

XXVI Reunión CIH

5 y 6 marzo 1998. Asunción-Paraguay

-Actas

-Informe Grupo Técnico Especial

-Informe de los Grupos Técnicos

-Acta Grupo Técnico N° 1

-Acta Grupo Técnico N°2

-Acta Grupo Técnico N°3

-Acta Grupo Técnico N°4

-Informe Reunión Extraordinaria de Jefes de Delegación.
Diciembre 1997

-Reglamento de Reconocimientos, Inspecciones y Certificado
de Seguridad para Embarcaciones

-Regimen Único de Infracciones y Sanciones de la HPP

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

Asunción, República del Paraguay
05 y 06 de marzo de 1998

- i. Las Delegaciones del Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), se reunieron en la Ciudad de Asunción, República del Paraguay, los días 5 y 6 de marzo de 1998, precedidos de las Reuniones de los Grupos Técnicos y Asesores, los días 2, 3 y 4 del mismo mes y año.
- ii. La integración de las respectivas Delegaciones se encuentra indicada en el Anexo I del presente Informe, como así también la nómina de los representantes de los distintos Organismos asistentes y de los miembros de la Secretaría Ejecutiva del Comité.
- iii. En primer lugar el señor Canciller Nacional de la República del Paraguay, D. Rubén MELGAREJO LANZONI, luego de brindar un conceptuoso discurso de apoyo al Programa, el que se agrega como Anexo II, dejó formalmente inaugurada la presente Reunión.
- iv. Luego de un cuarto intermedio, la apertura de la reunión estuvo a cargo del Ing. Jorge SANGUINETTI, Jefe de la Delegación del Uruguay quien en su calidad de Presidente de Turno, agradeció a todas las Delegaciones la colaboración recibida durante el ejercicio de sus funciones.
- v. Seguidamente, se procedió a la elección de las autoridades, recayendo la Presidencia en la persona del Dr. Miguel Angel BRITOS, Jefe de la Delegación del Paraguay, la Vice Presidencia a cargo de la Lic. Ana María SOLARES GAITE, Jefe de la Delegación de Bolivia y la Relatoría fue ejercida por la Secretaría Ejecutiva.
- vi. Posteriormente, se dio lectura al Temario de la reunión, el cual quedó aprobado de la siguiente manera:
1. Informe de las Actividades de la Secretaría Ejecutiva.
 2. Firma del Informe Final de la Reunión de Jefes de Delegación.
 3. Grupo Asesor Ambiental (Convocado por Decisión 16/XXV del Informe Final de la XXVa. Reunión del CIH).
 4. Informe del Grupo Asesor Naval
 5. Informe Final de los Grupos Técnicos.

6. Informe de la Comisión de Coordinación Técnica (CCT).
7. Informe de la Comisión del Acuerdo.
8. Informe del Grupo Técnico Especial (Protocolo sobre Cese Provisorio de Bandera).
9. Organización del Foro o Consejo Consultivo de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
10. Mejoras a la Infraestructura Física de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
11. Informe de ALADI sobre Estado de Avance del Registro de los Reglamentos de la Hidrovía a los Países Miembros, en ese Organismo.
12. Informe de ALADI sobre la Situación del proyecto de Cooperación Técnica "Sistema de Información de la Hidrovía".
13. Entrega del Primer Informe de Avance de los Estudios en ejecución - Convenio OCT/NR/CIH-2/95-FONPLATA.

VII. Seguidamente y para dar comienzo al tratamiento del Punto 1. del Temario, el Secretario Ejecutivo informó sobre las actividades desarrolladas por la Secretaría en el período comprendido entre la Reunión Extraordinaria de Cancilleres de la Cuenca del Plata, efectuada el día 14 de diciembre de 1997, y la presente Reunión del CíH, destacando entre otros temas, la importancia de constituir formalmente el Foro Consultivo y puso a consideración del Comité un documento de trabajo que contiene la propuesta de funcionamiento del mismo. Dicho documento se encuentra contenido en la carpeta presentada por la Secretaría Ejecutiva.

Informó asimismo, que la ALADI se encuentra abocada en la organización del Taller sobre Gestión Participativa de la Cuenca Hidrográfica Paraguay-Paraná a efectuarse durante el corriente mes y del Encuentro de los Sectores Productivos de las Áreas de Influencia de la Hidrovía Paraguay-Paraná, previsto para el mes de mayo.

Con referencia al Registro de los Reglamentos aprobados por los señores Cancilleres de la Cuenca del Plata, informó que la Secretaría Ejecutiva cumplió con los requerimientos de la ALADI. Además, conjuntamente con esa Asociación, se redactó una nota en respuesta al cuestionario formulado por el FONPLATA, referido a la Primera Etapa del Sistema de Información para la Hidrovía.

VIII. Posteriormente, y para el tratamiento del Punto 2. del Temario, las Delegaciones procedieron a dar lectura al informe Final correspondiente a la Reunión Extraordinaria de Jefes de Delegación, realizada el día 08 de diciembre de 1997, en la sede de la Secretaría Ejecutiva, la que luego de suscripta se agregó al presente como Anexo III.

IX

A continuación y para el tratamiento del Punto 4. del Temario, el Contralmirante Miguel A. CANDIA, representante de la Armada del Paraguay, presentó sintéticamente el Acta del Grupo Asesor Naval, señalando entre otros temas que el Derrotero de la Hidrovía ha sido aprobado por el Grupo y será editado y puesta a disposición de los usuarios a partir del 01 de junio próximo, a través de las redes de distribución de los cinco países.

Asimismo, manifestó que acordaron la publicación quincenal de los Avisos a los Navegantes en concordancia con las zonas abarcadas por el Derrotero de la Hidrovía. Además, acordaron efectuar su difusión a través de Internet.

En cuanto a la publicación de la lista de faros y señales de la Hidrovía, expresó que la misma será elaborada en 2 tomos, en concordancia con el Derrotero y su formato cumplirá las recomendaciones internacionales. Las Delegaciones intercambiarán y analizarán informaciones con el objeto de consensuar el contenido de la publicación.

X

En relación al Punto 5, del Temario, el Ing. Ramón A. CABRERA, de la Delegación del Paraguay, expresó resumidamente la labor efectuada por los Grupos Técnicos, resaltando la necesidad de incorporar los Reglamentos sobre Polución - Adecuación del MARPOL y Transporte de Mercaderías Peligrosas, a partir de la finalización del Régimen Único de Seguridad - Adecuación del SOLAS, en el temario del Grupo Técnico correspondiente.

Con referencia al "Régimen de Reembolso por los Gastos que Demanden las Operaciones de Lucha contra la Contaminación Producida por las Embarcaciones", expresó la necesidad de contar con especialistas en seguros para la próxima reunión, a fin de reglamentar el Protocolo respectivo por cuanto este tema, constituye un factor muy sensible para los operadores de la Hidrovía.

Referente al Tema "Incentivos Fiscales, subsidios y otros, otorgados a los Armadores de la Hidrovía", el Plenario concluyó en la necesidad de continuar su tratamiento durante las próximas reuniones, por cuanto no se ha podido finalizar en los plazos establecidos en el cronograma respectivo.

Finalmente destacó, que el Plenario de Grupos Técnicos detectó que para cumplir con el cronograma aprobado en la XXIVa. Reunión del CIH, será necesario que se constituyan reuniones intermedias de Grupos Técnicos.

XI

Para el tratamiento del Punto 6. del Temario, el Arq. Fernando R. CABRAL, representante de la Delegación del Paraguay, efectuó una síntesis del desarrollo de la 3ª. Reunión de la CCT. Las Delegaciones tomaron conocimiento de lo tratado por la Comisión, cuya Acta se agrega como Anexo V.

El Comité resaltó la importancia de la coordinación, por la CCT, de un Programa de Mejoramientos para la Hidrovía en base a las propuestas de los países. Con ese objeto, acordó dar prioridad a los trabajos que en ese sentido deberá desarrollar la Comisión en su próxima reunión.

- XII. A continuación, hizo uso de la palabra el Delegado Ejecutivo de la Comisión Contralmirante Adolfo BARROS DA SILVA Jr., representante de la Delegación del Brasil, quien informó al Comité sobre las actividades de la Comisión del Acuerdo.

Las Delegaciones tomaron nota del mencionado informe, el que se agrega como Anexo VI.

- XIII. Seguidamente y en relación con el Punto 8., el Dr. Marcelo ERCOLI de la Secretaría Ejecutiva, dio lectura al Acta elaborada por el Grupo Técnico Especial que tuvo a su cargo el análisis del Protocolo sobre Cese Provisorio de Bandera del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía, destacando las conclusiones a que arribó. La Delegación Argentina elaborará un documento que refleje su posición respecto a este tema el que será remitido para la consideración de las restantes Delegaciones, a través de la Secretaría antes de la próxima Reunión del Comité.

La mencionada Acta fue recibida por la Delegaciones, adjuntándose al presente Informe como Anexo VII.

- XIV. En relación al Punto 9. del Temario, "Organización del Foro Consultivo de la Hidrovía Paraguay-Paraná", se recibió el documento de trabajo presentado por la Secretaría Ejecutiva aceptándose en general. En un plazo no mayor de diez (10) días las Delegaciones remitirán sus comentarios a la Secretaría Ejecutiva, la que se encargará de compatibilizarlos.

- XV. Seguidamente se trató el Punto 10, del temario "Mejoras de la infraestructura Física de la Hidrovía Paraguay-Paraná", al respecto la República Argentina informó que inició un relevamiento batimétrico en el tramo Santa Fe-Aunción, como también en el tramo Confluencia-Iguazú, con el objeto de determinar volúmenes de dragado necesarios en la vía navegable; expresando además, que se instalarán veinticinco (25) estaciones hidrométricas de transmisión satelital.

La República de Bolivia, informó que ya había sido extendida la "Licencia de Operación para las obras de mantenimiento del Canal Tamengo", hecho que está permitiendo dar continuidad a este proyecto.

Destacó la importancia de estas obras, toda vez que la permanente navegabilidad por el Canal Tamengo contribuye significativamente al fortalecimiento del intercambio comercial en la región y, para el caso de Bolivia, es un factor decisivo en la perspectiva de lograr condiciones competitivas para sus corrientes exportadoras.

Finalmente, dejó constancia de la voluntad demostrada por el Gobierno de Brasil en procura de encontrar una solución favorable sobre el particular, destacando asimismo, la permanente cooperación que brinda el Gobierno de la Argentina en la realización de este Proyecto.

La República Federativa del Brasil informó que están en curso actividades de mantenimiento del canal navegable.

La República del Paraguay expresó por su parte, que se está desarrollando el Modelo Matemático del Alto Fondo Rocoso de Remanso Castillo, a fin de determinar a partir del mismo, el eje hidráulico del canal. Refiriéndose a las estaciones hidrológicas informó que se están definiendo los puntos sobre el río Paraguay y afluentes, donde se instalarán veintiuna (21) estaciones en una primera etapa tarea que viene realizando conjuntamente con técnicos de la Unión Europea y finalmente expresó que se trabaja sobre la posibilidad de vinculación del Centro de Monitoreo con Argentina y Brasil.

XVI. A continuación y para el tratamiento de los Puntos 10. y 11. del Temario, hizo uso de la palabra el Ing. Huascar IRAZOQUE, representante de la ALADI, quien amplió lo antes expuesto por el Sr. Secretario Ejecutivo, referente a los eventos programados por esta Asociación.

Participó al Comité del Taller que se está organizando en la sede de la ALADI, a efectuarse los días 19 y 20 de marzo, oportunidad en la cual el Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo de Canadá, presentará la primera etapa del Proyecto de Gestión Participativa de la Cuenca Hidrográfica Paraguay-Paraná. Asimismo, la Asociación se encuentra abocada a la organización del Encuentro de los Sectores Productivos de las Areas de Influencia de la Hidrovía Paraguay-Paraná, previsto para el mes de mayo, en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia, resaltando el entusiasmo y las grandes expectativas por parte de los distintos actores interesados en el desarrollo de la región.

Con referencia al Registro de los Reglamentos aprobados en la V Reunión Extraordinaria de Cancilleres de la Cuenca del Plata, informó que se cuentan hasta el presente con cinco de los once Reglamentos traducidos en los dos idiomas oficiales y concluidos estando en proceso de traducción los restantes.

Finalmente, se refirió a la reunión que se llevará a cabo el próximo 09 de marzo en Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia, sede del FONPLATA con la participación de la ALADI y la Secretaría Ejecutiva del CIH, en la cual se definirá el inicio de la Primera Etapa del Sistema de Información de la Hidrovía.

XVII. A continuación, y para el tratamiento del Punto 13. Del Temario, la Secretaría Ejecutiva procedió a distribuir el 1er. Informe de Avance producido por los Consultores contratados a través del Convenio OCT/NR/CIH-2/95, cooperación del FONPLATA para la ejecución de los estudios "Desarrollo de las Zonas Productivas en las Areas de Influencia Portuaria de la Hidrovía", destacando que en los próximos días se recibirá el 2do. Informe de Avance en función del Cronograma establecido oportunamente.

XVIII. Frente a publicaciones periodísticas referentes a "Hidrovías Artificiales", el Comité decidió redactar un Comunicado de Prensa conteniendo los aspectos principales sobre el Programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná a fin de difundir, para conocimiento de la opinión pública en general. (Anexo VIII)

Asimismo, las Delegaciones encomendaron a la Secretaría Ejecutiva la plena difusión del contenido de dicho documento, como así también la remisión por nota a las Organizaciones no Gubernamentales Ambientalistas.

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

- 1/XXVI Aprobar el Informe de las Actividades desarrolladas por la Secretaría Ejecutiva.
- 2/XXVI Aprobar el Informe del Grupo Asesor Naval.
- 3/XXVI Aprobar el Informe Final de los Grupos Técnicos.
- 4/XXVI Aprobar el Informe de la Comisión de Coordinación Técnica.
- 5/XXVI. Instruir a los representantes de la Comisión de Coordinación Técnica de los cinco países, para que remitan a la Secretaría Ejecutiva los Planes de Corto Plazo y los Requisitos Ambientales necesarios, antes de la 4ª. Reunión de la CCT.
- 6/XXVI Convocar, a través de la Secretaría Ejecutiva, al Grupo Técnico encargado del Reglamento sobre Incentivos Fiscales, subsidios y Otros otorgados a los Armadores de la Hidrovía, a reunirse en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia, entre los días 21 y 24 de abril del cte.
- 7/XXVI Convocar, a través de la Secretaría Ejecutiva, al Grupo Técnico encargado del Régimen Unico de Seguridad - Adecuación del SOLAS, a reunirse en la Ciudad de Foz de Iguazú, República Federativa del Brasil, entre los días 21 y 24 de abril del cte.
- 8/XXVI Convocar, a través de la Secretaría Ejecutiva, a la Comisión de Coordinación Técnica (CCT), a reunirse para definir el Plan de Acción de Corto Plazo y los Requisitos Ambientales necesarios de la Hidrovía, en la Ciudad de Buenos Aires, República Argentina, los días 15, 16 y 17 de abril próximo.
- 9/XXVI. Promogar los plazos establecidos en el cronograma aprobado en la XXIV Reunión en la ciudad de Cuiabá, República Federativa del Brasil en el tema "Régimen Uniforme sobre los Requisitos para Ejercer Pilotaje" e "Incentivos Fiscales, subsidios y otros, otorgados a los Armadores de la Hidrovía".
- 10/XXVI Aprobar el Acta del Grupo Técnico Especial encargado del análisis del Protocolo sobre Cese Provisorio de Bandera.
- 11/XXVI Instruir a la Secretaría Ejecutiva para dar amplia difusión y remitir el Comunicado de Prensa consensuado por el Comité, a Organismos Internacionales Gubernamentales y no Gubernamentales.

Handwritten signatures and initials on the left margin, including a large signature at the top, a signature in the middle, and initials 'FF' and 'nan' at the bottom.

12/XXVI Instruir a la Secretaria Ejecutiva para que conjuntamente con la ALADI continúe la tramitación ante FONPLATA, teniendo en cuenta lo recomendado por la CCT en su 2da. Reunión.

13/XXVI Aceptar el ofrecimiento formulado por la Delegación de Bolivia para celebrar la XXVIIa. Reunión del CIH, en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra, los días 13 y 14 de Julio próximo, precedida de las Reuniones de Grupos Técnicos y Asesores, previstos entre los días 06 y 11 del mismo mes.

