ambiental																								

ANEXO III

PUNTO VII DEL ACTA DE LA 5TA. REUNION DE LA CCT

En atención a lo establecido en el temario en su punto 1.2, y luego de las opiniones formuladas por las delegaciones, se expresa como sigue:

Declaración de los representantes de Argentina, Paraguay y Uruguay

Los representantes del sector ambiental de la CCT habiendo analizado la propuesta del Plan de Acción Integrado (PAI) (Matriz de Actividades en un Plazo de 5 años), entienden que debe encararse un Plan de Gestión Ambiental que acompañe el desarrollo de las acciones de mantenimiento comprendidas en el PAI, acciones que además deberán tener el aval del organismo ambiental competente de cada país.

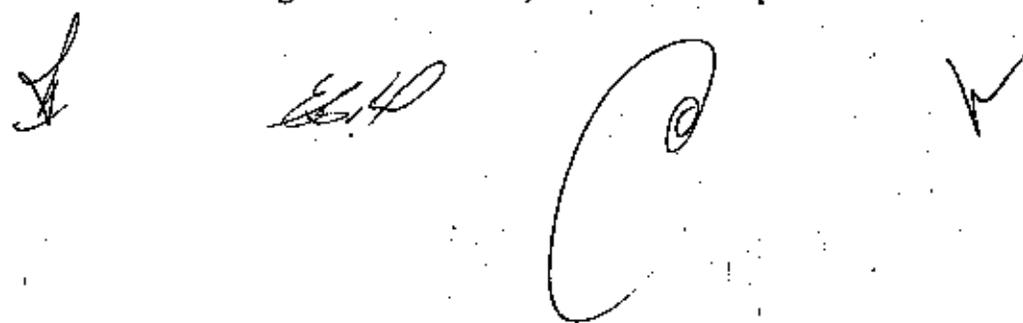
Se acuerda la implementación de un Plan de Gestión Ambiental, cuyas bases constan en el Anexo IV de la 3a Reunión de la CCT y el documento sobre Estudios Ambientales Necesarios, que fuera presentado por la Delegación de Argentina, ver Anexo IV de la presente Acta, y sobre las cuales se conformará la versión definitiva antes de la próxima reunión del CIH. Dicho Plan tendrá entre sus componentes un Programa de Monitoreo, Control y Mitigación de Impactos Ambientales, el cual incluya entre otros aspectos, la implementación de Estaciones de Monitoreo Ambiental (EMA). El monitoreo deberá iniciarse indefectiblemente en forma previa al comienzo de las acciones u obras del PAI.

Si a la fecha de iniciación de las acciones de mantenimiento, en el seno del CIH no se ha logrado aún financiamiento para el desarrollo del Programa de Monitoreo, Control y Mitigación, y hasta tanto se logre la implementación de las EMA, cada país deberá decidir formas alternativas de monitoreo de las obras o acciones, tanto en lo que hace a la ejecución como al control.

Teniendo en cuenta los proyectos de ingeniería a desarrollar en el futuro, se considera que debe encararse una adecuación de los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) existentes, a los efectos de que sirvan como instrumento de decisión para la aprobación de las obras de envergadura para el mejoramiento de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Declaración de los representantes de Brasil

Para los representantes del sector ambiental de Brasil, existe la necesidad de tener una visión global de todas las intervenciones que tendrán lugar en la Hidrovía, tanto en lo que se considera acciones de mantenimiento de las condiciones de navegabilidad actuales, como en lo que se refiere a las



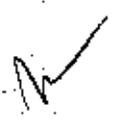
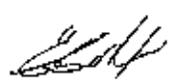
intervenciones de mayor magnitud, caracterizándose éstas como de mejoramiento.

A partir del conocimiento de las obras, los Estudios de Impacto Ambiental deberán ser complementados y analizados, incluyendo estos los Programas de Monitoreo y de Gestión Ambiental, en el ámbito de un licenciamiento/habilitación ambiental.

Finalmente con anterioridad a la próxima Reunión de la CCT, la Delegación brasileña presentará propuestas de Directrices Ambientales para las acciones de Mantenimiento de la Hidrovía.

Declaración de la Delegación de Bolivia

La Delegación de Bolivia emitirá su opinión al respecto durante la próxima Reunión de la CCT.



ANEXO IV

PLAN DE GESTION AMBIENTAL

Delegación Argentina

PROGRAMA DE INICIO INMEDIATO

Este Programa, de acuerdo a los objetivos ya definidos, estará integrado por los siguientes Subprogramas :

- 1.- Subprograma de monitoreo (de inicio inmediato)
- 2.- Subprograma de manejo del material dragado (de inicio inmediato)
- 3.- Subprograma de mitigación (de acompañamiento a lo largo de la ejecución de los trabajos)
- 4.- Subprograma de áreas protegidas
- 5.- Subprograma de poblaciones indígenas y ribereñas
- 6.- Subprograma de difusión y educación ambiental
- 7.- Subprograma de regulaciones ambientales

1.- Subprograma de Monitoreo

El monitoreo comprenderá parámetros físico - químicos, ecológicos y antrópicos.

Parámetros físico - químicos

- Calidad de agua: reconocer como niveles-guía los propuestos en el Documento presentado por la Delegación Argentina en la 2a. Reunión de Contrapartes Técnicas, reconocido por Resolución 203 de la XVII Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata.
- Calidad de sedimentos: analizar y adaptar a las condiciones específicas de los ríos Paraná y Paraguay la propuesta elaborada por el INA para la SSPyVN, en relación al Río de la Plata.
- En ambos casos se deberán tener en cuenta: en la columna de agua, material particulado (granulometría, contenido de materia orgánica y sustancias tóxicas) y material disuelto (parámetros generales, materia orgánica disuelta, sustancias tóxicas) y en sedimentos de fondo (granulometría, contenido de materia orgánica, sustancias tóxicas).
- La oportunidad y localización de los muestreos deberá coincidir con la evolución de las operaciones, pero siempre



antes y después del dragado y con una distribución de transectas cada 50 km.

- En proximidades de tomas de agua para consumo humano, el monitoreo deberá extenderse a las zonas de ubicación de las mismas.

Parámetros ecológicos

- Regionalizar el área de influencia teniendo en cuenta la diversidad ecológica, incorporando a los muestreos todas las áreas significativas (pastizales, pajonales de inundación, bosques de albardón, etc)
- Tener en cuenta la dimensión ambiental de la obra y consecuentemente, elegir indicadores de los probables efectos directos y también de los indirectos significativos (como por ej. cambios en el patrón de usos del suelo).
- En función de ello se proponen los siguientes indicadores :
 - relación áreas silvestres/áreas antropizadas
 - relación humedales /ecosistemas terrestres
 - biodiversidad (indicador homogeneizado para el área de influencia del Programa)
 - identificación y seguimiento de especies relictuales, endemismos, etc.)
 - estado sanitario y reproductivo de organismos acuáticos representativos
 - presión de la actividad pesquera
 - identificación de procesos de erosión / sedimentación
 - identificación de especies indicadoras (contaminación, producción del sistema ,etc.)



Parámetros antrópicos: para aquellas áreas de influencia directa se considera necesario el relevamiento y seguimiento de los siguientes parámetros:

- población ocupada, en particular en actividades (formales e informales) vinculadas con el uso del río y las riberas
- tasa de actividad
- actividades recreativas en el río y las riberas
- localización de tomas de agua e identificación de otras formas de consumo de agua para bebida o preparación de alimentos
- estado sanitario de la población
- infraestructura de atención sanitaria
- nivel educativo de la población

2.- Subprograma de material dragado

Teniendo en cuenta lo planteado en el punto relativo a Calidad de sedimentos, se mencionan algunos aspectos a tener en consideración para el manejo del material de dragado:

- cuando la calidad del material lo permita se aprovechará como fuente de material constructivo para terraplenes, rellenos, etc.
- no se deberá rellenar por encima de la cota de terreno circundante
- se deberá asegurar un drenaje adecuado
- se deberá controlar posibles procesos erosivos
- los materiales que no resulten aptos (por contaminación con sustancias tóxicas) serán dispuestos en recintos de seguridad.

3.-Subprograma de mitigación

Este subprograma debe necesariamente acompañar el desarrollo de las obras. Debería estar conformado por un conjunto de medidas, ya sea preventivas o bien correctivas, de los efectos negativos de las obras, pudiendo incorporar también aquellas que tiendan a optimizar los efectos positivos.

Las acciones a ejecutar emanarán de la valoración de los impactos que surja del proyecto ejecutivo y de aspectos críticos que se detecten en el subprograma de monitoreo.

4.- Subprograma de Areas Protegidas



Las acciones a desarrollar dentro de este subprograma son :

- identificar y evaluar áreas protegidas, naturales y/o culturales, ya sea de jurisdicción nacional, provincial, municipal y privadas, que se encuentren en el área de influencia.
- identificar y evaluar aspectos del medio natural y/o cultural no contemplados en el relevamiento anterior
- elaborar propuestas que contengan
 - ubicación geográfica y ambiental
 - objetivo del área protegida
 - dominio
 - tipo de gestión

5.- Subprograma de Poblaciones indígenas y ribereñas

6.- Subprograma de Educación y difusión ambiental

Estos dos subprogramas están directamente relacionados con los relevamientos planteados en el Subprograma 1. En primera instancia, resulta conveniente diseñar una actividad de Difusión General, dirigido especialmente a la población ribereña, y actividades de capacitación para sectores específicos, por ej. salud, empleo, etc.

7.- Subprograma de regulaciones ambientales

Este subprograma tiene por objeto el seguimiento de la normativa ambiental de los distintos niveles jurisdiccionales y los ajustes de la obra que emanaran de la misma.

ANEXO V

Proposta da Delegação Brasileira a ser apresentada na 6ª Reunião da Comissão de Coordenação Técnica do Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná.