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

XXI. La Reunión clausuró sus deliberaciones el día 06 de marzo de 1998, con la aprobación del presente Informe.



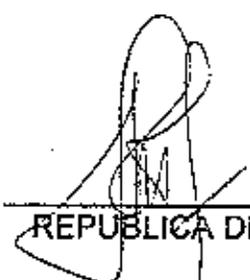
REPUBLICA ARGENTINA



REPUBLICA DE BOLIVIA



REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL



REPUBLICA DEL PARAGUAY



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

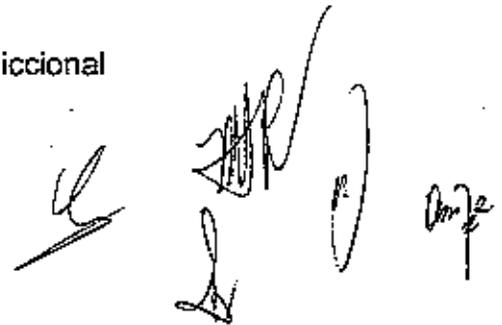
ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

I. DELEGACIONES

ARGENTINA

- Emb. Adolfo SARACHO
Jefe de Delegación
- Sr. Rogelio Valentín WEIDMANN
Jefe Alterno
Presidente de la Comisión de Coordinación Interjurisdiccional
Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
- Cap. Enrique OYHAMBURU
Director de la Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del
Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
- Alte. Carlos CARBONE
Secretario General Naval
Armada Argentina
- Ing. Julio LUCCA
Director Nacional de Vías Navegables
Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables
- C.N. Ricardo Luis POY
Subjefe Servicio de Hidrografía Naval
Armada Argentina
- C.N. Juan Carlos GONZÁLEZ LLANOS
Jefe de Intereses Marítimos
Armada Argentina
- P.M. Néstor VEDOVATTI
Jefe de Departamento de Seguridad de la Navegación
Prefectura Naval Argentina
- Sra. Lilitiana ARIAS
Coordinadora de Transporte Fluvial y Marítimo
Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo
- C.F. Guillermo Josué BARTOLETTI
Jefe de División Derecho Marítimo
Subsecretaría de Intereses Marítimos
Armada Argentina
- Dra. Beatriz MELENDEZ
Asesora - Comisión de Coordinación Interjurisdiccional
del Programa Hidrovía Paraguay - Paraná



P.P. Ricardo A. FALETTO
Jefe División Navegación
Prefectura Naval Argentina

Sr. Fernando Jorge FERNANDEZ
Interventor Departamento Distrito Paraná Superior
Dirección Nacional de Vías Navegables

Ing. Juan José MORELLI
Jefe de Departamento Estudios y Proyectos
Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables

Cdra. Ana María MACHUCA
Asesora de la Dirección Nacional de Impuestos
Subsecretaría de Política Tributaria

Pref. Mario Gustavo ROMERO
Jefe División Inspecciones Técnicas
Prefectura Naval Argentina

C.Ult. Héctor F. KAJIN
Jefe de la División Personal de la Marina Mercante
Armada Argentina

S.P. Carlos Héctor FIGUEROA
Abogado Prefectura Naval Argentina
Jefe Sección Asuntos Administrativos

Sr. Pablo A. BENITEZ
Sub. Interventor Departamento Distrito Paraná Superior
Dirección Nacional de Vías Navegables

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

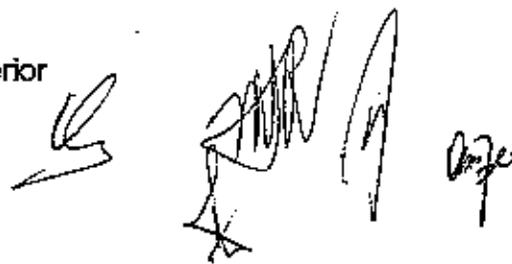
Lic. Gustavo GREEN
Asesor de la Cancillería
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio internacional y Culto

Sr. Raúl Evaristo ROJAS
Jefe de Bailezamiento Departamento Distrito Paraná Superior
Dirección Nacional de Vías Navegables

Tec. Claudio CARRION
Segundo jefe de Departamento Distrito Paraná Medio
Dirección Nacional de Vías Navegables

Agr. Román ROMERO
Jefe División Vías Navegables
Departamento Distrito Paraná Superior
Dirección Nacional de Vías Navegables

Tec. Angel PEREYRA
Jefe Taller Departamento Distrito Paraná Superior
Dirección Nacional de Vías Navegables



Sr. Juan Carlos FERES
Jefe de Armamento Departamento Distrito Paraná Superior
Dirección Nacional de Vías Navegables

BOLIVIA

Lic. Ana María SOLARES GAITE
Viceministra de Relaciones Económicas e Integración
Ministerio de Relaciones

Sr. Arturo ZURITA CASTELLON
Director General de Transporte
Viceministerio de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil

Calte. Alberto SHIOSAKY .E.
Dirección General Naval, Intereses Marítimos
Fluviales y Lacustres
Ministerio de Defensa Nacional

Ing. Gustavo ETEROVIC MERCADO
Director General de Medio Ambiente, Políticas
y Normas
Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación

Lic. Hugo FERRUFINO MUÑOZ
Director de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

C.N. Oscar AZCARRAGA CORONADO
Agregado Naval en la República del Paraguay
Armada Boliviano

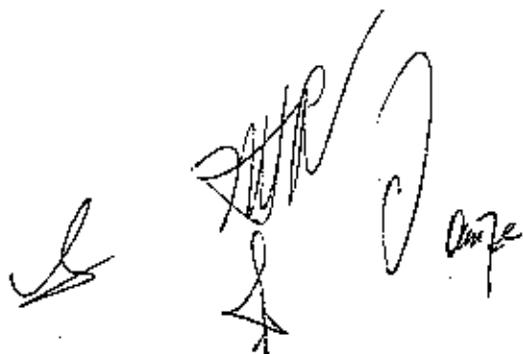
Ing. Leónidas FERRUFINO CARRASCO
Asesor Asuntos Marítimos
Dirección General Naval e Intereses Marítimos F.L.

Sr. Fernando MENDEZ RIVERO
Jefe de la Unidad de Transporte por Agua y Puertos
Viceministerio de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil

Dra. Ruzena VILLAROEL
Escritorio Hidrovía
Ministerio de Relaciones Exteriores

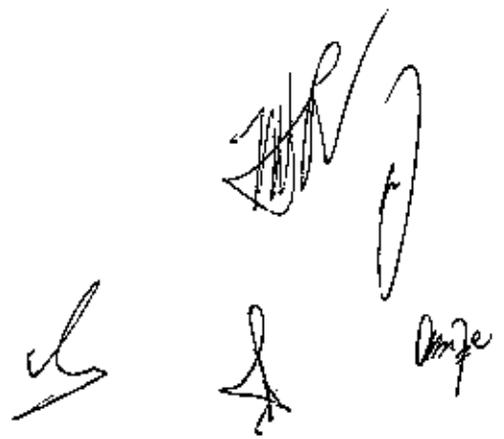
Lic. Ramiro QUINTEROS CASTRO
Asesor General - Vice Ministerio de Política Tributaria
Ministerio de Hacienda

Lic. Jorge W. TROCHE T.
Consultor en Política Tributaria
Ministerio de Hacienda



BRASIL

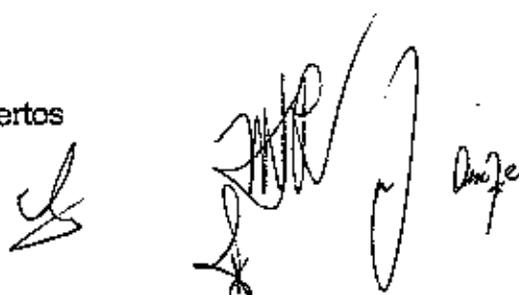
- Dra. Maria Luiza RIBEIRO VIOTTI
Ministra da Carreira Diplomática
Ministério das Relações Exteriores
- CAIte. Murillo CORREA BARBOSA
Estado Maior da Armada
Ministério da Marinha
- CMG NAPOLEAO Bonaparte Gomes
Comando de Operacoes Navais
Ministerio da Marinha
- C.F Dalton Castro SEGUI
Chefe de Departamento
Diretoria de Portos e Costas
Ministerio da Marinha
- C.F. Pericles VIEIRA FILHO
Estado Maior da Armada
- Sec. Rubens Gama DIAS FILHO
Secretario en la Embajada de la
República Federativa del Brasil en Asunción
- Sec. Marcio Oliveira DORNELLES
Terceiro Secretário da Carreira Diplomática
Ministério das relações Exteriores
- Dr. Evandro Pedro PINTO
Asesor Especial del Secretario de la Receita Federal
Ministério da Fazenda
- Econ. Joao Alberto de AZEVEDO BEZERRA
Chefe substituto da Divisao de Logistica Aduaneira
Secretaria del Receita Federal
Ministério da Fazenda
- C.F. Adolfo BARROS Da SILVA Junior
Capitao dos Porteos da Capitania Fluvial do Pantanal
Ministério da Marinha 6º Distrito Naval
- Sra. Cleuza de MORALES
Gerente de Programa
Ministério do Meio Ambiente
- Sr. Paulo Roberto COELHO DE GODOY
Chefe de Divisão
Departamento de Hidrovias Interiores
Ministério dos Transportes



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

PARAGUAY

- Dr. Miguel Angel BRITOS
Viceministro de Relaciones Exteriores para
Asuntos Económicos
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jefe de Delegación
- Ing. Ramón Amado CABRERA
Director General de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores
- C.N.(SR) Rubén Darío LEZCANO
Director Marina Mercante
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
- C.N. Julián PAREDES MORALES
Prefecto General Naval
Armada Paraguaya
- Dr. Crispín Humberto GALEANO BONZI
Director de Desarrollo e Integración Física
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
- C.N.(Sr) Lucas Adolfo SOSA SALINAS
Jefe de Departamento Política y Planificación
Dirección General Marina Mercante
- C.N.(DEM) Santiago Adán BRIZUELA SERVÍN
Jefe de la Oficina de Intereses Marítimos,
Fluviales y Lacustres - Armada Paraguaya
- C.F. Rolando de BARROS BARRETO
Vicedirector de Hidrografía y Navegación
Armada Paraguaya
- G.D. Rubén RODRÍGUEZ ROJAS
Asesor Jurídico
Armada Paraguaya
- Sr. Fernando Roque CABRAL DE VARGAS
Director Oficina de Planificación de Transporte
Ministerio Obras Públicas y Comunicaciones
- C.N.(SR) Oscar Antonio BRIZUELA PERDOMO
Director
Administración Nacional de Navegación y Puertos
- C.N.(Sr) Raúl Ramiro GUTIERREZ YEGROS
Asesor Técnico
Ministerio de Relaciones Exteriores
- C.N.(Sr) Aníbal B. ZARZA AYALA
Secretario de Hidrovía
Administración Nacional de Navegación y Puertos



Esc. Juan José BENITEZ RICKMAN
Asesor Consultivo de la Hidrovía
Presidencia de la república

Ing. Oscar Benito CORTESSI G.
Asesor Hidrovía
Administración Nacional de Navegación y Puertos

Tte.Frag(JM)Victor H. RONZEWSKI
Oficina de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres
Armada del Paraguay

Dr. Julio C. BOBADILLA
Asesor Legal – Gerencia Hidrovía
Administración Nacional de Navegación y Puertos

Lic. José M. PERALTA
Jefe de Departamento de Carga – DGMM

Sr. Carlos VERA
Dirección de Integración Física
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

URUGUAY

Sr. Jorge SANGUINETTI
Jefe de Delegación

Ing. Conrado SERRENTINO
Subsecretario de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Emb. Julio César LUPINACCI
Director de Asuntos Políticos
Ministerio de Relaciones Exteriores

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

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

SECRETARÍA EJECUTIVA

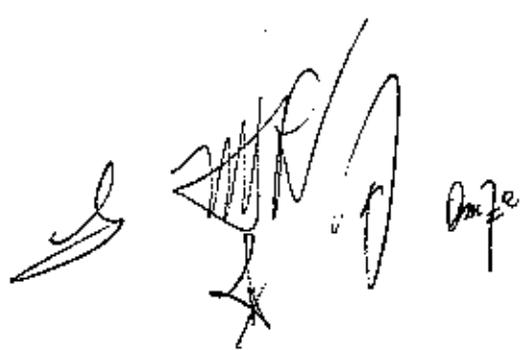
Sr. Jesús GONZÁLEZ

Srta. Beatriz Alicia PEREZ

P.M. Edgardo Alberto OJEDA

Ing. Luíz Eduardo GARCÍA

Lic. Ricardo GOÑI

Handwritten signatures and initials in black ink, including a large signature that appears to be 'González' and several smaller initials.

Dr. Marcelo Carlos ERCOLI
Sra. Stella Maris PEREZ
Sra. Mercedes Lia PEREZ

II. ORGANISMOS INTERNACIONALES

ALADI

Dr. Huáscar IRAZOQUE PALAZUELOS
Experto Asistente de Programa
Departamento de Promoción Sectorial

III. ORGANISMOS REGIONALES

COMITE FEDERAL DE LA HIDROVIA

Ing. Gualberto VENESIA
Presidente
Dr. José Enrique GALETTI
Secretario Ejecutivo

CPTCP

Sr. Horacio LOPEZ
Director
Lic. Verónica PEREYRA FANTONI
Secretaria Ejecutiva

OBSERVADORES

Lic. Omar MEGGIOLARO
Cámara Naviera Argentina
Cdor. Héctor DI BENEDETTI
Comisión de Transporte
Bolsa de Comercio de Rosario



Con satisfacción y honrosa complacencia doy la bienvenida a los distinguidos representantes de los países miembros del proyecto de la hidrovía Paraguay-Paraná, cuyo comité intergubernamental llevará a cabo sus deliberaciones en esta XXVI reunión que, como en otras oportunidades, se reúne en la ciudad de Asunción.

El aliento de las esperanzas manifestadas en la Cumbre del Mercosur de 1992 en la localidad de Las Leñas, República Argentina, cuando fue firmado el Tratado de la Hidrovía, sigue cobrando fuerzas, y la voluntad política de su concreción crece día a día porque en ella está cifrado el anhelo de llevar la comunicación y el desarrollo, a través de estos verdaderos vasos comunicantes de la geografía, a las regiones más aisladas de nuestros países que, acaso por la lejanía de los centros nerviosos de nuestros países, se han convertido en las tierras olvidadas de nuestra América profunda.

Con este renovado sueño, que fue complementado con el proyecto de la carretera interoceánica que, desde el puerto de Santos hasta el de Antofagasta, pasando por Asunción, se integrarán las fuerzas productivas del sur del continente y se propenderá al desarrollo integral de los pueblos que lo habitan.

De esta manera, podremos hacer también realidad el sueño de Bolívar, el de la unión basada en una política común de prosperidad económica y social que posibilitará, además, el intercambio del imaginario de nuestras sociedades a través de su densa y variada expresión cultural.

Por otro lado, y en consonancia con el irrenunciable respeto a la preservación del medio ambiente, la etapa decisiva que se inicia en esta reunión no implica sólo avanzar con firmeza hacia la meta propuesta, conlleva también el compromiso de asegurar mejores condiciones de vida a las poblaciones ribereñas que se verán afectadas por esta obra que se irá encarando en la medida de su justificación económica y de real beneficio para los habitantes de su área de influencia.

En este sentido, el gobierno de la República del Paraguay se propone accionar conjuntamente con el sector privado ligado al transporte fluvial, principal destinatario de las mejoras previstas en este ambicioso proyecto.

Al dejar inaugurada esta XXVI Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná, hago extensivo a todos los participantes el afectuoso saludo del gobierno nacional, deseando que su estadía en la ciudad de Asunción, asentada sobre uno de los principales ríos de este magno proyecto, sea grata y alentadora para la exitosa culminación de las negociaciones.

Muchas Gracias

INFORME DEL GRUPO TECNICO ESPECIAL

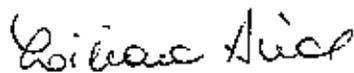
En la ciudad de Asunción, República del Paraguay, a los 5 días del mes de marzo de 1998, se reunió el Grupo Técnico Especial, convocado por el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) en oportunidad de su XXVIa. Reunión, a fin de tratar el tema Cese Provisorio de Bandera, arribando a las siguientes conclusiones:

Las Delegaciones coincidieron en que el Protocolo Adicional sobre Cese Provisorio de Bandera, no está vigente.

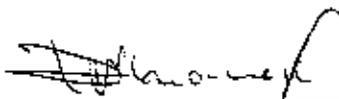
Durante el tratamiento del tema surgieron divergencias con relación a la aplicabilidad del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay-Paraná, con respecto a las Embarcaciones bajo el Régimen de Cese Provisorio de Bandera.

Asimismo, se plantearon nuevos elementos de juicio por lo que algunas Delegaciones manifestaron la necesidad de seguir estudiando los aspectos jurídicos del tema y efectuar consultas a los respectivos organismos nacionales competentes.

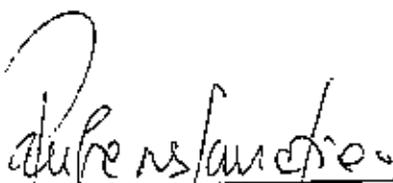
La Delegación Argentina se comprometió a elaborar un documento que refleje su posición sobre la referida cuestión y remitirlo a las restantes Delegaciones, para un intercambio de ideas con antelación a la próxima reunión del CIH, en la cual se podrá considerar también documentos presentados por otras delegaciones.



REPUBLICA ARGENTINA

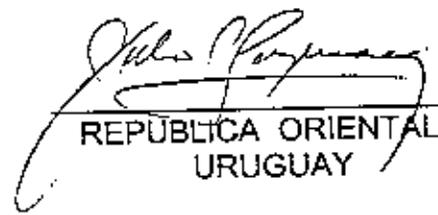


REPUBLICA DE BOLIVIA



REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

LISTA DE PARTICIPANTES DEL

GRUPO TECNICO ESPECIAL

Asunción, 5 de marzo de 1998

ARGENTINA

Sra. Liliana ARIAS
Coordinadora de Transporte Fluvial y Marítimo
Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo

Dra. Beatriz Cristina MELENDEZ
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del
Programa Hidrovía Paraguay-Paraná

C.F.(auditor) Guillermo Josué BARTOLETTI
Subsecretaría de Intereses Marítimos
Armada Argentina

BOLIVIA

Lic. Ruzena VILLARROEL
Escritorio Hidrovía
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

BRASIL

Dr. Rubens GAMA DIAS FILHO
Embajada del Brasil en Asunción

C.F. Dalton CASTRO SEGUI
Superintendente – Diretoria de Portos e Costas

PARAGUAY

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

R.
Gd.
P
A

Tte.Frag(JM) Victor H. RONZEWSKI
Oficina de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres
Armada del Paraguay

GD.JM Rubén RODRIGUEZ
Prefectura General Naval
Armada del Paraguay

URUGUAY

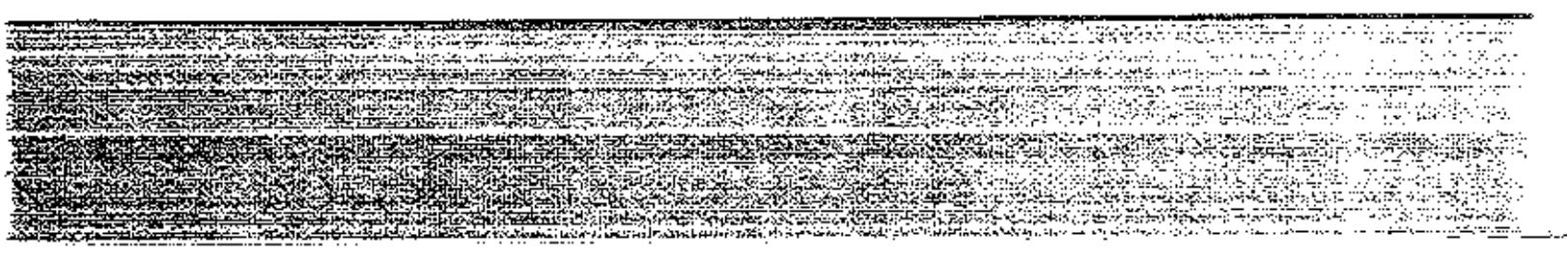
Emb. Julio César LUPINACCI
Director de Asuntos Políticos
Ministerio de Relaciones Exteriores

Dra. Adela Marina LEGAZCUE
Director General de Transporte Fluvial y
Marítimo - MTOP

SECRETARIA EJECUTIVA

Dr. Marcelo Carlos ERCOLI
Asesor Legal

R.
Ed.
[Handwritten marks]



PRESS RELEASE

Ref: About a supposed
artificial waterway in
Paraguay and Parana Rivers

Asuncion - Republic of Paraguay
March 6th, 1998

The Intergovernmental Committee of the Hidrovia Paraguay - Parana held its 26th Meeting in Asuncion, Republic of Paraguay, on March 5 and 6th, 1998.

In this meeting information was brought about different articles which are being published that do not express the real historical existence of the navigable way in Paraguay and Parana rivers; so in order to inform people accurately, we considered it necessary to clarify some items.

Natural Navigable Way

Hidrovia Paraguay - Parana is a **natural navigable way** which has been being used traditionally by the five countries of Del Plata Basin and under no way can it be considered as a new undertaking or program which tends to create an **artificial river way**.

The Committee has developed works which aim at promoting the rational and ordered **river navigation** not only to benefit the five countries but also the integration process that is taking place.

Improvement Program

In that sense, **security and reliability** conditions are trying to be improved for the navigation of vessels of similar characteristics to the existing ones, in a coordinated way among the five countries. In regard to the matter, the Committee created a Technical Coordination Commission (CCT), formed by engineers and environmental specialists of the countries, which is preparing an Improvement Program based on the proposals of action dealing with **infrastructure and environmental areas**.

Natural Conditions

This Program will be composed of dredging works along the critical existing stretches - as it is being carried out since many years ago-, so as signaling and beaconing works, which intend to take advantage of the **natural conditions of the river** with minimal activities in some locations of the current navigable course.

Works will be done according to appropriate designs to insure the maintenance of the hydrologic regime of the rivers so as to guarantee the existing environmental balance, particularly in the ecosystem of Pantanal, and will be implemented depending on economic, social and environmental sustainability demands.

Advisory Forum

Having the intention to keep in permanent contact with the members of the society interested in this process, and required by CIH, the Chancellors of Del Plata Basin created an Advisory Forum. It will act according to the regulation which has been considered in this meeting.

Within the Forum, manifestations and suggestions will be received from communities interested in the matter.

Comunicado de Prensa

Ref.: Sobre una supuesta
Hidrovia artificial en los ríos
Paraguay y Paraná.

Asunción-República del Paraguay
6 de marzo de 1998.-

El Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná realizó su XXVI Reunión en Asunción, República del Paraguay, los días 5 y 6 de marzo de 1998.

En dicha reunión se tomó conocimiento de distintas publicaciones que no transmiten la realidad de la existencia histórica de la vía navegable en los ríos Paraguay y Paraná, por lo que a los fines de informar adecuadamente se consideró conveniente hacer las siguientes puntualizaciones.

Vía Navegable Natural.

La Hidrovia Paraguay-Paraná es una vía navegable natural que viene siendo tradicionalmente utilizada por los cinco países de la Cuenca del Plata y de ninguna manera se trata de un nuevo emprendimiento o programa que pretenda crear una vía fluvial artificial.

Los trabajos desarrollados por el Comité tienen por objeto promover la utilización racional y ordenada de la navegación fluvial en provecho de los cinco países y del proceso de integración en que se encuentran empeñados.

Programa de Mejoramiento.

En tal sentido, se trata de mejorar las condiciones de seguridad y confiabilidad para la navegación de embarcaciones de características similares a las ya existentes, de una manera coordinada entre los cinco países. Al respecto, el Comité constituyó una Comisión de Coordinación Técnica (CCT), conformada por ingenieros y especialistas ambientales de los países, que está elaborando un Programa de Mejoramiento a partir de las propuestas de acción en las áreas de infraestructura y de medio ambiente.

Condiciones Naturales.

Dicho Programa se compondrá de tareas de dragado en los pasos críticos existentes -tal como se viene realizando desde hace muchos años-, como así también de señalización y balizamiento, que buscan aprovechar las condiciones naturales del río con mínimas acciones en determinados puntos del actual curso navegable.

Las acciones se realizarán con diseños adecuados para asegurar el mantenimiento del régimen hidrológico de los ríos y de ese modo garantizar el equilibrio ambiental existente, en particular en el ecosistema del Pantanal y serán implementadas conforme las demandas económicas, sociales y de sostenibilidad ambiental.

Foro Consultivo.

Con el objetivo de mantener permanente diálogo con todos los actores de la sociedad interesada en este proceso y, a instancias del CIH, los señores Cancilleres de la Cuenca del Plata crearon un Foro Consultivo cuya reglamentación para su funcionamiento ha sido considerada en esta reunión.

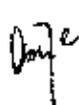
En el seno del mismo se recibirán las manifestaciones y sugerencias de las comunidades interesadas.

XXVIa. REUNION DEL
CIH

INFORME FINAL
DE LOS
GRUPOS TECNICOS

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

- I. En la Ciudad de Asunción, República del Paraguay, en la sede del Ministerio de Relaciones Exteriores, durante los días 02, 03 y 04 del mes de marzo de mil novecientos noventa y ocho, se reunieron los Grupos Técnicos del Comité en oportunidad de la XXVIª Reunión del CIH.
- II. La integración de las respectivas Delegaciones consta en el Apéndice I del presente Informe, así como los miembros de la Secretaría Ejecutiva.
- III. La apertura y la Presidencia de la reunión estuvo a cargo del Ing. Ramón A. CABRERA, de la Delegación del Paraguay, quien dio una calurosa bienvenida a las Delegaciones, recayendo la Relatoría en la Secretaría Ejecutiva.
- IV. A continuación, se procedió a la aprobación del Temario quedando conformado de la siguiente manera:
 1. Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado.
 2. Régimen Uniforme sobre los Requisitos para Ejercer el Pilotaje.
 3. Incentivos Fiscales, Subsidios y otros, otorgados a los Armadores de la Hidrovía.
 4. 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.
 8. Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas.
- V. Acto seguido, se decidió conformar 4 Grupos de Trabajo, distribuyéndose los temas según el siguiente detalle:
Grupo Técnico Nº 1: Temas 1 y 2.
Grupo Técnico Nº 2: Tema 3.
Grupo Técnico Nº 3: Temas 4, 5 y 8.
Grupo Técnico Nº 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).

VI. Como resultado de las deliberaciones recogidas de las Actas referidas, se eleva a consideración del Comité, las siguientes conclusiones y sugerencias:

1. Con relación al Tema 1 - Reglamento de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Hidrovía, las Delegaciones se comprometieron a efectuar un pormenorizado estudio del contenido del Capítulo 1 - Anexos I y II - Secciones 1, 2 y 3, debiendo remitir vía fax o correo electrónico en un plazo no mayor a los 45 días, sus opiniones a la Delegación Argentina, quien se encargará de compatibilizarlas. Esta última, a su vez, se comprometió a remitir a las restantes Delegaciones, por la misma vía la Sección 3 del Anexo 2, para su consideración.
2. Con relación al tema 2 - Régimen Uniforme sobre los Requisitos para Ejercer el Pilotaje, las Delegaciones coincidieron en aprobar el documento presentado por la Delegación del Brasil con los agregados propuestos por la Delegación Argentina.

Las Delegaciones se comprometieron en remitir dentro de los próximos 45 días, a la Delegación del Brasil, sus propuestas de nueva redacción sobre los puntos pendientes mencionados en el Acta correspondiente.

Las Delegaciones destacaron especialmente el avance logrado con respecto al tema de análisis, concluyendo en que no han podido finalizar su tratamiento, en el plazo fijado en el Cronograma aprobado en la XXIV Reunión del CIH, haciéndose necesario extender el tratamiento del mismo en las próximas reuniones.

3. Con relación al Tema 3 - Incentivos Fiscales, Subsidios y otros otorgados a los Armadores de la Hidrovía, el Grupo actualizó al 04/03/98 el cuadro sobre "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)".

La Delegación del Paraguay, aportó la incidencia tributaria en el modelo teórico "Empresa Armadora Tipo".

Las Delegaciones confeccionaron el cuadro comparativo de la Incidencia Tributaria de los cinco países.

Las delegaciones consideraron necesario continuar las reuniones del Grupo Técnico por la importancia que reviste el tema y debido a que:

- A partir de la XXIV Reunión, celebrada en la ciudad de Cuiabá, Brasil, los días 30/ de junio, 1 y 2 de julio de 1997, el Grupo

7

Técnico recién pudo contar con la totalidad de los representantes especialistas acreditados por cada país, esto le permitió integrarse y conjuntamente avanzar con las tareas encomendadas inicialmente.

- Si bien el Grupo Técnico se reunió en varias oportunidades, no lo ha hecho en todas ellas con su integración completa lo que ha dificultado los avances. Por ello se recomienda al CIH que solicite a los gobiernos tengan presente el compromiso de asistencia de sus técnicos a las reuniones subsiguientes.
- En el avance de las tareas encomendadas, se han presentado nuevos temas relacionados con el que constituía la base del tratamiento, los que han sido objeto de estudio, análisis y debate en todos los casos.
- Si bien el avance de las tareas encomendadas es significativo, se considera que a raíz de todo lo anteriormente mencionado, todavía se requiere complementar con ulteriores análisis que permitan definir las asimetrías que distorsionan la igualdad de oportunidades para los Armadores de los países signatarios.

Dada la importancia y las implicancias del tema en análisis, el Plenario de Grupos Técnicos destaca que el mismo merecerá un tratamiento especial por parte del CIH.

El Plenario de los Grupos Técnicos concluyó en solicitar al CIH la ampliación del plazo establecido en el Cronograma aprobado en la XXIV Reunión y continuar el tratamiento del mismo en el curso de las subsiguientes reuniones.

4. Con relación al Tema 4 - Régimen Unico de Seguridad - Adecuación del SOLAS, las delegaciones reanudaron el tratamiento de los documentos presentados por la Delegación de Argentina, considerando los Títulos y Capítulos que constan en el Acta del Grupo Técnico N° 3, quedando pendientes de consideración los Capítulos finales de los Títulos II, III y IV.

En relación a los ítems 5 y 8, el grupo técnico coincidió, en la necesidad de solicitar al CIH, a través de este Plenario, que los mismos se incluyan en los temarios de las próximas reuniones, inmediatamente después de finalizado el tratamiento del Régimen Unico de Seguridad (Adecuación del SOLAS), solicitando además se convoque a este Grupo a reuniones intermedias a fin de poder cumplir con los plazos establecidos en el cronograma aprobado en la XXIV reunión.

5. En relación al Tema 6 - Régimen de Reembolso por los Gastos que Demanden las Operaciones de Lucha contra la Contaminación producida por las Embarcaciones, luego de un profundo análisis las Delegaciones coincidieron en sugerir al CIH:

7

[Handwritten signatures]

- la adopción de legislaciones internas que rezepten la responsabilidad objetiva respecto del reembolso de gastos que demanden las operaciones de lucha contra la contaminación producida por las embarcaciones respecto de los armadores en los países signatarios que no las posean.
 - el estudio sobre la viabilidad de fijación de plazos para reglamentar el Artículo 99, 3er. Párrafo del Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad.
 - el análisis de la factibilidad para que el país signatario que deba efectuar la limpieza de aguas por derrames producidos por buques que se encuentren en aguas de otro país, pueda exigir al armador responsable que se constituya, a los efectos de las actuaciones administrativas en dicho país.
 - la convocatoria de especialistas en seguros para la próxima reunión, a fin de reglamentar el Protocolo sobre Seguros, sugiriendo en consecuencia como solución inmediata la exigencia de un seguro tipo (P&I) que contemple el reembolso de los gastos que demanden las operaciones de lucha contra la contaminación.
6. Con respecto al Tema 7 - Planes de Contingencia - Compatibilización, el Grupo se comprometió a intercambiar información antes de la próxima reunión, a fin de adelantar su tratamiento.

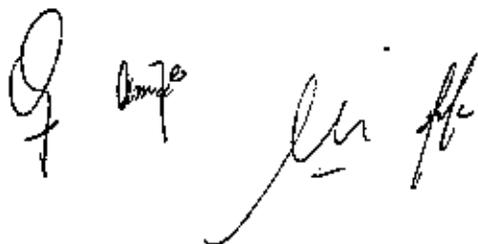
Dada la situación y la importancia de los ítems 6 y 7, se recomienda una atención especial por parte del CIH.

El Plenario de los Grupos Técnicos ha detectado que para cumplir con el Cronograma aprobado en la XXIV reunión del CIH, se hace necesario efectuar reuniones intermedias de Grupos Técnicos, o en caso contrario actualizar los plazos establecidos en el referido Cronograma.

- VII. Ante lo manifestado por el Grupo Técnico N° 4, el Plenario de Grupos Técnicos sugiere que el CIH tome directa intervención en el tema, dado la relevancia del mismo a efectos de evitar eventos dañosos que encuentren a los Países Signatarios sin haber adoptado las medidas preventivas del caso.

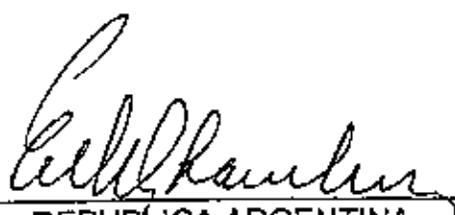
En razón de lo expuesto y respondiendo a la ausencia de normas específicas en algunos de los países, se concluye en que dichas falencias puede derivar en graves consecuencias ante posibles derrames contaminantes.

- VIII. Las Delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil y Uruguay agradecen a la Delegación Anfitriona y a la Secretaría Ejecutiva por la hospitalidad y cálida acogida brindada durante el desarrollo de la presente reunión.

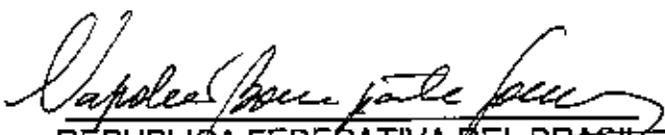


Handwritten signatures of the delegations, including those of Argentina, Bolivia, Brazil, and Uruguay.

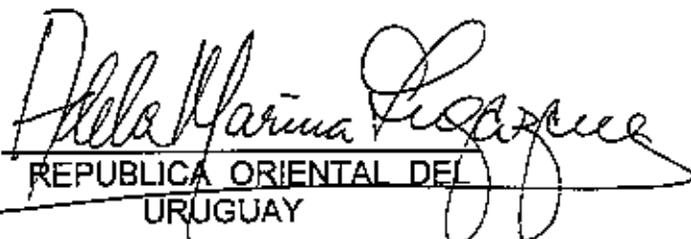
IX. Los Grupos Técnicos, concluyeron sus deliberaciones, el día 04 de marzo de 1998, suscribiendo el presente Informe.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY

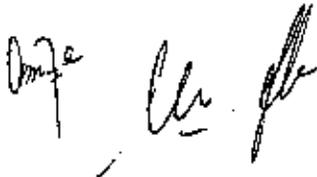

REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

AGREGADO I

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

- Cap. Enrique OYHAMBURU
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del
Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
Jefatura de Gabinete de Ministros
- C.N. Juan C. GONZALEZ LLANOS
Jefe de Departamento Intereses Marítimos y
Protección Ambiental - Armada Argentina
- P.M. Néstor VEDOVATTI
Jefe Departamento Seguridad de la Navegación
Prefectura Naval Argentina
- P.P. Ricardo A. FALETTO
Jefe División Navegación
Prefectura Naval Argentina
- Cdra. Ana María MACHUCA
Asesora de la Dirección Nacional de Impuestos
Subsecretaría de Política Tributaria
- Cap.Ult. Héctor F. KAJIN
Jefe de la División Personal de la Marina Mercante
Armada Argentina
- Sra. Liliana ARIAS
Coordinadora de Transporte Fluvial y Marítimo
Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo
- Dra. Beatriz Cristina MELENDEZ
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del
Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
- C.F.(auditor) Guillermo Josué BARTOLETTI
Jefe de Despacho Marítimo
Armada Argentina
- Pref. Mario Gustavo ROMERO
Jefe División Inspecciones Técnicas
Prefectura Naval Argentina
- SubPref. Carlos Héctor FIGUEROA
Jefe de Sección Asuntos Administrativos
Prefectura Naval Argentina



SP. Ing. Juan Carlos CUBISINO
Jefe Sección Construcción Naval
Prefectura Naval Argentina

BOLIVIA

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

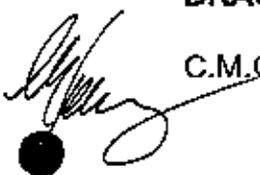
Lic. Hugo FERRUFINO MUÑOZ
Director de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Dra. Ruzena VILLAROEEL
Escritorio Hidrovía
Ministerio de Relaciones Exteriores

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

Lic. Jorge W. TROCHE T.
Consultor en Política Tributaria
Ministerio de Hacienda

BRASIL

 C.M.G. NAPOLEAO Bonaparte Gomes
Comando de Operacoes Navais
Marinha do Brasil

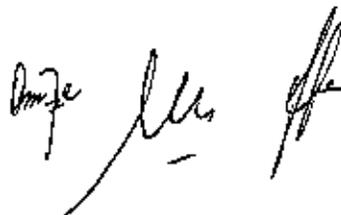
C.F. Dalton CASTRO SEGUI
Superintendente - Diretoria de Portos e Costas

C.F. Francis FIXEL
Chefe Depto. Inspecao Naval
Diretoria de Portos e Costas

Dr. Evandro PINTO
Assessor Especial
Secretaria da Receita Federal
Ministério da Fazenda

Sr. Rubens Gama DIAS FILHO
Secretario en la Embajada de la
República Federativa del Brasil en Asunción





Dr. Joao Alberto de AZEVEDO BEZERRA
Chefe substituto da DILOG
Secretaria da Receita Federal
Ministério da Fazenda

Eng.Nav. Claudio Eduardo JATKOSKI FERNANDES
Diretoria de Portos e Costas

PARAGUAY

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

C.N.(S/R) Rubén D. LEZCANO
Director - Dirección de Marina Mercante - MOPC

Ing. Oscar Benito CORTESSI G.
Asesor Hidrovía
Administración Nacional de Navegación y Puertos

Cap.N. Aníbal ZARZA
Gerente Hidrovía
Administración Nacional de Navegación y Puertos

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

Dr. Julio C. BOBADILLA
Asesor Legal - Gerencia Hidrovía
Administración Nacional de Navegación y Puertos


Dr. Mario Alberto CACERES
Jefe Departamento Técnico
SSET - Ministerio de Hacienda

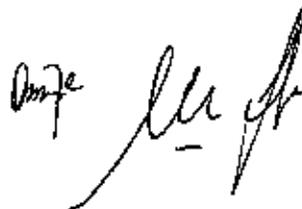
C.N. Angel Osvaldo LOPEZ CABALLERO
Jefe Departamento Técnico
Prefectura General Naval

C.N. Gregorio HERRERA ESCOBAR
Jefe de Recursos Humanos
Arsenal de Marina

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

C.N.(S/R) Lucas Adolfo SOSA
Jefe Departamento Política y Planificación - DGMM





C.N. Julián PAREDES MORALES
Prefecto General Naval

C.N. Santiago A. BRIZUELA S.
Jefe de Oficina de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres
Armada del Paraguay

Tte.Frag(JM) Victor H. RONZEWSKI
Oficina de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres
Armada del Paraguay

GD (JM) Rubén RODRIGUEZ
Prefectura General Naval

Lic. José M. PERALTA
Jefe de Departamento de Carga – DGMM

URUGUAY

Dra. Adela Marina LEGAZCUE
Director General de Transporte Fluvial y
Marítimo – MTOP

Ing. Nav. Luis R. PERDOMO
Director División Técnico Naviera
Dirección General de Transporte Fluvial y
Marítimo – MTOP

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

C.F (CP) Ernesto SERRON
Asesor Técnico
Prefectura Nacional Naval

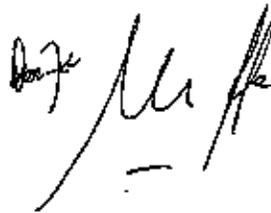
C.F. (CP) Juan Pablo AMBROSIO
Prefectura Nacional Naval

Cdor. J. Ernesto RYCHTENBERG
Asesor Económico y Financiero de la
Dirección de Transporte Fluvial y Marítimo - MTOP

SECRETARIA EJECUTIVA

Srta. Beatriz Alicia PEREZ

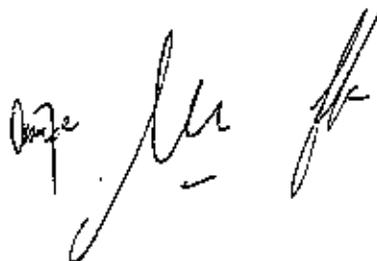
P.M. Edgardo OJEDA



Dr. Marcelo ERCOLI

Sra. Stella Maris PEREZ

Sra. Mercedes Lía PEREZ



XXVIa. REUNION DEL
CIH

ACTA

GRUPO TECNICO

Nº 1

ACTA DEL GRUPO TECNICO N° 1

En la Ciudad de Asunción, República del Paraguay, durante los días 2, 3 y 4 del mes de marzo de mil novecientos noventa y ocho, en oportunidad de la XXVla. Reunión del CIH, se reunió el Grupo Técnico a los efectos de dar tratamiento a los siguientes puntos del Temario de Grupos Técnicos:

- 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 la presente Acta.