"Diretrizes Ambientais para as ações na Hidrovia"

- 1 Assegurar a harmonização da legislação ambiental entre os países membros, entendendo-se que harmonizar não implica o estabelecimento de uma legislação única. Para fins de análise comparativa de legislações serão consideradas tanto as normas vigentes como sua real aplicação. Em caso de lacunas nas legislações ambientais, será sugerida a adoção de procedimentos mínimos.
- 2 Assegurar o exame do licenciamento/habilitação ambiental no âmbito da CIH, para todas as atividades/intervenções degradantes ao meio ambiente, tendo como um dos instrumentos a avaliação de impacto ambiental.
- 3 Assegurar o ajuste das ações objetivando a harmonização de procedimentos legais e/ou institucionais para o licenciamento/habilitação ambiental e a realização dos respectivos monitoramento das atividades que possam gerar impactos ambientais em áreas fronteiriças.
- 4 Garantir a adoção de práticas não degradantes ao meio ambiente, quando da implantação das atividades/intervenções necessárias.
- 5 Assegurar a adoção do Plano de Monitoramento de Parâmetros Ambientais, de modo a permitir o acompanhamento das alterações do ambiente e o estabelecimento de mecanismos de correção, devendo ser monitorado prioritariamente os parâmetros físico-químico dos corpos d'água e dos sedimentos.
- 6 Assegurar a adoção de Planos de Emergência/Contingência para acidentes que envolvam danos ambientais
- 7 Estabelecer critérios ambientais comuns/programa de cuidados ambientais para a implementação de ações no processo de manutenção das condições de navegabilidade.
- 8 Promover o fortalecimento da gestão ambiental, mediante o aumento da informação substantiva aos países e ao CIH, para a tomada de decisões e o melhoramento da capacidade de avaliação.
- 9 Assegurar a manutenção e conservação da vegetação ciliar, ao longo da Bacia do Prata.



Hidrovia Paraguai-Paraná

Para a implementação do *Plano de Ação Integrado - PAI*, pelos países integrantes do Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná - CIH, é necessário o estabelecimento de um *Plano de Gestão Ambiental - PGA*, que contemple ações de monitoramento, controle, minimização e mitigação dos impactos ambientais, a partir da identificação final das intervenções programadas para a Hidrovia Paraná-Paraguai - HPP.

Plano de Gestão Ambiental (PGA)

O Plano de Gestão Ambiental deverá obedecer as seguintes fases:

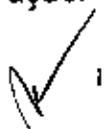
- Fase I - Levantamento e Avaliação
- Fase II - Implementação de Programas

É importante salientar que nenhum estudo da Fase II deverá ser iniciado antes que se completem e sejam aprovados os estudos da Fase I, como é imprescindível, também, que o cronograma do Plano de Ação Integrada - PAI, seja ajustado levando em consideração as atividades a serem desenvolvidas no âmbito do Plano de Gestão Ambiental e sua interface com as intervenções previstas.

FASE I - LEVANTAMENTO E AVALIAÇÃO

Busca-se, nesta fase, o estabelecimento de ações que possibilitem a implantação das intervenções, sem comprometer a qualidade ambiental, e garantir a sustentabilidade da área de influência da HPP, por meio:

- do atendimento às exigências ambientais para regularização legal da hidrovia, por parte de cada país;
- da uniformização de procedimentos e a implementação das exigências ambientais;
- da adoção de práticas não degradantes ao meio ambiente, quando da implantação das intervenções necessárias;
- da identificação de questões ambientais prioritárias e a proposição de medidas de solução, de modo a trazer benefícios globais para a área de influência da HPP, e
- da avaliação da qualidade ambiental anterior à implantação de qualquer ação.



1. Conhecimento da situação atual quanto as condições ambientais

Identificação da área de intervenção, a partir da atualização dos dados e informações já existentes, de modo a se obter a caracterização e as condições atuais da área de influência.

Essa caracterização deverá incluir, no mínimo:

- a avaliação do regime hidrológico atual do canal principal, com as atuais feições topo-batimétricas e comportamento das principais correntes, confrontando demandas e ofertas, por trecho;
- a caracterização da qualidade físico-química (pH, cor, temperatura, DBO, OD, sólidos dissolvidos, sólidos suspensos, sólidos sedimentáveis, sólidos totais, condutividade, turbidez, óleos, graxas, metais pesados e agrotóxicos) das águas e dos sedimentos, por trecho;
- o mapeamento da cobertura vegetal atual das áreas adjacentes ao canal principal (escala 1:250.000);
- a avaliação atual da fauna aquática (fitoplâncton, zooplâncton, comunidade bentônica e ictiofauna);
- a apresentação de bioindicadores de alterações ambientais, face às intervenções propostas;
- a caracterização sócio-econômica da área de influência das atividades;

2. Caracterização da Atividade

Neste item deverão ser fornecidas as informações básicas sobre a intervenção proposta, a saber: manutenção, melhoramento ou operação, as quais deverão se referir aos aspectos técnicos e de infra-estrutura, necessária à navegabilidade da HPP.

Deverão, também, ser indicadas as últimas atividades de manutenção implementadas, especificando os anos nos quais foram executadas e, no caso de dragagens, as quantidades retiradas e sua destinação.

Deverão ser apresentadas justificativas para execução da atividade, abordando os aspectos: locais, técnicos, econômicos, políticos, administrativos, sociais e ambientais, confrontando-os com a hipótese da sua não execução.

Deverão ser explicitados os procedimentos metodológicos empregados para a sua execução.

Nessa caracterização deverão estar contemplados os seguintes aspectos:

- o projeto executivo das atividades;
- o cronograma físico de execução das atividades;
- a caracterização da embarcação-tipo para a qual a via é mantida de acordo com o trecho;

- a identificação de todos os trechos críticos quanto: quantidade, qualidade, alteração do regime fluvial e dos eventuais conflitos de uso dos recursos hídricos - navegação, irrigação, abastecimento, uso industrial/agrícola, entre outros;
- a planta de situação e croquis de localização de cada um dos trechos identificados como críticos à navegação;
- descrição das áreas onde estão previstas as dragagens contemplando a natureza dos materiais a serem escavados e as condições de sazonalidade das margens e do leito do rio;
- a identificação e caracterização do local de destinação do material a ser dragado e de outros materiais (resíduos), bem como suas formas de manejo.