La Presidencia y la Relatoría estuvieron a cargo de la Delegación del Paraguay, siendo ejercida por el Capitán de Navío DEM (SR) Rubén Dario LEZCANO y el Lic. José María PERALTA F., respectivamente.

Con relación al Punto 1, la Delegación Brasileña presentó una nueva propuesta del "Proceso de Evaluación para los candidatos para la habilitación en una zona de Pilotaje". La citada Delegación dió una explicación en general del contenido de la misma, procediéndose a su lectura.

Luego de un intercambio de opiniones, las Delegaciones dieron por aprobada la propuesta Brasileña, con los agregados presentados por la Delegación Argentina en los puntos referentes a: Control de la Aplicación del Programa y en la 3ra. Fase Emisión de Habilidadación. El texto final del proceso de Evaluación acordado consta como Agregado II de la presente Acta.

A continuación, a pedido de la Delegación del Paraguay, las representaciones coincidieron en efectuar las siguientes precisiones orientadas a la mejor aplicación del programa de evaluación:

- 1- Los viajes de práctica realizados por los postulantes, previos a la aplicación del Programa de Entrenamiento y Evaluación, podrán ser considerados en ocasión de la aplicación del mencionado Programa.
- 2- Deberá confeccionarse una planilla tipo o formulario de informes, de uso común, para ser llenado al final de cada viaje por el personal embarcado responsable de la aplicación del Programa de Entrenamiento y Evaluación.
- 3- En caso de que durante los viajes de práctica no embarque autoridad competente alguna para efectuar la verificación y evaluación correspondiente, a pesar de haber sido debidamente informada, esto no impedirá que el candidato cumpla con el Programa de Entrenamiento y Evaluación.
- 4- Los Pilotos, que se encuentran habilitados en el momento de entrar en vigor el Programa de Entrenamiento y Evaluación, mantendrán su habilitación, incorporándose a partir de ese momento al nuevo sistema.

La Delegación Brasileña se comprometió a elaborar una propuesta de Programa de Entrenamiento y Evaluación, a ser presentado dentro de los próximos



cuarenta y cinco (45) días, el cual será contestado por las demás delegaciones con sus respectivos comentarios.

A continuación se dió lectura in extenso al Proyecto de Régimen Uniforme sobre Requisitos para Ejercer el Pilotaje, aprobado en la XXIIII. Reunión del CIH, realizada en la ciudad de Corrientes, Argentina, en Abril de 1997, con el objeto de marcar aquellos puntos que merecerán mayor atención para adecuarlo al Proceso de Evaluación consensuado, resultando:

- Art. 1 y 2: Sin modificaciones.
- Art. 3, Inc d: Cambiar la palabra "aptitud física" por "aptitud psicofísica".
- Art. 3, Inc. e: Redactar el Inciso completo.
- Art. 3, Inc. f: Reemplazar por el siguiente texto "dar cumplimiento con el Programa de Entrenamiento y Evaluación para las respectivas Zonas".
- Art. 4: Sujeto a revisión.
- Art. 5: Sin modificaciones.
- Art. 6, Inc. b: Cambiar la palabra "aptitud física" por "aptitud psicofísica".
- Art. 7: Sujeto a revisión total.
- Art. 8: Sin modificaciones.
- Art. 9: Sujeto a revisión.
- Art. 10, a): Se elimina la primera línea hasta el numeral 3.
- Art. 10, b): Bolivia: Capitán Fluvial, Oficial Naval, Oficial y Capitán de Ultramar y se elimina la palabra "patrón".

Las Delegaciones se comprometen en remitir, dentro de los próximos cuarenta y cinco días (45), a la Delegación del Brasil sus propuestas de nueva redacción sobre los puntos pendientes mencionados precedentemente.

Con relación al Punto 2:

Las Delegaciones procedieron al análisis de las modificaciones hechas, en la XXVa. Reunión, al Documento de trabajo presentado por la Delegación Argentina titulado: "Reglamento de Formación y Capacitación para el personal embarcado de la Hidrovía", confeccionado en base al documento elaborado por el INTAL "Estudio de Compatibilización de los Planes Nacionales de Formación y Capacitación".

Se destaca que los capítulos 2, "Títulos y Certificados"; 3, "Empleos Máximos" y 4, "Actualización de la Capacitación", del referido documento de trabajo ya fueron consensuados en la XXVa. Reunión.

Luego de un intercambio de pareceres se acordó que: cada Delegación se abocará a un pormenorizado estudio y análisis del contenido y la consiguiente aplicabilidad de los puntos contenidos en el Cap. 1, "Disposiciones Generales", Anexo I, "Mecanismos de Aplicación" y Anexo II, "Plan de Formación y Capacitación", con las Secciones 1, "Asignaturas", 2, "Programas de Enseñanza" y 3, "Cursos y Exámenes", debiendo remitir, vía fax o E-mail, en un plazo no mayor a 45 días, las opiniones resultantes a la Delegación Argentina, encargada de compatibilizar las mismas, para su presentación en la XXVIIa. Reunión a realizarse próximamente.

La Delegación Argentina se compromete a remitir, vía fax o E-mail la Sección 3 del Anexo II a las demás Delegaciones para su consideración y estudio.

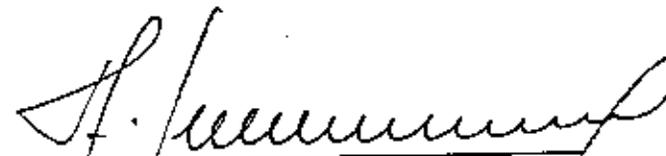
Como Agregado III figuran los números de fax y E-mail de los distintos responsables del tratamiento del tema.

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

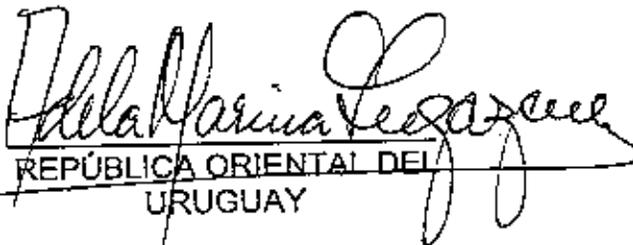
El Grupo Técnico N° 1, clausuró sus deliberaciones el día 4 de marzo del año en curso con la aprobación de la presente acta.


REPÚBLICA ARGENTINA


REPÚBLICA DE BOLIVIA


REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPÚBLICA DEL PARAGUAY


REPÚBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

AGREGADO I
LISTA DE PARTICIPANTES DEL
GRUPO TECNICO Nº 1

Asunción, 2 al 4 de marzo de 1998

ARGENTINA

- Cap. Enrique OYHAMBURU
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del
Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
Jefatura de Gabinete de Ministros
- C.N. Juan C. GONZALEZ LLANOS
Jefe de Departamento Intereses Marítimos y
Protección Ambiental - Armada Argentina
- P.M. Nestor VEDOVATTI
Jefe Departamento Seguridad de la Navegación
Prefectura Naval Argentina
- P.P. Ricardo A. FALETTO
Jefe División Navegación
Prefectura Naval Argentina
- Cap.Uit. Héctor F. KAJIN
Jefe de la División Personal de la Marina Mercante
Armada Argentina
- Sra. Liliانا ARIAS
Coordinadora de Transporte Fluvial y Marítimo
Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo
- C.F.(auditor) Guillermo Josué BARTOLETTI
Armada Argentina

BOLIVIA

- Ing. Leónidas FERRUFINO
Asesor Asuntos Marítimos
Dirección General Naval, Intereses Marítimos,
Fluviales y Lacustres



BRASIL

- C.F. Francis FIXEL
Chefe Depto. Inspeção Naval
Diretoria de Portos e Costas
- Sr. Rubens Gama DIAS FILHO
Secretario en la Embajada de la
República Federativa del Brasil en Asunción

PARAGUAY

- C.N.(S/R) Rubén D. LEZCANO
Director - Dirección de Marina Mercante - MOPC
- C.N.(S/R) Lucas Adolfo SOSA
Jefe Departamento Política y Planificación - DGMM
- C.N. Julián PAREDES MORALES
Prefecto General Naval
- C.N. Santiago A. BRIZUELA S.
Jefe de Oficina de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres
Armada del Paraguay
- Lic. José M. PERALTA
Jefe de Departamento de Carga - DGMM

URUGUAY

- Dra. Adela Marina LEGAZCUE
Director General de Transporte Fluvial y
Marítimo - MTOP
- Ing. Nav. Luis R. PERDOMO
Director División Técnico Naviera
Dirección General de Transporte Fluvial y
Marítimo - MTOP
- C.N.(CIME) Martín THOMASET
Director Registral y de Marina Mercante
Prefectura Nacional Naval



AGREGADO II

PROCESO DE EVALUACION PARA LOS CANDIDATOS PARA LA HABILITACION EN UNA ZONA DE PILOTAJE

Los candidatos serán evaluados en tres fases distintas, a saber.

1º Fase - Teórica

El candidato será sometido a una evaluación teórica realizada en su país por la respectiva autoridad competente de acuerdo con la legislación en vigor en cada país.

2º Fase - Práctica

Esta fase constituirá la parte práctica de la evaluación donde el candidato cumplirá un Programa de Entrenamiento y Evaluación elaborado en consenso por los países signatarios. Será realizada durante un determinado número de viajes en la zona en la cual pretende obtener la habilitación. La cantidad de viajes será establecida por consenso por los países signatarios.

El Programa de Entrenamiento y Evaluación deberá considerar en su elaboración, los documentos aprobados para la Hidrovía en el ámbito del CIH, tales como el Acuerdo de Transporte con sus Protocolos Adicionales, los reglamentos que vienen siendo elaborados, cartas, croquis de la respectiva zona, oficialmente divulgados y el Derrotero de la Hidrovía, cuya elaboración se encuentra en la fase final por el Grupo Asesor Naval. Además de esos documentos deberán también ser consideradas las peculiaridades específicas de cada Zona de Pilotaje.

APLICACIÓN DEL PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO Y EVALUACION

Esta etapa, fundamentalmente práctica, será aplicada por el propio personal embarcado habilitado, no siendo obligatorio, que ese personal sea del país del candidato, el Programa podrá ser cumplido en embarcaciones de cualquier bandera de uno de los países signatarios. El personal embarcado responsable, por la aplicación del Entrenamiento y Evaluación, emitirá al final de cada viaje, un informe evaluando el desempeño del candidato y encaminará ese informe a la autoridad competente del país del candidato.

CONTROL DE APLICACIÓN DEL PROGRAMA

La Autoridad del país del candidato informará a la autoridad responsable de la Zona la fecha de inicio del Programa de Entrenamiento y Evaluación. La Autoridad responsable por la jurisdicción de la Zona podrá embarcar en cualquier momento durante el período de entrenamiento para verificar como viene siendo aplicado el referido Programa y evaluar los conocimientos adquiridos por el candidato. Dentro de lo posible los embarques de las Autoridades de la jurisdicción o de su representante deberá evitar significativas alteraciones en la cinemática de viaje de la embarcación que estará siendo utilizada para el entrenamiento.

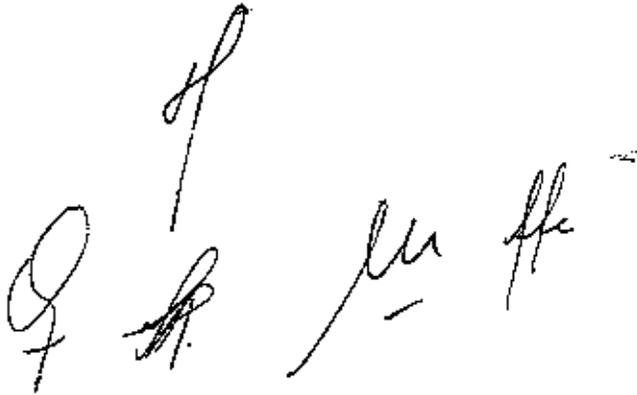


3º Fase - Emisión de Habilitación

Al final del cumplimiento del Programa de Entrenamiento y Evaluación, la autoridad del país del candidato evaluará los informes de la fase práctica y el resultado de la Evaluación Teórica ocurrida en la 1º Fase. Posteriormente esa autoridad encaminará a la autoridad responsable por la Zona, el parecer al respecto del desempeño del candidato para que aquella autoridad pueda emitir la respectiva habilitación para lo cual tendrá en cuenta asimismo las evaluaciones concretadas durante la fase 2º por su representante. En el caso de la Zona de Pilotaje compartida la habilitación podrá ser emitida por cualesquiera de las dos Autoridades.

DIVULGACION:

Después de la emisión de la habilitación corresponderá a la autoridad del país del candidato, distribuir a las demás Autoridades de los países signatarios el (los) nombre (s) de (los) referido (s) profesional (es) y la (s) respectiva (s) Zona (s) que obtuvieran la habilitación.

The image shows four handwritten signatures in black ink. The first signature on the left is a stylized 'G'. The second signature is a cursive 'H'. The third signature is a cursive 'M'. The fourth signature is a cursive 'H'. The signatures are arranged in a slightly curved line from left to right.

AGREGADO III

ARGENTINA

Juan Carlos GONZALEZ LLANOS (para Héctor F. KAJIN)
Capitán de Navío
Armada Argentina
Telefax: (54) 1 317-2023
e-mail: arassiimm.demarit@mailexcite.com

BOLIVIA

Leónidas FERRUFINO C.
Asesor en Asuntos Marítimos
Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Naval, Intereses Marítimos,
Fluviales y Lacustres
Telefax: (591)2 431739
e-mail:

BRASIL

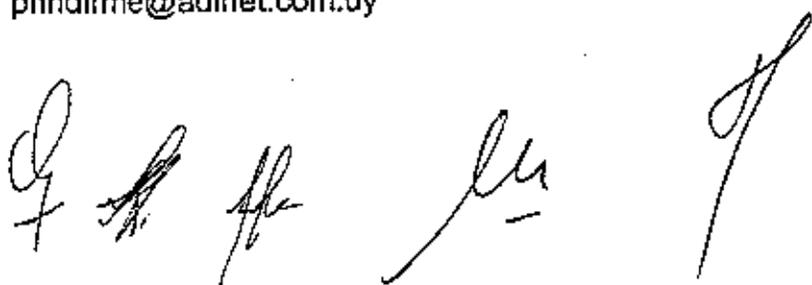
Francis FIXEL
Capitao de Fragata
Chefe do Departamento de Inspeção Naval
Ministerio da Marinha
Diretoria do Portos e Costas
Telefax: (21) 2165209
e-mail: 70%prtcos@mhs.mar.mil.br

PARAGUAY

Mensajes para la Sección Nacional del
Comité de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH)
Grupo Técnico N° 1
Telefax: (595) 21-492486
e-mail: pynavy@infonet.com.py

URUGUAY

Martín THOMASET
Capitán de Navío
Director Registral y de Marina Mercante
Prefectura Nacional Naval
Telefax: (598) 2-9157913
e-mail: pnndirme@adinet.com.uy



XXVIa. REUNION DEL
CIH

ACTA

GRUPO TECNICO

Nº 2

ACTA DEL GRUPO TECNICO N° 2

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

En la Ciudad de Asunción, República del Paraguay, durante los días 2, 3 y 4 del mes de marzo de 1998 se reunió el Grupo Técnico N° 2, para tratar el tema: "INCENTIVOS FISCALES, SUBSIDIOS Y OTROS OTORGADOS A LOS ARMADORES".

A: El Grupo cuya conformación figura en el Agregado I, desarrollo sus tareas bajo la Presidencia del Lic. Mario CACERES, de la Delegación del Paraguay, actuando como relator Cdr. J. Ernesto RYCHTENBERG, el de la Delegación del 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 del mismo, la bienvenida a los representantes de cada país.

A continuación el Grupo Técnico N° 2, procedió a desarrollar el temario de la siguiente manera:

- Actualización del Cuadro sobre Regímenes Tributarios.
- Incidencia Tributaria Elaborada por cada Delegación con Referencia a la Empresa Armadora Tipo.
- Servicios Portuarios.
- Seguros.

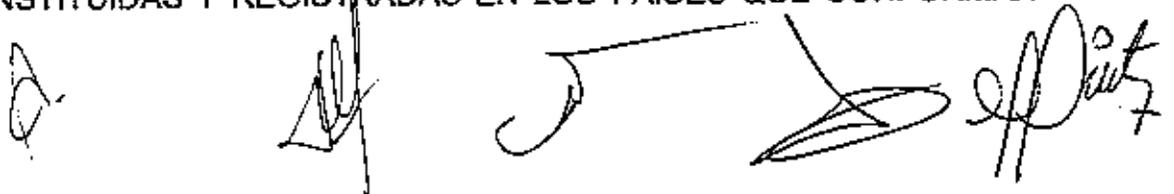
Se adjunta al presente Acta los siguientes Agregados:

- I. Lista de Participantes.
- II. Cuadro del Régimen Tributario aplicable a Empresas Armadoras constituidas y registradas en los países que conforman la Hidrovia Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira).
- III. Modelo Teórico "Empresa Armadora Tipo" con las modificaciones de cada país y la incidencia tributaria.
- IV. Cuadro comparativo sobre la incidencia tributaria de cada país.
- V. Informaciones aportadas:

- Legislación en materia de seguros, y Decreto 17350/97 de fecha 28 de mayo de 1997 que actualiza y establece "tarifas de tasas portuarias y de servicio a la navegación a ser percibidas por la Administración de Navegación y Puertos, en el Puerto de la capital". Aportado por la delegación del Paraguay.
- Cotización de una empresa aseguradora uruguaya aportada por la delegación del Uruguay.
- Información sobre seguros obligatorios, aportada por la delegación Argentina.