3. Definição da área de abrangência direta e indireta a ser afetada

Deverão ser apresentados os limites da área geográfica a ser direta e indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de influência das atividades. Os limites dessa área deverão ser definidos pela equipe responsável pela execução do estudo a partir dos dados preliminares colhidos.

4. Análise Integrada

Após a atualização dos dados deverá ser elaborada análise integrada que caracterize a área de influência das atividades, contendo as principais inter-relações dos meios físico, biótico e sócioeconômico.

Esta análise terá como objetivo fornecer conhecimentos capazes de embasar a identificação e a avaliação dos impactos ambientais decorrentes das atividades, bem como seus impactos ambientais futuro na região.

4.1 Identificação e Análise dos impactos ambientais

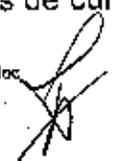
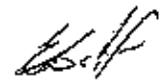
Análise dos impactos ambientais decorrentes das atividades e suas alternativas, por intermédio da identificação, previsão de magnitude e interpretação da importância dos impactos ambientais relevantes.

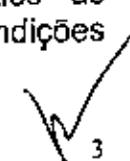
Na apresentação dos resultados das análises dos impactos deverá constar:

- a metodologia de identificação dos impactos;
- a técnica de valoração da magnitude e os critérios para a interpretação e análises iterativas.
- o dimensionamento das áreas impactadas e avaliação quanto ao aspecto da perda de biodiversidade, em função das intervenções propostas.

4.2 Prognóstico

Deverão ser levadas em consideração na elaboração do prognóstico as consequências ambientais com e sem as atividades previstas e as condições alternativas de curto, médio e longo prazo.



4.3 Cuidados (Medidas Mitigadoras) e Programas de Controle

Com base na identificação dos impactos ambientais, deverão ser recomendadas medidas que venham minimizá-los, compensá-los ou eliminá-los. Essas medidas deverão ser implementadas visando a recuperação e a conservação do meio ambiente, com o melhor aproveitamento das condições a serem criadas pelas atividades, consubstanciadas em programas.

Deverá haver a compatibilização do cronograma de obras e atividades com aquelas relacionadas à proteção ambiental.

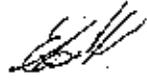
FASE II - PROGRAMAS AMBIENTAIS

Esses Programas objetivam o controle e o monitoramento dos impactos ambientais decorrentes das atividades, e consistem no acompanhamento da evolução da qualidade ambiental, da eficácia das medidas implantadas e na realização de eventuais correções e medidas complementares, por meio:

- da identificação e do estabelecimento de mecanismos econômicos, voltados a melhoria dos recursos naturais na área de influência da HPP;
- da implementação e acompanhamento dos Planos de Controle Ambiental, de acordo com os estudos ambientais aprovados por cada país ou outras exigências cabíveis.
- da implementação e adoção de um Programa de Monitoramento de parâmetros ambientais e
- da implementação e adoção de um Programa de Alerta e Ações, para acidentes que envolvam danos ambientais.

- **Programa de Monitoramento dos Parâmetros Ambientais**

- *Otimizar as redes de monitoramento de parâmetros hidrometeorológicos, de alerta hidrológico, de qualidade da água e de sedimentos implantadas, indicando e justificando os parâmetros ambientais selecionados para a avaliação dos impactos sobre cada um dos fatores ambientais considerados; rede amostragem, incluindo seu dimensionamento e distribuição espacial; métodos de coleta e análise de amostra; periodicidade de amostragem para cada parâmetro, de acordo com os diversos fatores ambientais.*
- *Incentivar a alimentação do Banco de Dados proposto pelo FONPLATA, principalmente no que se refere ao monitoramento de sedimentos, qualidade de água e dados hidrológicos.*



▪ **Programa de Controle Ambiental**

- Acompanhar o desenvolvimento de medidas preventivas de cuidados ambientais nas ações de dragagem de manutenção e nas de melhoramento, incluindo o manejo ambiental adequado dos materiais.
- Acompanhar e avaliar os programas de monitoramento e as medidas mitigadoras implementadas, com base em indicadores selecionados.
- Acompanhar e avaliar os programas e medidas de recuperação e conservação da vegetação ciliar, ao longo da HPP.
- Acompanhar os programas implementados e projetos para proteção da população ribeirinha e das comunidades indígenas na área de influência da HPP.
- Desenvolver mecanismos de utilização e intercâmbio de informações entre as instituições e organizações atuantes na HPP.

▪ **Programa de Alerta e Ação frente as emergência ambientais**

- Acompanhar e avaliar os planos de emergência/contingência.

• **Programa de Acompanhamento do desenvolvimento Sustentável da HPP**

- Avaliar e acompanhar estudos que envolvam o conjunto dos sistemas de transporte, desenvolvimento urbano e regional e suas inter-relações com o sistema hidrológico da área de influência da HPP.

ANEXO I

Definição/Conceitos

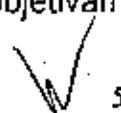
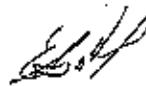
▪ **Atividades de Manutenção**

São aquelas ações que já vêm sendo executadas por questões de segurança à navegação em função do comportamento do rio ao longo dos anos, nos respectivos trechos homogêneos, de acordo com as características de cada trecho e em função das embarcações que atualmente trafegam no rio.

Essas ações devem abranger atividades tais como: estudos; serviços de dragagem de manutenção; sinalização e balizamento e a implementação de medidas de proteção ambiental. Devem, também, especificar sua temporalidade - curto, médio e longo prazo.

▪ **Atividades de Melhoramentos**

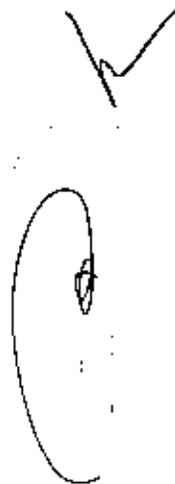
São aquelas ações que demandam uma interferência de maior magnitude e deverão ser executadas segundo um projeto de engenharia. Visam não só a modificação das características físicas do rio, como também objetivam



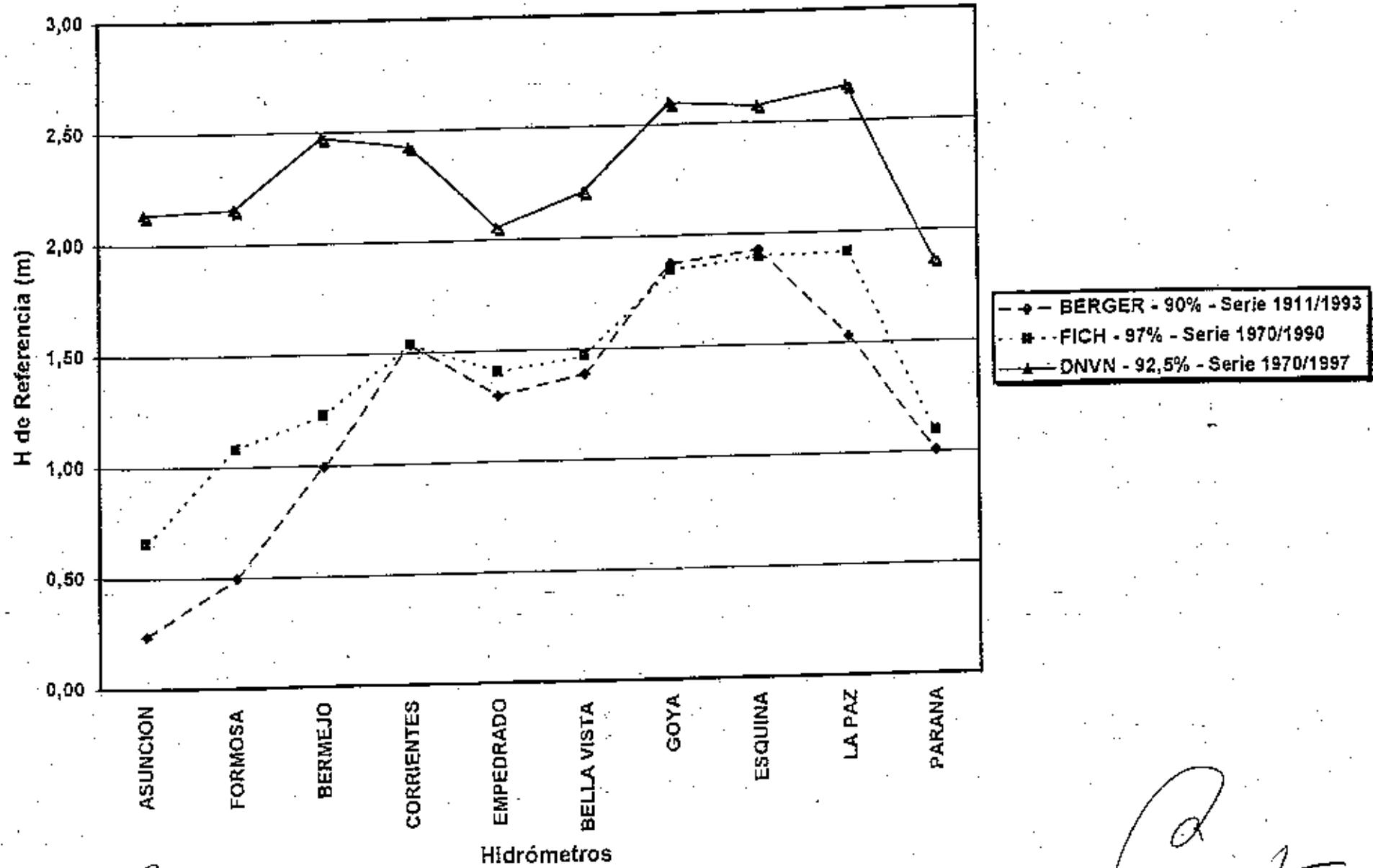
propiciar o aumento do tráfego fluvial e a capacidade de suporte para embarcações de maior calado.

Essas ações devem abranger atividades tais como: dragagens de melhoramentos, derrocamentos, retificação de curvas e meandros, construção de diques, barragens, elevatórias, etc., e construção, ampliação ou modernização de portos e obras de arte.