B: ACTUALIZACION DEL CUADRO SOBRE REGIMENES TRIBUTARIOS

En referencia a este punto y en cumplimiento del Acta de Montevideo, las delegaciones participantes actualizaron al 4/3/98, el cuadro denominado "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)" (se anexa como agregado III).

C: CUADRO COMPARATIVO SOBRE LA INCIDENCIA TRIBUTARIA ELABORADA POR CADA DELEGACION CON REFERENCIA A LA EMPRESA ARMADORA TIPO

Al respecto la Delegación del Paraguay aportó el cuadro referido al tratamiento impositivo de la empresa ARMADORA TIPO, completando de esta manera la información requerida (se anexa como Agregado III).

Asimismo, las restantes delegaciones complementaron la información entregada en la reunión anterior, conforme a la sugerencia de la Delegación de Brasil de incluir la incidencia tributaria sobre las ganancias netas.

De este modo, las cinco delegaciones homogeneizaron la información referente al presente punto, lo que permitió elaborar el cuadro comparativo de la incidencia tributaria de cada país (el que se anexa como Agregado IV).

La Delegación del Uruguay manifiesta que debido a la confidencialidad de información que manejan algunos de los países miembros, el Grupo Técnico no pudo llevar a cabo la intención que el mismo tuvo de analizar las estructuras de ingresos y de costos individuales de las empresas de sus respectivos países.

Las restantes Delegaciones coinciden que en sus respectivos países sólo fue posible obtener datos parciales de la estructura de costos e ingresos de las empresas armadoras.

El Grupo concluyó que las únicas variables que se manejan individuales de cada país, fueron aquellas que su legislación exige.

D: SERVICIOS PORTUARIOS

La Delegación del Paraguay manifiesta que la Administración Portuaria Nacional no hace distinción alguna entre embarcaciones de bandera nacional y extranjera en materia de tasas y tarifas por servicios portuarios.

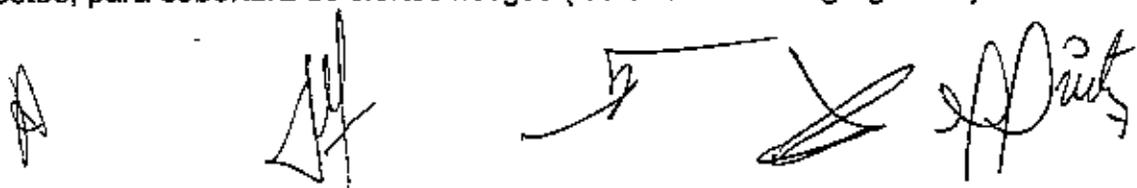
Por su parte, la Delegación de Bolivia manifiesta que carece de normas regulatorias de tasas y tarifas por servicios portuarios.

Las restantes Delegaciones manifiestan que sus respectivas informaciones fueron ya proporcionados en reuniones anteriores.

En base a ello, el Grupo concluye que en ninguno de los países miembros se hace distinción referente a las tasas y tarifas por servicios portuarios entre buque de bandera nacional y extranjera.

E: SEGUROS

Referente al tema, la Delegación del Uruguay aporta cotización proporcionada por una empresa aseguradora uruguaya bajo ciertos supuestos, para cobertura de ciertos riesgos (se anexa en el agregado V)



Por su parte la Delegación de Bolivia manifiesta que en su país carecen de experiencia operativa respecto de la suscripción de los contratos al seguro de transporte por vía marítima, lacustre o fluvial. Por esta razón, no se han desarrollado normas de regulación y reglamentación al respecto. En estas condiciones los armadores tienen la opción de tomar seguros de empresas nacionales o extranjeras según su conveniencia. Solamente existe regulación en relación al seguro de transporte de carga, no existiendo regulación específica en relación al seguro de transporte fluvial respecto de la tripulación y de las embarcaciones.

La delegación de Brasil manifestó que en su legislación está prevista la liberalización del seguro de casco y máquinas de las embarcaciones incluídas en el REB pudiendo los armadores contratar dicho seguro en el mercado asegurador internacional. En cuanto a los empleados los seguros son obligatorios, pero su costo está incluido en el porcentaje de las cargas sociales.

La Delegación de Argentina aporta información sobre cotizaciones del seguro obligatorio sobre riesgo del trabajo. Además información sobre seguro de casco y máquina y de protección e indemnidad, cuyos riesgos pueden ser cubiertos por compañías nacionales o extranjeras.

La Delegación del Paraguay aporta su legislación actualizada en materia de seguros en su país y expresa que es libre la contratación del seguro para empresas en aseguradoras nacionales y extranjeras.

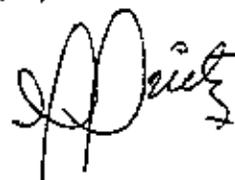
- F: La Representación de Uruguay manifiesta, que además de los aspectos tributarios y fiscales ya considerados, existen otros factores que pueden estar impidiendo la igualdad de oportunidades, tales como podrían ser por ejemplo; consecuencias de permitir el uso de bandera de conveniencia en las legislaciones de algunos países, mínimos obligatorios de tripulación nacional, convenios bilaterales, regímenes laborales dispares, etc.

Las restantes delegaciones, en concordancia con lo expuesto por la delegación de Uruguay, expresan que el tratamiento de estos aspectos merecen un estudio más profundo que podrá analizarse en una próxima reunión.

- G: Las delegaciones de Argentina, Bolivia y Brasil solicitan continuar las reuniones del Grupo Técnico por la importancia que reviste el tema y debido a que:

1. A partir de la Reunión N° XXIV celebrada en la ciudad de Cuiaba, Brasil, los días 30/06, 1 y 2 /07/97, el Grupo Técnico recién pudo contar con la totalidad de los representantes técnicos acreditado por cada país, lo que le permitió integrarse y consolidarse, y conjuntamente avanzar con las tareas previstas inicialmente.
2. Si bien el Grupo Técnico se ha reunido en otras oportunidades, se considera como punto de partida la reunión mencionada, debido a que desde entonces se ha mantenido cierta uniformidad en la integración del Grupo, siendo ello una preocupación constante del mismo, manifestada en reiteradas ocasiones y plasmadas en las respectivas Actas.
3. En el avance de las tareas encomendadas, se han presentado nuevos temas relacionados con el general, que ha sido objeto de estudio, análisis y debate en algunos casos.

A



4. Si bien el avance de las tareas encomendadas es significativo, se considera que a raíz de todo lo anteriormente mencionado, todavía requiere ser complementado con ulteriores análisis que permitan detectar asimetrías que distorsionen la igualdad de oportunidades a los armadores de los países signatarios.

Por su parte las delegaciones de Uruguay y Paraguay, consientes de lo señalado por las restantes delegaciones, comparten y se adhieren a la propuesta solicitada.

En conclusión, el Grupo Técnico establece como Plan de Trabajo para la próxima reunión, los siguientes temas:

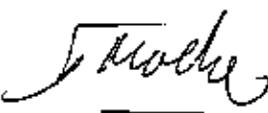
- a) Actualización del Agregado II.
- b) Estudio de las asimetrías detectadas en el cuadro comparativo y consideraciones finales.
- c) Identificación y análisis de las variables extrafiscales que distorsionan la igualdad de competencia.

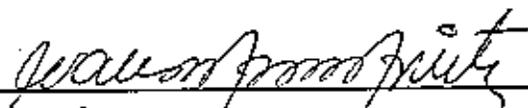
El Grupo reitera la necesidad de que el mismo se integre en lo sucesivo con los mismos funcionarios técnicos intervinientes en esta reunión, a los efectos de mantener agilidad, uniformidad y coherencia en la elaboración del trabajo.

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

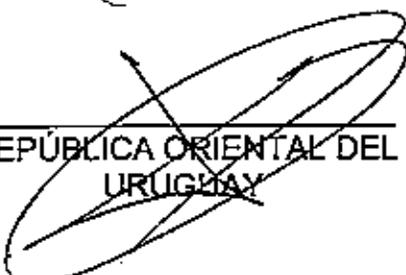
El Grupo Técnico N° 2, clausuró sus deliberaciones el día 4 de marzo del año en curso con la aprobación de la presente acta.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

AGREGADO I

AGREGADO I

**LISTA DE PARTICIPANTES DEL
GRUPO TECNICO N° 2**

Asunción, 2 al 4 de marzo de 1998

ARGENTINA

Cdra. Ana María MACHUCA
Asesora de la Dirección Nacional de Impuestos
Subsecretaria de Política Tributaria

BOLIVIA

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

Lic. Jorge W. TROCHE T.
Consultor en Política Tributaria
Ministerio de Hacienda

BRASIL

Dr. Evandro Pedro PINTO
Assessor Especial
Secretaria da Receita Federal
Ministerio da Fazenda

Sr. Joao Alberto de AZEVEDO BEZERRA
Chefe substituto da DILOG - Secretaria da Receita Federal
Ministerio a Fazenda

PARAGUAY

Dr. Humberto GALEANO BONZI
Director de Integración Física – MREE

Dr. Mario Alberto CACERES
Jefe Departamento Técnico
SSET – Ministerio de Hacienda

URUGUAY

Cdor. J. Ernesto RYCHTENBERG
Asesor Económico y Financiero de la
Dirección de Transporte Fluvial y Marítimo - MTOP

AGREGADO II

**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 02/03/98)

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
<p>Tributo sobre las utilidades de empresas de transporte</p> <p>- 33% sobre las utilidades derivadas de la actividad de transporte ejercidas por las compañías constituidas o radicadas en el país.</p>	<p>Tributo sobre las utilidades de empresas de transporte</p> <p>- 25% sobre las utilidades netas</p> <p>El impuesto a las utilidades es considerado como pago a cuenta del impuesto a las transacciones.</p>	<p>Imp.s/utilidades de pers.jurid. (Ley 9.249/95: real o presunto):</p> <p>a) Cálculo por el lucro real:</p> <p>. base imponible: lucro real</p> <p>. alcuota de 15% para valores de hasta R\$ 240.000; caso exceda, alcuota de 25% sobre la diferencia.</p> <p>a.1) contribuc. social s/lucro neto:</p> <p>. base imponible: lucro neto</p> <p>. alcuota de 8%</p> <p>b) Cálculo por el lucro presunto:</p> <p>. opcional para personas jurídicas con ingresos anuales de hasta R\$ 12.000.000;</p> <p>. base impon.: 8% de los Ingresos</p> <p>. alcuota del 15% p/valores de hasta R\$ 240.000; caso exceda, alcuota de 25% s/la diferencia.</p> <p>b.1) Contribuc.social s/lucro neto:</p> <p>. base impon.: 12% s/ingresos</p> <p>. alcuota de 8%.</p> <p>- 0,65 % sobre la facturac.(contribuc.para el PIS-PASEP)-art. 2º, 3º y 8º, del MP 1.546, de 10.07.97.</p> <p>- 2 % sobre la facturac. - ingreso bruto de las ventas de merc. y servicios-(COFINS)-Ley Complementaria Nº 70, art. 2.</p> <p>- Exención de las contribuc. PIS y COFINS para embarcac. registradas en el REB, relati.v.a los ingresos de fletes internac.de merc.</p>	<p>Tributo sobre las utilidades de empresas de transporte</p> <p>Empresas beneficiadas por la Ley Nº 60/90</p> <p>Exoneración del 95% del Impuesto a la renta proporcional a las ventas brutas por un período de 5 años.</p> <p>- Otras.</p> <p>- 30% de Impuesto a la renta correspondiente a la utilidad neta.</p> <p>5% adicional del impuesto a la renta s/utilidad neta cuando la empresa no está domiciliada en el país.</p>	<p>Tributo sobre las utilidades de empresas de transporte</p> <p>- Exento</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 02/03/98)

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
<p>Tributo sobre el Valor Agregado</p> <ul style="list-style-type: none"> - 21% al servicio de transporte de carga realizado en el país <p>Están Exentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transporte de pasajeros en el país - Transporte internacional de cargas y pasajeros - Embarcaciones vendidas o importadas en carácter definitivo, cuando estén destinadas a la prestación de servicios o actividades comerciales. - Reparación de Buques 	<p>Tributo sobre el valor Agregado</p> <p>13% aplicable a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los contratos de obras de prestación de servicios y toda otra prestación, cualquiera fuera su naturaleza realizada en el territorio de la Nación. - Importaciones Definitivas. 	<p>Tributo sobre el valor Agregado</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inmunidad de ICMS sobre operaciones con destino al exterior de mercaderías. - 18% - alícuota máxima de ICMS en la importación. - ICMS sobre los servicios de transporte interno, siendo el internacional exento. 	<p>Tributo sobre el valor Agregado</p> <ul style="list-style-type: none"> - 10% sobre el monto imponible de fuente paraguaya. <p>(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> <ul style="list-style-type: none"> - Por esta definición el flete internacional fluvial no está gravado. 	<p>Tributo sobre el valor Agregado</p> <p>Están Exentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fletes y Transporte de Pasajeros - La importación de partes, equipos, repuestos, combustibles, lubricantes necesarios para la explotación y los actos de enagenación del buque (bajo condición de cumplimiento con los requisitos establecidos en la Ley 14.650).
<p>Impuesto sobre los activos</p> <ul style="list-style-type: none"> - No tiene 	<p>Impuesto sobre los activos</p> <ul style="list-style-type: none"> - No tiene 	<p>Impuesto sobre los activos</p> <ul style="list-style-type: none"> - No tiene 	<p>Impuesto sobre los activos</p> <ul style="list-style-type: none"> - No tiene 	<p>Impuesto sobre los activos</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1,5% sobre el patrimonio, excepto el valor fiscal del buque (sujeto al cumplimiento de los requisitos de la Ley N° 14.650)

**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 02/03/98)

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
<p>Otros Tributos: (*)</p> <p>Impuestos internos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exención sobre mercaderías nacionales incluidas en la lista de provisiones de las embarcaciones afectadas al tráfico internacional (lista de rancho) <p>Impuesto a los Ingresos Brutos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transporte internacional por agua de carga y/o pasajeros: Exento <p>Cargas Sociales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aporte Patronal del 27% contribución social y 6% obra social. De acuerdo a la jurisdicción existen porcentajes de descuento de los aportes patronales que oscilan entre el 10% y el 75%. 	<p>Otros Tributos: (*)</p> <p>Impuesto a las Transacciones</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3% sobre las ventas de bienes y servicios <p>Cargas Sociales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aporte Patronal 14,00% - Aporte Laboral 13,60% 	<p>Otros Tributos: (*)</p> <ul style="list-style-type: none"> - hasta 3% sobre valor venal de las embarcaciones a título de impuesto sobre la propiedad de vehículos automotores (IPVA) <p>CPMF: 0,2% sobre movimientos financieros (Bancarios) hasta el 31-12-98.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exención de la tasa de mantenimiento del Fondo de Desarrollo de Enseñanza Profesional Marítima (para las embarcaciones registradas en REB). <p>Cargas Sociales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contribución sindical patronal: 28,2%. 	<p>Otros Tributos: (*)</p> <p>Impuestos Internos</p> <p>Beneficiados por la Ley 60/90.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exención de impuestos incidentes sobre la constitución e inscripción en los registros de sociedades comerciales. - Exención de impuestos de cualquier naturaleza sobre la emisión, suscripción y transferencia de acciones o cuotas sociales, aumento de capital de sociedades o empresas y transferencias de cualquier bien o derecho susceptible de valoración pecuniaria, que los socios o accionistas aporten a la sociedad como integración de capital, emisión de compra y venta de bonos, obligaciones negociables y otros títulos de obligaciones de sociedades y empresas. - Exención de impuestos sobre dividendos y utilidades originados por proyectos de inversión por un plazo de 5 años. - Exención de impuestos sobre pagos de arrendamiento, locación, derechos de uso de marcas, patentes de invención, planos y modelos industriales y otras formas de transferencia de tecnología susceptibles de licencia. <p>Cargas Sociales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Patronal: 16% 	<p>Otros Tributos: (*)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exención de todos los impuestos incidentes sobre enajenación, constitución de garantías sobre embarcaciones y sus respectivos registros a condición del cumplimiento de la Ley 14.650. <p>Cargas Sociales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Patronal: 18,55%. - Diferencia de cuota mutual (monto establecido cuatrimestralmente por el Poder Ejecutivo).