- Atividades de Operação



RELACION DE NIVELES DE REFERENCIA



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

ATA DO GRUPO TÉCNICO Nº 3

Na cidade de Foz do Iguaçu, República Federativa do Brasil, durante os dias 21, 22, 23 e 24 do mês de abril de 1998, se reuniu o Grupo Técnico nº 3 sob a presidência do Capitão de Fragata Dalton Castro Segui e a relatoria do Engenheiro Claudio Eduardo Jatkoski Fernandes, ambos da Delegação do Brasil.

A relação dos participantes é apresentada no Anexo I da presente ata.

O Grupo analisou os seguintes tópicos do temário aprovado para a Reunião Extraordinária do Grupo Técnico, relativos ao Regime Único de Segurança - Adequação do SOLAS.

Título II

Capítulo 5

Regra 1 - Item 9 - os fatores das fórmulas, existentes em 9.2 para diâmetros dos coletores e ramais da rede de esgoto, foram alterados para os mesmos valores existentes no livro de regras do Lloyd's Register para navegação interior: 1,68 trocado por 1,5 e 2,15 trocado por 2,0. Tais diâmetros influenciam diretamente na vazão da bomba de esgoto e de incêndio.

Capítulo 7

Regra 4 - Item 2 - retirada a expressão "...provas e certificada pela Administração."

Regra 5 - a Delegação Brasileira manifestou preocupação com o fato de constar no item 2.2 uma velocidade angular requerida maior que o SOLAS. A Delegação Argentina argumentou que, de acordo com sua experiência, o valor seria perfeitamente aceitável. A Delegação Brasileira informou que irá estudar o assunto e trará uma definição para a próxima reunião.

Título III

Capítulo 2

Regra 2, Item 3.3 - retirada a segunda frase.

Regra 3 - foi acordado agregar, após o valor da capacidade de cada extintor, o termo "no mínimo" em função da disponibilidade de tais extintores nos diferentes países componentes do CIH.

Capítulo 3

Regra 1

Item 3 - ficou pendente para acordo na próxima reunião, antes da qual o Brasil se compromete a finalizar seu estudo e enviar o resultado para as demais Delegações.

Regra 2 - será inteiramente revisada levando-se em conta os requisitos de Sociedades Classificadoras, SOLAS e outras Administrações. As Delegações se comprometeram a estudar o assunto e trazerem novas propostas para a próxima reunião.

Regra 3 - foi alterada a redação da segunda frase do item 1 para:

".... Se tomarão medidas para permitir, em caso de incêndio, a saída da fumaça do espaço protegido."

Foi acordado agregar após o item 3.3 o seguinte texto:

"Em embarcações de passageiros tais controles e os controles requeridos para qualquer sistema de combate a incêndio devem estar situados em uma única estação de controle ou agrupadas no menor número de posições possíveis, a critério da Administração."

Demais itens acordados.

Regra 4 - foi acordada em sua totalidade, exceto pelo texto do item 4.5, em sua segunda frase, alterado da seguinte forma:

"... filtro, tubulação, etc., não possa estabelecer contato..."; e no item 5.1 substitui-se "... com o disposto em 4.1, 4.2, 4.3, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8 e 4.9, ..." por "... com o disposto acima, salvo em 4.4, ..."

Foi acordado incluir uma nova Regra 5 com o seguinte texto:

"Regra 5

Instalações de Gás de Cozinha

As instalações de gás de cozinha de qualquer embarcação deverão atender aos seguintes requisitos:

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

b) As canalizações utilizadas para a distribuição de gás deverão ter proteção adequada contra o calor e quando plásticas deverão ser aprovadas pelo órgão governamental competente; e

c) Todos os botijões de gás deverão possuir válvulas reguladoras."

As Regras subsequentes foram renumeradas.

Regra 6 - acordada com as seguintes modificações:

Agregando-se o seguinte texto no final do item 1.1:

"... Todos os extintores portáteis novos deverão ser de um tipo aprovado pelo órgão competente, assim como as revisões deverão ser realizadas em empresas autorizadas."

Item 2 - alterado o título para "Extintores Portáteis em Espaços de Alojamento, Serviços e Postos de Controle".

Item 2.1.1 - substituído integralmente pelo seguinte texto :

"Ao menos 1 extintor de espuma, ou equivalente, por cada cobertura e por cada corredor de maneira a possibilitar que de toda posição destes corredores haja 1 extintor a vista, e nunca menos do número necessário para cumprir com o estipulado em 1.3."

Item 2.1.2.1 - substituída a última frase por "Nunca menos, no total, do número necessário para cumprir com o estipulado em 1.3."

Item 2.1.2.2 - acrescentar após "... nenhum caso, " a seguinte frase "menos do número necessário para cumprir com o estipulado em 1.3."

Item 2.2.4 - reduzido o número de extintores nas estações rádio de 02 para 01.

Item 2.2.6 - eliminado o termo "de tonelagem menor que 200".

Regra 7 - substituído o texto do item 1 por:

"1 - Um equipamento de bombeiro, devidamente aprovado pela Administração, consistindo de:

- roupa protetora de material para proteger a pele do calor irradiado pelo fogo, por queimas ou vazamento de vapor d'água. A superfície externa deve ser à prova d'água;
- botas e luvas de borracha ou outro material não condutor elétrico;
- um capacete rígido que forneça proteção efetiva contra impacto;
- uma lâmpada elétrica de segurança (lanterna de mão) de um tipo aprovado que forneça luz por pelo menos 03 horas;
- um machado a critério da Administração;

deverá ser instalado a bordo das seguintes embarcações e nas quantidades requeridas"

No item 2.1 foram corrigidos:

"Até 1000" para "Maior que 1000"; e

"1 para cada 1000" para "2 + 1 para cada 1000"

Demais itens foram acordados.