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

**REGIMEN TRIBUTARIO APLICABLE A EMPRESAS ARMADORAS CONSTITUIDAS Y REGISTRADAS
EN LOS PAISES QUE CONFORMAN LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA**
(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)
(Actualizado al 02/03/98)

4

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>Correspondientes a la Nomenclatura Común MERCOSUR - Intrazona MERCOSUR, acuerdo de complementación económica N° 36 (ACE 36) MERCOSUR</p>	<p>Tributos Aduaneros</p> <p>Aranceles de Importación - 10% para bienes en general - 5% para bienes de capital - Intrazona MERCOSUR según Anexo D.S. 24.503 que pone en vigencia el acuerdo de Complementación Económica N° 38 (ACE 38) 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 del MERCOSUR. - Intrazona MERCOSUR, acuerdo de complementación económica N° 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 los Gravámenes Aduaneros y otros de efectos equivalentes, incluyendo los impuestos internos de aplicación específica sobre la importación de bienes de capital, materias primas e insumos. - Intrazona MERCOSUR, acuerdo de complementación económica N° 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 N° 36 (ACE 36) MERCOSUR</p>
<p>Régimen Suspensivo de Tributos Aduaneros - Las embarcaciones inscriptas en el Registro de Embarcaciones y Artefactos Navales Extranjeros, por un plazo mínimo de 3 años y máximo de 15 años, podrán ser sometidas al Régimen Aduanero Especial de admisión temporaria.</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>

AGREGADO III

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - BOLIVIA			ANEXO N° 13				
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (IVA)	ALIC.	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA s/ INGRESOS	INCIDENCIA s/ COSTOS	INCIDENCIA s/GS.NETA	SIGLAS
Flete anual (sin IVA)		5.464.800					
Tasa Efectiva	0,149	816579,31					
Flete anual (con IVA)	1,149	6261379,31					
IVA (Débito Fiscal)	13%	8261.379	816.578				DF
IVA (Crédito Fiscal)	13%	2.119.407	275.523				CF
IVA (Determinado)	13%	4.161.872	541.056				IVA
Incidencia del IVA s/ los Ingresos				8,61%			I. IVA s/ING
Incidencia del IVA s/ los Costos					13,10%		I. IVA s/CT
Incidencia del IVA s/ la Ganancia Neta						25,13%	
IMPUESTO A LAS TRANSACCIONES (IT)							
Impuesto a las Transacciones	3%	6.261.379	188.441				IT
Incidencia del IT s/ los Ingresos				3,00%			I. IT s/ING
Incidencia del IT s/ los Costos					4,56%		I. IT s/CT
Incidencia del IT s/ la Ganancia Neta						8,75%	
IMPUESTO SOBRE LAS UTILIDADES DE LAS EMPRESAS							
Impuesto sobre las Utilidades de las Empresas	25%	2.128.263	531.566				IUE
Incidencia del IUE s/ los Ingresos				8,57%			I. IUE s/ING
Incidencia del IUE s/ los Costos					13,03%		I. IUE s/CT
Incidencia del IUE s/ la Ganancia Neta						25,00%	
CONTRIBUCION PATRONAL AL SEGURO SOCIAL							
Seguro de Salud	10%	188.840	18.884	0,30%	0,46%	0,68%	
Riesgos Profesionales	2%	188.840	3.773	0,06%	0,09%	0,18%	
Fondo de Vivienda Social	2%	188.840	3.773	0,06%	0,09%	0,18%	
TOTAL CONTRIBUCION PATRONAL	14%	188.840	26.410	0,42%	0,64%	1,24%	
ESTADO DE RESULTADOS E INCIDENCIA IMPOSITIVA							
INGRESOS		6.281.379		100,00%			ING.
COSTOS		4.128.707			100,00%		CT
UTILIDAD		2.152.672				100,00%	UNI
La incidencia impositiva global en relación a los ingresos es del				17,16%			IIG s/ING
La incidencia impositiva global en relación a los costos es del					26,13%		IIG s/CT
La incidencia impositiva global en relación a la Ganancia Neta						50,13%	
REFERENCIAS							
DF = 0.13 x V				UNI = ING. - CT			
CF = 0.13 x C				I. IT s/CT = IT / CT			
IVA = DF - CF = 0.13 x (V - C)				I. IUE s/ING. = IUE / ING.			
I. IVA s/ING. = IVA / ING.				I. IUE s/CT = IUE / CT			
I. IVA s/CT = IVA / CT				I. IIG s/ING. = (IVA + IUE + CSS) / ING.			
I. IT s/ING. = IT / ING.				I. IIG s/CT = (IVA + IUE + CSS) / CT			
Nota: el Impuesto sobre las Utilidades de las Empresas se considera como pago a cuenta del Impuesto a las Transacciones, por lo tanto para fines de cómputo de la incidencia se considera el mayor de ambos.							

EMPRESAS NO REGISTRADAS EN REB

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - BRASIL						ANEXO N° 13B
	ALIC. %	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA s/ INGRESOS %	INCIDENCIA s/ COSTOS %	INCIDENCIA S/UTILIDAD %
CARGAS SOCIALES						
Sueldos (28,2 % + 2,5 % - Fondo Desarrollo Enseñanza Profesional Marítimo - FDPM)	30,70	205.440	63.070	1,15	1,46	5,52
INGRESOS						
			5.464.800			
COSTOS TOTALES						
Costo original	4.102.297					
COFINS/PIS	144.817					
GRATIFIC.S/VACAC.	4.200					
CPMF	7.100					
Cargas sociales	63.070	(4.321.484)				
UTILIDAD						
						1.143.316
COFINS/PIS (Contribución social s/fact.-fletes-)	2,65	5.464.800	144.817	2,85	3,36	12,67
CPMF (Contribución Provisoria s/Mov.Financiero)	0,20	3.550.184	7.100	0,13	0,16	0,62
Costos Fijos - depreciación + costos variables + cargas sociales + COFINS/PIS =						
2.844.634 - 760.000 + 1.257.863 + 63.070 + 144.817 =						
= 3.550.184						
IMPUESTO SOBRE LAS UTILIDADES (UTILIDAD REAL)						
a) Utilidad: 1.143.316	15,00	240.000	36.000			
	25,00	903.316	255.829			
b) Contribución social s/utilidad neta	8,00	1.143.316	91.485			
Impuesto Total (a + b)			353.294	6,47	8,18	30,90
Incidenia Total sobre Ingresos				10,40		
Incidenia Total sobre Costos y Gastos					13,16	
Incidenia Total sobre la Utilidad						49,71
Observaciones:						
- Excluido el seguro sobre accidente de trabajo, ya incluido en los costos fijos.						
- CPMF en vigor hasta diciembre de 1998.						

EMPRESAS NO REGISTRADAS EN REB

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - BRASIL						ANEXO N° 13A
	ALIC. %	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA s/ INGRESOS %	INCIDENCIA s/ COSTOS %	INCIDENCIA S/UTILIDAD %
CARGAS SOCIALES						
Sueldos (28,2 % + 2,5 % - Fondo Desarrollo Enseñanza Profesional Marítimo - FDPM)	30,70	205.440	63.070	1,15	1,46	5,52
INGRESOS						
5.464.800						
COSTOS TOTALES						
Costo original	4.102.297					
COFINS/PIS	144.817					
GRATIFIC.S/VACAC.	4.200					
CPMF	7.100					
Cargas sociales	63.070	(4.321.484)				
UTILIDAD						
1.143.316						
COFINS/PIS (Contribución social s/fact.-fletes-)	2,65	5.464.800	144.817	2,65	3,36	12,67
CPMF (Contribución Provisoria s/Mov.Financiero)	0,20	3.550.184	7.100	0,13	0,16	0,62
Costos Fijos - depreciación + costos variables + cargas sociales + COFINS/PIS =						
2.844.634 - 760.000 + 1.257.663 + 63.070 + 144.817 =						
= 3.550.184						
IMPUESTO SOBRE LAS UTILIDADES (UTILIDAD PRESUNTA)						
a) Utilidad Presunta: 8% x 5.464.800=437.184	15,00	240.000	36.000			
	25,00	197.184	49.296			
b) Contribución social s/utilidad neta (12% Ingr.bruto = 12% x 5.464.800= 655.776)	8,00	655.776	52.462			
Impuesto Total (a + b)			137.758	2,52	3,18	2,52
Incidenia Total sobre Ingresos				6,45		
Incidenia Total sobre Costos y Gastos					8,17	
Incidenia Total sobre la Utilidad						21,33
Observaciones:						
- Excluido el seguro sobre accidente de trabajo, ya incluido en los costos fijos.						
- CPMF en vigor hasta diciembre de 1998.						

EMPRESAS REGISTRADAS EN REB

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - BRASIL						ANEXO N° 13REBA
	ALIC. %	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA s/ INGRESOS %	INCIDENCIA s/ COSTOS %	INCIDENCIA S/UTILIDAD %
CARGAS SOCIALES						
Sueldos + 1/3 gratificación s/vacaciones	28,20	205.440	57.934	1,06	1,39	4,48
INGRESOS						
5.464.800						
COSTOS TOTALES						
COSTO ORIGINAL 4.102.297						
CARGAS SOCIALES 57.934						
GRATIFIC.S/VACAC. 4.200						
CPMF 6.802 (4.171.233)						
UTILIDAD 1.293.567						
CPMF (Contribución Provisoria s/Mov.Financiero)	0,20	3.400.231	8.800	0,12	0,16	0,53
Costos Fijos - depreciación + costos variables + cargas sociales = 2.844.634 - 760.000 + 1.257.663 + 57.934=3.400.231						
IMPUESTO SOBRE LAS UTILIDADES (UTILIDAD REAL)						
a) Utilidad: 1.293.567	15,00	240.000	36.000			
	25,00	1.053.567	263.391			
b) Contribución social s/utilidad neta	8,00	1.293.567	103.485			
Impuesto Total (a + b)			402.876	7,37	8,66	31,15
Incidenia Total sobre Ingresos				8,55		
Incidenia Total sobre Costos y Gastos					11,21	
Incidenia Total sobre la Utilidad						36,16
Observaciones:						
- Excluido el seguro sobre accidente de trabajo, ya incluido en los costos fijos.						
- CPMF a+A17n vigor hasta diciembre de 1998.						

EMPRESAS REGISTRADAS EN REB

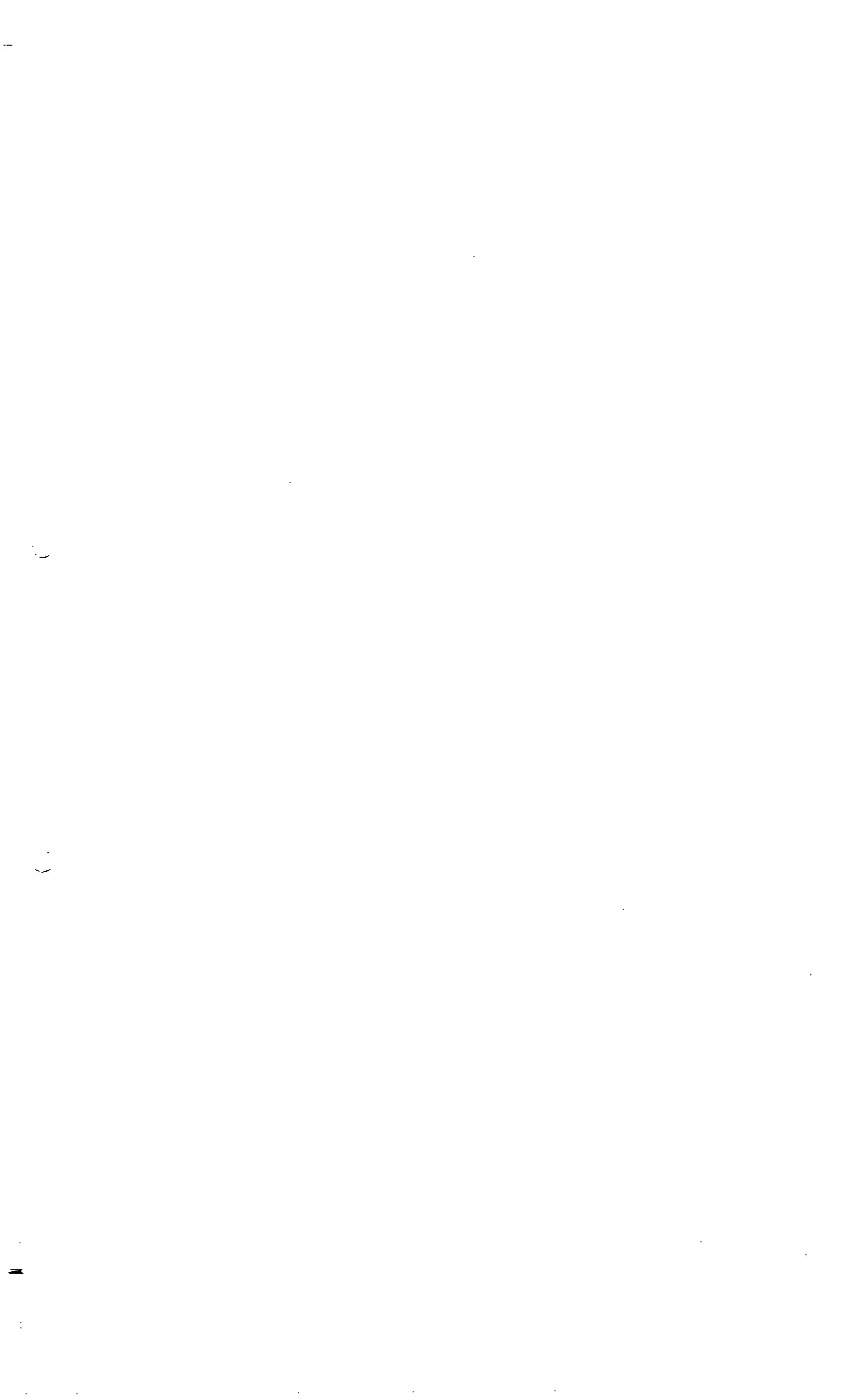
TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - BRASIL						ANEXO N° 13REBB
	ALIC.	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA s/ INGRESOS %	INCIDENCIA s/ COSTOS %	INCIDENCIA S/UTILIDAD %
	%					
CARGAS SOCIALES						
'Sueldos + 1/3 gratificación s/vacaciones	28,20	205.440	57.934	1,06	1,39	4,48
INGRESOS						
5.484.800						
COSTOS TOTALES						
'COSTO ORIGINAL	4.102.287					
CARGAS SOCIALES	57.934					
GRATIFIC.S/VACAC.	4.200					
CPMF	6.802	(4.171.233)				
UTILIDAD	1.293.567					
CPMF (Contribución Provisoria s/Mov.Financiero)	0,20	3.400.231	6.800	0,12	0,16	0,53
Costos Fijos - depreciación +costos variables + cargas sociales =						
2.844.634 - 780.000 + 1.257.663 + 57.934=3.400.231						
IMPUESTO SOBRE LAS UTILIDADES (UTILIDAD PRESUNTA)						
a) Utilidad Presunta: $8\% \times 5.484.800 = 437.184$	15,00	240.000	38.000			
	25,00	197.184	49.296			
b) Contribución social s/utilidad neta ($12\% \text{ Ingr.bruto} = 12\% \times 5.484.800 = 655.776$)	8,00	655.776	52.462			
Impuesto Total (a + b)			137.758	2,52	3,19	2,52
Incidenia Total sobre Ingresos				3,70		
Incidenia Total sobre Costos y Gastos					4,74	
Incidenia Total sobre la Utilidad						7,53
Observaciones:						
- Excluido el seguro sobre accidente de trabajo, ya incluido en los costos fijos.						
- CPMF en vigor hasta diciembre de 1998.						

HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ

MODELO

"EMPRESA ARMADOR TIPO"

COSTOS (estimación)		VALOR US\$
Un remolcador de empuje de 3.100 HP		10.000.000.-
Dieciséis barcazas fluviales de empuje de 1.500 tn		c/u 800.000.-
Valor total estimado		12.800.000.-
Vida útil de las embarcaciones	30 años	
Recursos propios	65%	15.275.000.-
Recursos de terceros	35%	8.225.000.-
Interés de financiación	12%	
Patrimonio de la Empresa		
	Buques	22.800.000.-
	Otros	700.000.-
	TOTAL	23.500.000.-
INGRESOS (estimación)		
Recorrido:		
Corumba - San Nicolas km.	2.300 x 2	=4.600 km
Las barcazas bajan cargadas y retornan vacías.		
Recorrido anual:	4.600 x 9	41.400 km.
Numeros de viajes al año: 9 viajes redondos		
Tipo de carga: Mineral de hierro	24.000 tn por viaje	
Carga movilizada por año: 24.000 tn x 9 = 216.000 tn		
Flete por tn/km		0.011.-
Flete por viaje: 24.000 tn x 0.011 x 2.300 km		607.200.-
Flete anual:	607.200 x 9	5.464.800



COSTOS VARIABLES		VALOR USs
Combustible	493.830 x 2	987.660
Lubricantes	5% x 2	49.383
Gastos Portuarios		60.000
Agenciamiento	1.5% del flete	81.972
Comunicaciones		24.000
Otros gastos	1% del flete	54.648
TOTAL		1.257.663

RESUMEN		VALOR	
Ingresos	USs	100.00%	5.464.800
Costos fijos	USs	52.50%	2.868.826
Costos variables	USs	23.01%	1.257.663
UTILIDAD TOTAL	USs	24.49%	1.338.311

COSTOS FIJOS (estimados)		VALOR USs
Tripulación		
Sueldo bruto mensual		
Capitán		2.000
Prácticos (dos)	c/u 1.000.-	2.000
Jefe de maquinas		1.000
Auxiliar de maquinas		800
Marineros (dos)	c/u 600.-	1.200
Engrasador		700
Auxiliar de engrasarlor		600
Cocinero		700
Mozo		600
TOTAL		9.600
Sueldo bruto anual	9.600 x 12	115.200
Aguinaldo y Vacaciones		9.600
Alimentación	10 x 11 trip. diario	34.650
Mantenimiento y Reparación	0.5% x 12	60.000
Seguro Social		24.192
Seguro Accidente de trabajo	3%	3.744
Embarcación	3.5%	798.000
Gastos de financiación anual	12% x 8.225.000.-	987.000
Cargo anual por depreciación	30%	760.000
Relevos		37.440
Sueldos Administrativos:	3.000 x 12	36.000
Aguinaldo		3.000
TOTAL COSTOS FIJOS		2.868.826

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA EMPRESA ARMADOR TIPO - PARAGUAY
REGIMEN EMPRESAS BENEFICIADAS CON INCENTIVOS FISCALES

		ALIC.	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA	INCIDENCIA	INCIDENCIA
		%	US\$	US\$	S/ INGRESOS	S/ CTO. Y GTO	GAN. NETA
CARGAS SOCIALES							
Seguridad Social		16%	151.200	24.192	0,44	0,59	1,81
INGRESOS	5.464.800						
COSTOS Y GASTOS	4.126.489						
Costo Original	4.102.297						
Seguro Social	24.192						
GANANCIA NETA	1.338.311						
IMPUESTO A LAS GANANCIAS		30%	1.338.331	401.499			
EXONERADO		95%		381.424			
				20.075	0,37	0,49	1,5
INCIDENCIA TOTAL SOBRE INGRESOS					0,44		
INCIDENCIA TOTAL SOBRE COSTOS Y GASTOS						1,07	
INCIDENCIA TOTAL SOBRE COSTOS Y GASTOS							3,31

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA EMPRESA ARMADOR TIPO - PARAGUAY

	ALIC.	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA	INCIDENCIA	INCIDENCIA
	%	U\$S	U\$S	SI/ INGRESOS	SI/ CTO. Y GTO	GAN. NETA
CARGAS SOCIALES						
Seguridad Social	15%	151.200	24.192	0,44	0,59	1,81
INGRESOS						
5.464.800						
COSTOS Y GASTOS						
4.126.489						
Costo Original						
4.102.297						
Seguro Social						
24.192						
GANANCIA NETA						
1.338.311						
IMPUESTO A LAS GANANCIAS	30%	1.338.331	401.499	7,35	9,73	30,50
INCIDENCIA TOTAL SOBRE INGRESOS				7,79		
INCIDENCIA TOTAL SOBRE COSTOS Y GASTOS					10,32	
INCIDENCIA TOTAL SOBRE COSTOS Y GASTOS						31,81

(1) Prácticaje y Piloteaje: No se consideró en esta oportunidad a la espera de la información que será aportada por las delegaciones en la próxima reunión

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - URUGUAY				ANEXO N° 15		
	ALIC.	B. IMPON.	IMPUESTO	INCID. S/ INGRESOS	INCID.S/COS- Y GASTOS	INCID.S/ GS.NETA
				%	%	%
COSTO SEGURIDAD SOCIAL						
Sueldo Bruto 201240	18,55	201240	37330			
Diferencia Cuota Mutual			8400			
TOTAL			45730	0,84	1,1	3,5
IMPUESTO AL PATRIMONIO	1,50	700000	10500	0,0019	0,0025	0,8
INGRESOS 5464800,--						
Costo original	4102297					
Salario vacacional	8400					
C. Seg.Social	45730					
Impuesto al Patrimonio	10500		4168927,--			
Ganancia Neta			1297873,--			
INCIDENCIA TOTAL SOBRE INGRESOS						
				1,03		
INCIDENCIA TOTAL SOBRE COSTOS Y GASTOS						
					1,35	
INCIDENCIA TOAL SOBRE GANANCIA NETA						
						4,3

CONTRIBUCIONES PATRONALES

REDUCCION DECRETO N° 492/95

SUELDO BRUTO	CONTRIBUCIONES	%	REDUCCION 0%	%	REDUCCION 30% CAPITAL BUENOS AIRES	REDUCCION 45% ENTRE RIOS SANTA FE	REDUCCION 70% CORRIENTES CHACO MISIONES	REDUCCION 75% FORMOSA
TOTAL ANUAL	SEGURIDAD SOCIAL	27	54.334.80		38.034.36	29.864.02	16.300.44	13.563.58
\$ 201.240.-	OBRA SOCIAL	6	12.074.40	5	10.062.--	10.062.--	10.062.--	10.062.--
TOTAL ANUAL			66.409.20		48.096.36	39.926.02	26.362.44	23.625.58

Notas:

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

Los empleadores podrán reducir las contribuciones siempre que acrediten el depósito de los aportes y contribuciones al Sistema Único de Seguridad Social y del Impuesto al Valor Agregado, exigibles hasta el mes inmediato anterior a aquel en el cual deban ingresarse las contribuciones alcanzadas por los aludidos beneficios.