Regra 8 - foi acordado substituir-se a menção ao texto do SOLAS pelo próprio texto, na íntegra.

Capítulo 4

Regra 1

Item 1 - alterada o final da frase para "... admita o uso de outro material, adotando as medidas especiais de combate a incêndios de acordo com 3.2."

Item 2 - alterado o texto para: "Os conveses, tetos e laterais dos espaços de acomodação, assim como a mobília devem ser de materiais que não sejam inflamáveis e que no caso ..."

Item 3 - alterado o texto para: "Os dutos de elevadores e escadas internas de alojamentos, abaixo do convés principal, devem ser de aço..."

Item 6 - totalmente substituído por:

"As divisórias e portas entre corredores e camarotes e aquelas entre camarotes devem ser construídas de materiais retardadores de fogo e tais divisórias devem estender-se de convés a convés ou um teto de material não combustível. Entretanto, em espaços de alojamentos com sistema automático de borrifadores de água, não será obrigatório o indicado anteriormente."

Item 8 - eliminou-se a última frase.

Item 11 - acrescentou-se ao texto a seguinte frase: "Tal característica será verificada mediante ensaios de acordo com a norma estabelecida pela Administração ou Organização reconhecida."

Demais itens acordados.

Regra 2 - acordada com pequena correção de forma.

Regra 3 - item 1 acordado e item 2 alterado para:

"As embarcações construídas com casco e superestrutura de material combustível, deverão instalar um sistema ..." e retirada a palavra "asimilaciones".

Regra 4 - será inteiramente revisada levando-se em conta os requisitos de Sociedades Classificadoras, SOLAS e outras Administrações. As Delegações se comprometeram a estudar o assunto e trazerem novas propostas para a próxima reunião.

Capítulo 5

Regra 1 -

Item 1 - alterada o final da frase para "... admita o uso de outro material, adotando as medidas especiais de combate a incêndios de acordo com 3.2."

Item 9 - acrescentou-se ao texto a seguinte frase: "Tal característica será verificada mediante ensaios de acordo com a norma estabelecida pela Administração ou Organização reconhecida."

Demais itens acordados com pequenas correções.

Regras 2 e 3 - ficou pendente a confirmação sobre o âmbito de aplicação desta Regras (se incluiria ou não embarcações tanque que não sejam químicas ou gasosas).

Regra 4 - será inteiramente revisada levando-se em conta os requisitos de Sociedades Classificadoras, SOLAS e outras Administrações. As Delegações se comprometeram a estudar o assunto e trazerem novas propostas para a próxima reunião.

Capítulo 6

Regras 1, 2, 3 e 4 acordadas.

Regra 5 - item 1 (1.1 e 1.2) será inteiramente revisada levando-se em conta os requisitos de Sociedades Classificadoras, SOLAS e outras Administrações. As Delegações se comprometeram a estudar o assunto e trazerem novas propostas para a próxima reunião.

Regra 6 - foi acordada com pequenas correções de forma e a exclusão de todo o item 2 (Sistemas fixos de descarga de espuma dentro dos tanques de carga).

Regras 7 e 8 - acordadas.

Capítulo 7

Regra 1 - acordada com a troca da expressão "com pessoas a bordo" para "tripuladas" e retirada a expressão "de comprimento maior ou igual a 20 metros".

Será adicionado um item sobre meios extintores de incêndio em comboios, utilizados a partir do rebocador/empurrador.

Regra 2

Item 2 - foi incluída a restrição da aplicabilidade apenas para embarcações que transportem veículos em espaços de carga total ou parcialmente fechados.

Item 3 - acordado, exceto por 3.3 onde se incluiu "... de bombas, nos casos em que estas se posicionem abaixo do convés principal, possuirão meios de ventilação ..." e 3.4 onde ficou pendente a verificação das alturas adotadas para suspiros pelas Sociedades Classificadoras. Foram sugeridas as alturas de 2 m e 6 m, dependendo do tipo de válvula que se coloque.

Será acrescentado requisitos para barcaças tanque, relativos a: parada remota das bombas de carga; alarme de nível alto e proteção térmica da rede de descarga dos gases do motor das bombas.

Item 4 - acordado com pequenas correções de forma.

Título IV

Capítulo 1

Regra 1

Ítems 1 e alíneas a), b) e c) do item 2 - ficaram pendentes e serão revisados e acordados posteriormente, após a apresentação dos documentos pertinentes pelo Brasil.

Item 2 - foi substituído o termo "homologar" por "aceitar".

Regra 2

Inteiramente acordada, exceto pelo item 9 que passou a ter a seguinte redação:

"Na embarcações de passageiros, os coletes salva-vidas estarão posicionados, dentro do possível, embaixo ou sobre cada assento ou em armários claramente indicados e dispostos desta forma nas embarcações que não transportem passageiros sentados. Tais armários conterão coletes em número proporcional de tal modo que haja um armário por cada saída. Deverão haver armários devidamente marcados e distribuídos contendo os coletes para crianças."

Regra 3

Os itens 1, 2 e 3 foram alterados da seguinte forma:

Item 1 - o final da frase passa a ser:

"... embarcações de passageiros entre 5 a 10% adicional para crianças ou um número maior, suficiente para prover um colete para cada criança, a critério da Administração."

Item 2 - retirada todo o final da frase "... dos quais 2 ao menos...automático de iluminação".

Item 3 - Foi agregado ao final da frase "... da seguinte Tabela, podendo ser reduzido, a critério da Administração, a um mínimo de 02 (duas) para embarcações menores que 24 metros, 04 (quatro) para embarcações entre 24 e 45 metros e 06 (seis) para embarcações maiores que 45 metros".

Na Tabela, foram alterados os valores de comprimento total para 24 (no lugar de 35) e 45 (no lugar de 50).

item 4 - será reformulado e apresentado na próxima reunião. Foi acordado a respeito dos dispositivos salva-vidas coletivos que:

- Embarcações de passageiros com Arqueação Bruta maior que 100 - instalarão dispositivos coletivos.

- Embarcações de carga com Arqueação Bruta maior que 100 - instalarão dispositivos coletivos ou poderão utilizar um bote de trabalho com capacidade para 100%.

Regra 4 - inteiramente acordada, com uma modificação no item 6 onde a dimensão mínima passa a ser 600 mm por 800 mm.

Resumo dos itens pendentes para decisão na próxima reunião:

1 - **Título I** - definição de lancha de passageiros - será analisada pela Delegação Brasileira.

2 - **Título II** - Capítulo 7, Regra 1, Item 4 - será revisado pela Delegação Argentina.

3 - **Título II** - Capítulo 7, Regra 5, Item 2.2 - será analisado pela Delegação Brasileira.

4 - **Título III** - Capítulo 3, Regra 1, Item 3 - será analisada pela Delegação Brasileira e enviada por fax para as demais Delegações.

5 - **Título III** - Capítulo 4, Regra 4 - será analisado por todas as Delegações e revisada pela Delegação Argentina.

6 - **Título III** - Capítulo 5, Regra 4 - será analisado por todas as Delegações e revisada pela Delegação Argentina.

7 - **Título III** - Capítulo 6, Regra 5, Item 1.1 - será analisado por todas as Delegações e revisada pela Delegação Argentina.

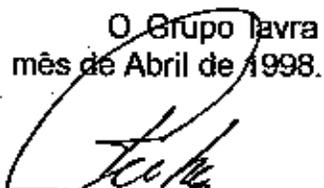
8 - **Título IV** - Capítulo 1, Regra 3, Item 4 - será revisado pela Delegação Argentina.

9 - Capítulos que serão apresentados pela Delegação Argentina, para análise na próxima reunião:

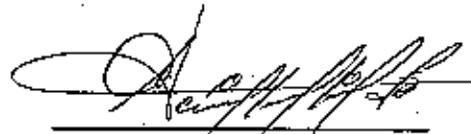
- Comunicações
- Equipamentos de Navegação
- Publicações Náuticas

As Delegações de Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai agradecem às autoridades do Brasil a generosa acolhida, hospitalidade e atenção dispensadas durante a realização da presente reunião do Grupo Técnico N° 3.

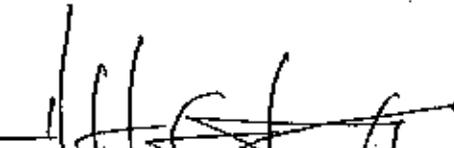
O Grupo lavra a presente ata, subscrevendo a mesma no dia vinte e quatro do mês de Abril de 1998.



República Argentina



República da Bolívia



República Federativa do Brasil



República do Paraguai



República Oriental do Uruguai

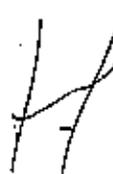
AGREGADO I

**LISTA DE PARTICIPANTES DEL
GRUPO TECNICO N° 3
Foz de Iguazú, 21 al 24 de abril de 1998**

ARGENTINA

- Cap. Enrique OYHAMBURU
Jefe de Grupos Técnicos
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional
de la Hidrovía Paraguay-Paraná
- SP. Ing. Juan Carlos CUBISINO
Jefe Sección Construcción Naval
Prefectura Naval Argentina

BOLIVIA

-  Tte. F. Ing. Jaime Angel DA SILVA SUAREZ
Jefe de Departamento de Tráfico
Marina Mercante Nacional

BRASIL

-  C.F. Dalton CASTRO SEGUI
Superintendente – Diretoria de Portos e Costas
- Eng. Nav. Claudio Eduardo JATKOSKI FERNANDES
Diretoria de Portos e Costas

PARAGUAY

- C.N.DEM(SR) Anibal B. ZARZA
Gerente de Hidrovía
Administración Nacional de Navegación y Puertos
- C.N. Angel Osvaldo LOPEZ CABALLERO
Jefe Departamento Técnico
Prefectura General Naval
- C.N. Gregorio HERRERA ESCOBAR
Cmnte. del Cuartel General de la Dirección del Material
Armada Paraguaya

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

URUGUAY



C.F. (CP) Juan Pablo AMBROSIO
Prefectura Nacional Naval

SECRETARIA EJECUTIVA

Sra. Mercedes Lia PEREZ