Asimismo se reduce a un 5% las contribuciones con destino al Régimen Nacional de Obras sociales, para aquellos empleadores en condiciones de acceder a las reducciones de contribuciones patronales.

"EMPRESA ARMADORA TIPO"

INCIDENCIA TRIBUTARIA

INGRESOS	5.464.800.--	5.464.800.--
COSTOS	4.102.296.--	4.102.296.--
UTILIDAD NETA	1.362.504.--	1.362.504.--
CONTRIBUCIONES SOCIALES		
REDUCCION 0% (1)	66.409.20	
REDUCCION 75% (1)		23.625.58
COSTO MODIFICADO	4.168.705.20	4.125.921.58
GANANCIA NETA IMPONIBLE	1.296.094.80	1.338.878.42
IMPUESTO A LAS GANANCIAS 33% (2)	427.711.28	441.829.88
INCIDENC. TRIBUTARIA TOTAL (1) + (2)	494.120.48	465.455.46
INC.TRIB. S/ INGRESOS	9.04	8.52
INC.TRIB. S/ COSTO	11.85	11.28

CONTRIBUCIONES PATRONALES

REDUCCION DECRETO N° 492/95

SUELDO BRUTO	CONTRIBUCIONES	%	REDUCCION 0%	%	REDUCCION 30% CAPITAL BUENOS AIRES	REDUCCION 45% ENTRE RIOS SANTA FE	REDUCCION 70% CORRIENTES CHACO MISIONES	REDUCCION 75% FORMOSA
TOTAL ANUAL \$ 202.603	SEGURIDAD SOCIAL	27	54.702.81		38.291.97	30.066.28	16.410.84	13.655.44
	OBRA SOCIAL	6	12.156.18	5	10.130.15	10.130.15	10.130.15	10.130.15
TOTAL ANUAL			66.858.99		48.422.12	40.196.43	26.540.99	23.785.59

Notas:

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

Los empleadores podrán reducir las contribuciones siempre que acrediten el depósito de los aportes y contribuciones al Sistema Unico de Seguridad Social y del Impuesto al Valor Agregado, exigibles hasta el mes inmediato anterior a aquel en el cual deban ingresarse las contribuciones alcanzadas por los aludidos beneficios.

Asimismo se reduce a un 5% las contribuciones con destino al Régimen Nacional de Obras sociales, para aquellos empleadores en condiciones de acceder a las reducciones de contribuciones patronales.

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

INCIDENCIA TBUTARIA

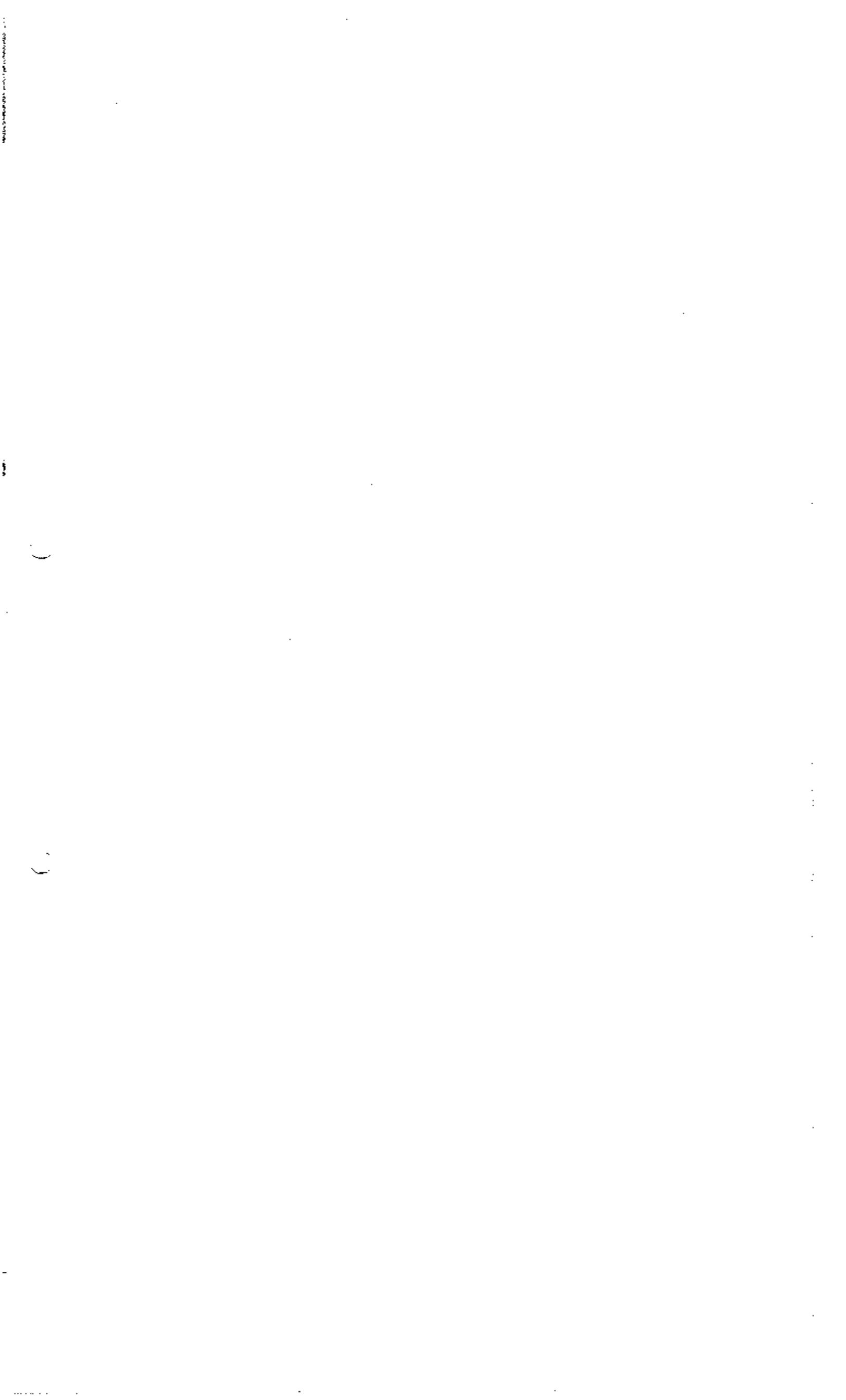
INGRESOS	5.464.800.--	5.464.800.--
COSTOS	4.102.296.--	4.102.296.--
UTILIDAD NETA	1.362.504.--	1.362.504.--
MODIFICACIONES AL COSTO		
SEGURO ACC.DE TRABAJO empresa modelo	(3.744.--)	(3.744.--)
A.R.T. según cotización	5.179.63	5.179.63
VACACIONES	1.363.--	1.363.--
CONTRIBUCIONES SOCIALES		
REDUCCION 0% (1)	66.858.99	
REDUCCION 75% (1)		23.785.59
COSTO MODIFICADO	4.171.953.62	4.128.880.22
GANANCIA NETA IMPONIBLE	1.292.846.38	1.335.919.78
IMPUESTO A LAS GANANCIAS 33% (2)	426.639.30	440.853.53
INCIDENC. TRIBUTARIA TOTAL (1) + (2)	493.498.29	464.639.12
INC.TRIB. S/ UT.NETA	38.17	34.78
INC.TRIB. S/ INGRESOS	9.03	8.50
INC.TRIB. S/ COSTO	11.83	11.25

SIN REDUCCION

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - ARGENTINA				ANEXO N° 14		
	ALIC.	B. IMPON.	IMPUESTO	INCID.S/	INCID.S/COS-	INCID.S/ GS.
	%			INGRES.	TOS y GASTOS	NETA
				%	%	%
CARGAS SOCIALES (1)						
Seguridad Social *	27,00	202.603,--	54.702,81	1,00	1,31	4,23
Obra social *	6,00	202.603,--	12.156,18	0,22	0,29	0,94
* cálculo efectuado s/ sueldo y vacaciones	33,00	202.603,--	66.858,99	1,22	1,6	5,17
INGRESOS						
			5.464.800,--			
COSTOS Y GASTOS						
Costo original	4.102.296,--					
vacaciones	1.383,--					
Contribución social	66.858,99					
Seguro acc.trabajo						
Original (3.744,--)						
(2) ART	5.179,63	1435,63	(4.171,953,62)			
Ganancia Neta						1.292.846,38
IMPUESTO A LAS GANANCIAS	33,00	1.292.846,38	426.639,31	7,81	10,22	33
INCIDENCIA TOTAL SOBRE INGRESOS				9,03		
INCIDENCIA TOTAL SOBRE COSTOS Y GASTOS					11,82	
INCIDENCIA TOTAL SOBRE GANANCIA NETA						38,17
(1) Los empleadores podrán reducir las contribuciones (adjuntas en hoja aparte), según lo establecido en el Decreto 292/95 y complementarios y complementarios, siempre que acrediten el depósito de los aportes y contribuciones al sistema Único de Seguridad Social y del Impuesto al Valor Agregado, exigibles hasta el mes inmediato anterior a aquel en el cual daban ingresarse las contribuciones alcanzadas por los aludidos beneficiarios.						
(2) La ley 24557 cubre los riesgos del trabajo. El pago a la Aseguradora de Riesgos del Trabajo consiste en un monto fijo por la cantidad de empleados y un % sobre el total de las remuneraciones.						

MAXIMO DE REDUCCION

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - ARGENTINA				ANEXO N° 14		
	ALIC.	B. IMPON.	IMPUESTO	INCID. S/ INGRESOS	INCID. S/ COSTOS Y GASTOS	INCID. S/GS. NETA
	%			%	%	%
CARGAS SOCIALES (1)						
Seguridad Social *	6,74	202.603,--	13.855,44	0,250	0,33	1,02
Obra social *	5,00	202.603,--	10.130,15	0,185	0,24	0,76
* cálculo efectuado s/ sueldo y vacaciones	11,74	202.603,--	23.785,59	0,430	0,57	1,78
INGRESOS						
		5.484.800,--				
COSTOS Y GASTOS						
Costo original		4.102.296,--				
Vacaciones		1.363,--				
Contribución social		23.785,59,--				
Seguro acc.trabajo						
Original (3.744,--)						
(2) ART	5.179,63	1435,63	(4.128,880,22)			
Ganancia Neta						
		1.335.919,78,--				
IMPUESTO A LAS GANANCIAS						
	33,00	1.335.919,78	440.853,53	8,070	10,68	33
INCIDENCIA TOTAL SOBRE INGRESOS				8,500		
INCIDENCIA TOTAL SOBRE COSTOS Y GASTOS					11,25	
INCIDENCIA TOTAL SOBRE GANANCIA NETA						34,78
<p>(1) Los empleadores podrán reducir las contribuciones (adjuntas en hoja aparte), según lo establecido en el Decreto 292/95 y complementarios y complementarias, siempre que acrediten el depósito de los aportes y contribuciones al sistema Único de Seguridad Social y del Impuesto al Valor Agregado, exigibles hasta el mes inmediato anterior a aquel en el cual deban ingresarse las contribuciones alcanzadas por los aludidos beneficiarios.</p>						
<p>(2) La ley 24557 cubre los riesgos del trabajo. El pago a la Aseguradora de Riesgos del Trabajo consiste en un monto fijo por la cantidad de empleados y un % sobre el total de las remuneraciones.</p>						



AGREGADO IV

CUADRO COMPARATIVO INCIDENCIA IMPOSITIVA GLOBAL				
PAISES	CONCEPTO	INCIDENCIA SOBRE INGRESOS %	INCIDENCIA SOBRE COSTOS Y GASTOS %	INCIDENCIA SOBRE GS. NETA %
ARGENTINA	Sin reducción de Contribuciones	9,03	11,82	38,17
	Con reducción de Contribuciones	8,50	11,25	34,78
BOLIVIA		17,18	26,13	50,13
BRASIL	Empresas registradas en REB			
	Utilidad presunta	3,70	4,74	7,53
	Utilidad real	8,55	11,21	36,16
	Empresas no registradas en REB			
	Utilidad presunta	6,45	8,17	21,33
	Utilidad real	10,40	13,18	49,71
PARAGUAY	Con Incentivos Fiscales	0,44	1,07	3,31
	Sin Incentivos Fiscales	7,79	10,32	31,81
URUGUAY		1,03	1,35	4,3

AGREGADO V

REPÚBLICA ARGENTINA

SEGUROS OBLIGATORIOS

Los seguros obligatorios son:

1) Ley N° 24.557 sobre Riesgos del Trabajo, cuyo objetivo básico es la prevención y reparación de los riesgos y daños derivados del trabajo. La ley cubre las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

COTIZACIONES	\$ POR EMPLEADO	% S/ TOTAL REMUNERACIONES
AAA S.A.	7.06	1.96
BBB S.A.	7.16	2.50
DDD S.A.	4.00	1.50
XXX S.A.	10.20	4.38

2) Casco y Máquina: *

Se calcula aproximadamente entre un 2% y 2,5% del valor de la embarcación.

3) Protección e Indemnidad: *

Se calcula tomando como base el Tonelaje de Registro Bruto de la embarcación establecido en el certificado de arqueo extendido por autoridad competente. Por ejemplo para una barcaza de 1.500 tn de carga se calcula 700 tn de registro bruto.

Remolcador: u\$s 33 x TRB

Barcazas: u\$s 6 x TRB

* Los seguros de toda clase de bienes que entran al país pueden ser cubiertos por compañías argentinas o extranjeras (Resolución MEOSP N° 589/94), existiendo un mercado abierto y desregulado con una amplia competencia de precios.

o nuestra mayor consideración:

En respuesta a vuestra solicitud telefónica del día de hoy relativa a costo de seguro para una empresa de transporte fluvial operando en la Hidrografía - información - 44.

Seguro de daño propio para un remolcador con un tren de 16 barcazas (4x4)

Cobertura: Cláusula 28A del IAL (Pérdida Total, Asistencia y Salvamento, 3/4 Responsabilidad por Colisión) y Avería Particular de Mar por choque, incendio, varada, naufragio, temporal y colisión con cuerpo fijo, móvil o flotante.

Supuesto: a) remolcador cero kilómetro de acero
b) barcazas cero kilómetro de acero u otro material
c) el capital global (remolcador más barcazas) hasta U\$S 400.000.-

Prima: Para remolcador: 3 %
Para barcazas: a) acero: 3,12 %
b) otros materiales: 4,68 %

Deducible: 2 % cada buque excepto Pérdida Total

Exclusiones: a) daños a la maquinaria que no sean a consecuencia directa de un accidente del remolcador
b) colisión de los buques entre sí en Responsabilidad Civil por Colisión.
c) avería gruesa.

Seguro de Accidentes de Trabajo para la tripulación:

Capital: salario mensual de cada trabajador multiplicado por 15.

Prima: 54,5 por mil sobre capital

Como indicáramos en nuestra comunicación telefónica, las primas del ítem 1 son muy aproximadas ya que pueden existir variaciones en función del caso concreto. Asimismo, si el capital excediera los U\$S 400.000.- el trato pasa a ser facultativo, por lo que nos es imposible indicar primas a priori.

Creemos que debería considerarse también el seguro de Responsabilidad Civil sobre la carga transportada. Esta cobertura requiere un estudio más profundo y con una situación particular, por lo que lamentamos no poder informar sobre este punto.

Quedamos a su disposición para las

visitas que desee formular y saludamos muy atentamente

PARAGUAY

RESOLUCION Nº 18

POR LA CUAL SE REGLAMENTA Y PUBLICA LOS SUELDOS Y JORNALES
MINIMOS PARA EMPLEADOS Y OBREROS PROFESIONALES ESCALAFONADOS.

Asunción, 24 de enero de 1997.-

CAPITANES DE CABOTAJE Y PRACTICOS DE LA ZONA NORTE DEL RIO
PARAGUAY.

Capitanes

Salario Mensual	Gs. 729.403
Salario p/día trabajador mensualizado	Gs. 24.313

Prácticos

Salario Mensual	Gs. 674.950
Salario p/día trabajador mensualizado	Gs. 22.498

TARIFAS DE CAPITANES Y PRACTICOS DE TRABAJO DE TRAVESIA

Zeballos Cué	p/viaje	Gs. 606.883
Peñón	p/viaje	Gs. 721.699
Capii Pobó	p/viaje	Gs. 660.809
Rosario	p/viaje	Gs. 682.198
Concepción	p/viaje	Gs. 808.657
Isla Margarita	p/viaje	Gs. 952.728
Bahía Negra	p/viaje	Gs. 1.084.078

TARIFAS DE ESTADIA Y MANIOBRAS

Estadia

Salario Mensual	Gs. 749.790
Salario p/día trabajador mensualizado	Gs. 24.993
Salario p/día trabajador a jornal	Gs. 28.838
Salario p/hora trabajador a jornal	Gs. 3.605

Maniobras

Salario Mensual	Gs. 804.870
Salario p/día trabajador mensualizado	Gs. 26.829
Salario p/día trabajador a jornal	Gs. 30.957
Salario p/hora trabajador a jornal	Gs. 3.870

MAQUINAS DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

En embarcaciones con motores a combustión interna:

Maquinista de primera con cabotaje
Salario Mensual Gs. 650.940
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 21.698

Maquinista de segunda con cabotaje
Salario Mensual Gs. 645.624
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 21.521

Maquinista de segunda sin cabotaje
Salario Mensual Gs. 640.300
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 21.343

Maquinista de tercera con cabotaje
Salario Mensual Gs. 627.094
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 20.903

Maquinista de tercera sin cabotaje
Salario Mensual Gs. 640.695
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 21.357

Maquinista de cuarta con cabotaje
Salario Mensual Gs. 638.921
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 21.297

Maquinista de cuarta sin cabotaje
Salario Mensual Gs. 624.422
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 20.814

En embarcaciones con máquinas a vapor:

Maquinista de primera con cabotaje
Salario Mensual Gs. 640.831
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 21.361

Maquinista de segunda con cabotaje
Salario Mensual Gs. 634.776
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 21.159

Maquinista de segunda sin cabotaje
Salario Mensual Gs. 631.266
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 21.042

Maquinista de tercera con cabotaje
Salario Mensual Gs. 637.091
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 21.236

Maquinista de tercera sin cabotaje
Salario Mensual Gs. 626.083
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 20.869

Maquinista de cuarta con cabotaje
Salario Mensual Gs. 635.983
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 19.087

Maquinista de cuarta sin cabotaje
Salario Mensual Gs. 624.522
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 20.817

CENTRO DE CONDUCTORES NAVALES

Conductor de primera con cabotaje
Salario Mensual Gs. 581.918
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 19.372

Conductor de primera sin cabotaje
Salario Mensual Gs. 563.911
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 18.797

Conductor de segunda con cabotaje
Salario Mensual Gs. 563.911
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 18.797

Conductor de segunda sin cabotaje
Salario Mensual Gs. 563.457
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 18.782

Conductor de tercera con cabotaje
Salario Mensual Gs. 560.388
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 18.680

Conductor de tercera sin cabotaje
Salario Mensual Gs. 553.986
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 21.780

Conductor a vapor
Salario Mensual Gs. 553.898
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 18.463

FOQUISTAS FLUVIALES

Cabo foguista
Salario Mensual Gs. 532.074
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 17.736

Calderero
Salario Mensual Gs. 532.074
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 17.736

Foguista
Salario Mensual Gs. 530.879
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 17.696

Engrasador
Salario Mensual Gs. 530.879
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 17.696

Carbonero
Salario Mensual Gs. 528.075
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 17.600

CENTRO NAVAL DE TIMONELES

Timoneles:
Salario Mensual Gs. 528.003
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 17.600

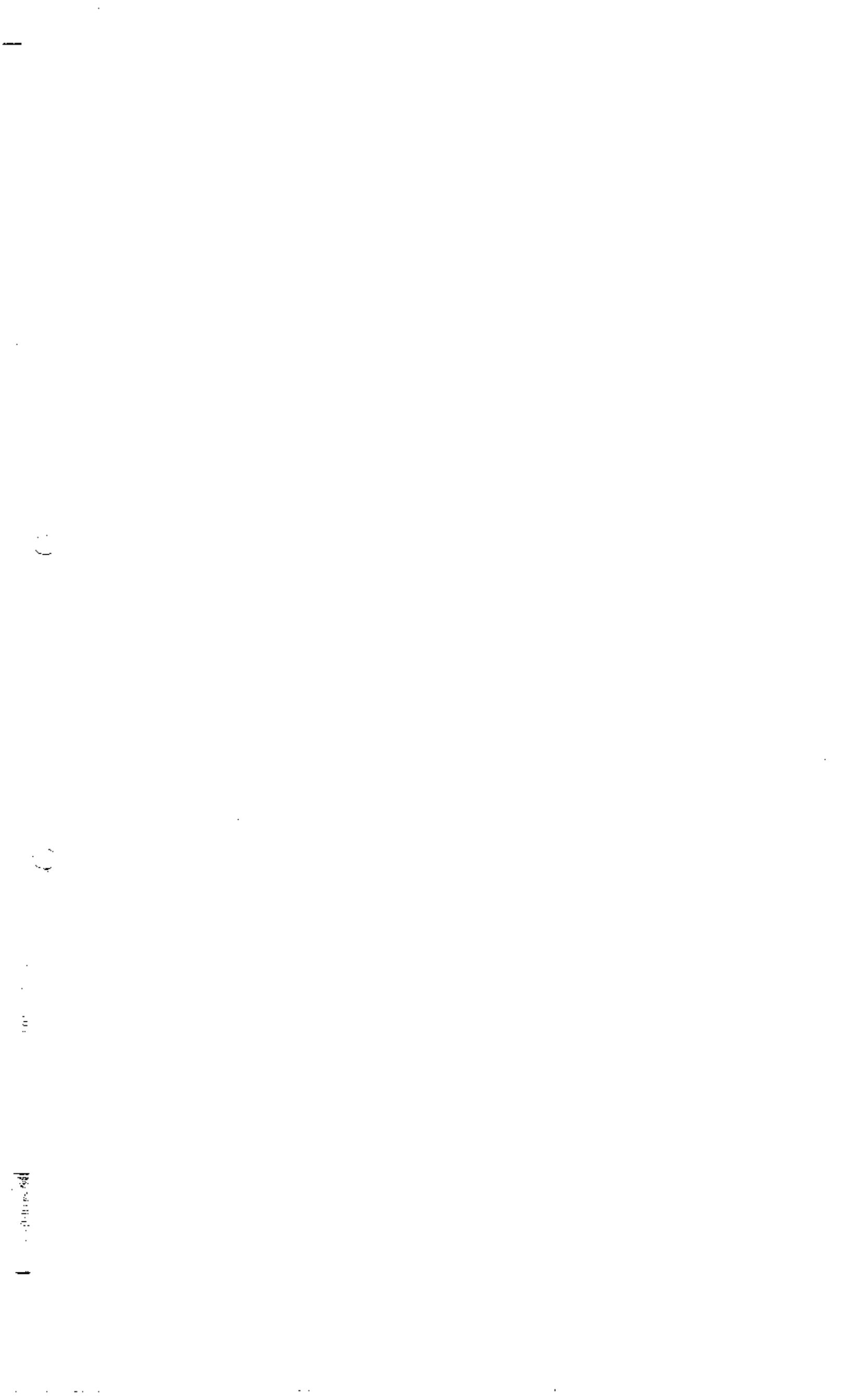
CENTRO DE PATRONES DE TERCERA
Y PATRONES DE TIMONELES

Patrones de tercera
Salario Mensual Gs. 564.254
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 18.804

Patrones Timonel
Salario Mensual Gs. 568.867
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 18.962

CENTRO DE PATRONES DE SEGUNDA
CLASE

Patrones de segunda clase
Salario Mensual Gs. 620.088
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 20.670



CENTRO DE PATRONES BAQUEANOS DE CABOTAJE NACIONAL

**Patrón zonas norte y sur
con cabotaje**

Salario Mensual Gs. 748.836
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 24.961

**Patrón ayudante zonas norte
y sur**

Salario Mensual Gs. 756.603
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 25.220

**Patrón ayudante en una zona
con cabotaje**

Salario Mensual Gs. 680.357
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 22.679

**Patrón ayudante en una zona
sin cabotaje**

Salario Mensual Gs. 721.171
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 24.039

CAPITANES Y PRACTICOS DE CABOTAJE NACIONAL

Capitanes

Salario Mensual Gs. 701.386
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 23.380

Prácticos

Salario Mensual Gs. 674.950
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 22.498

CONTRAMAESTRES DE CABOTAJE NACIONAL

Contramaestres en general

Salario Mensual Gs. 593.941
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 19.798

MARINEROS BODEGUEROS Y SERENOS

Marineros en cubierta

Salario Mensual Gs. 528.076
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 17.603

Serenos de navegación (8h. de guardia)

Salario Mensual Gs. 530.654
Salario p/día trabajador
mensualizado Gs. 17.688

Serenos con cabotaje invent.(en amarre)
 Salario Mensual Gs. 530.684
 Salario p/día trabajador mensualizado Gs. 17.688

Estibadores marítimos
 Salario Mensual Gs. 541.320
 Salario p/día trabajador mensualizado Gs. 18.044
 Salario p/día trabajador a jornal Gs. 20.820
 Salario p/hora trabajador a jornal Gs. 2.603

COCINEROS TERRESTRES

Primer cocinero
 Salario Mensual Gs. 550.588
 Salario p/día trabajador mensualizado Gs. 18.352

Segundo cocinero
 Salario Mensual Gs. 536.106
 Salario p/hora trabajador a jornal Gs. 17.870

Ayudante de cocina
 Salario Mensual Gs. 528.076
 Salario p/hora trabajador a jornal Gs. 17.603

CARAMELEROS

Oficial de primera
 Salario Mensual Gs. 656.790
 Salario p/día del trabajador mensualizado Gs. 21.893
 Salario p/día del trabajador a jornal Gs. 25.261
 Salario p/hora trabajadas a jornal Gs. 3.188

Oficial de segunda
 Salario Mensual Gs. 605.070
 Salario p/día del trabajador mensualizado Gs. 20.169
 Salario p/día del trabajador a jornal Gs. 23.272
 Salario p/hora trabajadas a jornal Gs. 2.909

MOZOS A BORDO

Mayordomo
 Salario Mensual Gs. 551.543
 Salario p/día del trabajador mensualizado Gs. 18.385

Primer Mozo
Salario Mensual Gs. 544.150
Salario p/día del trabajador mensualizado Gs. 18.138

Primer despensero
Salario Mensual Gs. 544.150
Salario p/día del trabajador mensualizado Gs. 18.138

Mozo de proa
Salario Mensual Gs. 542.816
Salario p/día del trabajador mensualizado Gs. 18.094

Mozo de repartición
Salario Mensual Gs. 532.089
Salario p/día del trabajador mensualizado Gs. 17.736

Mozo de oficial
Salario Mensual Gs. 528.076
Salario p/día del trabajador mensualizado Gs. 17.603

Ayudante de salón
Salario Mensual Gs. 528.076
Salario p/día del trabajador mensualizado Gs. 17.603

Ayudante de proa
Salario Mensual Gs. 528.076
Salario p/día del trabajador mensualizado Gs. 17.603

MUEBLERIAS Y CARPINTERIAS

Oficial de primera
Salario Mensual Gs. 582.390
Salario p/día del trabajador mensualizado Gs. 19.413
Salario p/día del trabajador a jornal Gs. 22.400
Salario p/hora del trabajador a jornal Gs. 2.800

Oficial de segunda
Salario Mensual Gs. 559.290
Salario p/día del trabajador mensualizado Gs. 18.640
Salario p/día del trabajador a jornal Gs. 21.511
Salario p/hora del trabajador a jornal Gs. 2.689

Medio oficial	
Salario Mensual	Gs. 548.730
Salario p/día del trabajador mensualizado	Gs. 18.291
Salario p/día del trabajador a jornal	Gs. 21.105
Salario p/hora del trabajador a jornal	Gs. 2.638
Ayudante	
Salario Mensual	Gs. 534.060
Salario p/día del trabajador mensualizado	Gs. 17.802
Salario p/día del trabajador a jornal	Gs. 20.541
Salario p/hora del trabajador a jornal	Gs. 2.568

DECRETO Nº 17.350

POR EL CUAL SE ACTUALIZA Y SE ESTABLECE TARIFA DE TASAS PORTUARIAS Y DE SERVICIOS A LA NAVEGACION A SER PERCIBIDAS POR LA ADMINISTRACION DE NAVEGACION Y PUERTOS, EN EL PUERTO DE LA CAPITAL.

Asunción, 28 de mayo de 1997.-

1.0 SERVICIOS ESPECIFICOS A LAS NAVES O BUQUES

1.1 Tasas de Muelle

Por la utilización del sitio de atraque, por andanas, será la siguiente:

TARIFA GS.

PRIMERA ANDANA:	
Por metro lineal y por día o fracción.....	600
BUQUE DE CABOTAJE NACIONAL.....	480
SEGUNDA ANDANA:	
Por metro lineal de eslora y por día o fracción.....	360
BUQUE DE CABOTAJE NACIONAL.....	300
TERCERA ANDANA:	
Por metro lineal de eslora y por día o fracción.....	180
CUARTA ANDANA:	
Por metro lineal de eslora y por día y fracción.....	120
PLAYA MONTEVIDEO	
Por metro lineal y por día y fracción.....	120

1.2 Remolque y cambio de sitio

Por los servicios de remolque a los buques desde la bahía hasta el muelle y viceversa, como así también el servicio de cambio de sitio de los buques de un sector a otro, se percibirán tarifas conforme a la siguiente escala de tonelada de Registro Neto (TRN)

TARIFA GS.

Hasta 500 TRN.....	165.875
Más de 500 hasta 1000 TRN.....	246.813
Más de 1000 hasta 1500 TRN.....	331.750
Más de 1500 hasta 2000 TRN.....	414.688
Más de 2000 TRN.....	447.623

Cuando los servicios se realicen fuera del horario normal de trabajo sufrirán un recargo del 50% (cincuenta por ciento).

Por los servicios de cambio de sitio se percibirá el 50% (cincuenta por ciento) de la tarifa establecida por tonelada de Registro Neto (TRN).

2.0 SERVICIOS GENERALES A LAS MERCADERIAS

2.1 Servicios específicos a las mercaderías o cargas

2.1.1. Eslingaje

Las tarifas por eslingaje de mercaderías serán las siguientes:

TARIFA GS.

MERCADERIA DE IMPORTACION: Por cada tonelada o metro cúbico de mercaderías eslingadas.....	3.600
MERCADERIA DE EXPORTACION: Por cada tonelada o metro cúbico de mercaderías eslingadas.....	1.800
MERCADERIA DEVUELTAS: Por cada tonelada de mercaderías de exportación devueltas al país.....	1.980
REMOVIDOS: Por cada tonelada de mercaderías eslingadas	1.800

2.1.2. Manipuleo

Las tarifas por manipuleo serán las siguientes:

TARIFA GS.

MERCADERIA DE IMPORTACION: Por cada tonelada de mercaderías de importación.....	2.400
MERCADERIA DE EXPORTACION: Por cada tonelada de mercaderías de exportación.....	1.200
Por cada tonelada de mercaderías desembarcadas directamente sobre camión.....	960
Por cada tonelada de mercaderías de exportación devueltas al país.....	1.200
Por cada tonelada de mercaderías embarcadas directamente desde camión.....	960
REMOVIDO: Por cada tonelada de mercaderías removidas.....	1.200

TASA ADICIONAL POR SERVICIO FUERA DEL HORARIO NORMAL DE TRABAJO

Por las operaciones de carga, descarga y transbordo que se efectúen fuera del horario normal de actividades, se percibirá sobre la tarifa de embarque, desembarque y manipuleo, un recargo del 75% (setenta y cinco por ciento).

Toda operación realizada en horas extraordinarias que no se encuadre dentro de la tarifa establecida precedentemente, será liquidada conforme a los gastos del personal y demás servicios concurrentes empleados en la operación.

2.2. ALMACENAJE DE MERCADERIAS

Las tarifas porcentuales advaloren por almacenaje de mercaderías, serán las siguientes:

2.2.1. Mercaderías Generales de Importación

TARIFA

PRIMER PERIODO:

Por los primeros (10) diez días hábiles o fracción contados desde la fecha del desembarque.
Tres cuarto por ciento.....0,75%.

SEGUNDO PERIODO:

Por los primeros (10) diez días calendario o fracción. Uno y un cuarto por ciento.....1,25%.

TERCER PERIODO Y SUB-SIGUIENTES:

Por los subsiguientes (10) diez días
calendario o fracción. Uno y un medio
por ciento.....1,50%.

2.2.2 Mercaderías Peligrosas

Explosivos: Clase 1

TARIFA

PRIMER PERIODO

Por los primeros (8) ocho días
calendario o fracción contados desde
la fecha del desembarque.....1,5%

SEGUNDO PERIODO:

Por los (8) ocho días
calendario o fracción subsiguiente.....2,5%

TERCER PERIODO Y SUB-SIGUIENTES:.....3,0%

Gases: Clase 2

TARIFA

PRIMER PERIODO

Por los primeros (8) ocho días
calendario o fracción contados desde
la fecha del desembarque.....1,5%

SEGUNDO PERIODO:

Por los (8) ocho días
calendario o fracción subsiguiente.....2,5%

TERCER PERIODO Y SUB-SIGUIENTES:.....2,5%

Inflamables y oxidantes: Clase 3,4 y 5

TARIFA

PRIMER PERIODO

Por los primeros (8) ocho días
calendario o fracción contados desde
la fecha de desembarque.....1,2%

SEGUNDO PERIODO:

Por los (8) ocho días
calendario o fracción subsiguiente.....2,6%

TERCER PERIODO Y SUB-SIGUIENTES:.....2,6%

Sustancias peligrosas diversas: Clase 6,7,8 y 9

TARIFA

PRIMER PERIODO

Por los primeros (8) ocho días
calendario o fracción contados desde
la fecha de desembarque.....0,80%

SEGUNDO PERIODO:

Por los (8) ocho días
calendario o fracción subsiguientes.....1,5%

TERCER PERIODO Y SUB-SIGUIENTES:.....1,6%

Inflamables y oxidantes: Clase 3,4 y 5

TARIFA

PRIMER PERIODO

Por los primeros (8) ocho días
calendario o fracción contados desde
la fecha de desembarque.....1,2%

SEGUNDO PERIODO:

Por los (8) ocho días
calendario o fracción subsiguiente.....2,6%

TERCER PERIODO Y SUB-SIGUIENTES:.....2,6%

Sustancias peligrosas diversas: Clase 6,7,8 y 9

TARIFA

PRIMER PERIODO

Por los primeros (8) ocho días
calendario o fracción contados desde
la fecha de desembarque.....0,80%

SEGUNDO PERIODO:

Por los (8) ocho días
calendario o fracción subsiguientes.....1,5%

TERCER PERIODO Y SUB-SIGUIENTES:.....1,6%

2.2.3 Régimen de Pacotilla

Las mercaderías que ingresan al país bajo el régimen de pacotilla, pagarán una tasa única de (2,0%) dos por ciento sobre el valor de las mercaderías introducidas.

Las mercaderías ingresadas al país bajo este régimen, almacenadas en los depósitos de la ANNP por más de un periodo, pagarán la tarifa normal de importación.

2.2.4 Mercaderías de Exportación y de Removido

Las mercaderías de exportación gozarán de una disminución del (50%) cincuenta por ciento, de las tarifas de almacenajes establecidas para la mercaderías generales de importación.

Para las mercaderías de exportación se tendrá presente la clasificación de mercaderías vigente para las mercaderías de importación.

Las mercaderías de removido, abonarán las mismas tarifas que las de importación pero gozarán de franquicias de tasas durante las primeras 48 horas de desembarque.

Las mercaderías de exportación devueltas al país, estarán exentas de pago de la tasa de almacenaje, cuando no hagan uso de los depósitos o playas portuarias.

2.2.5 Animales en Pie o Semovientes

Por la utilización de la infraestructura de la ANNP, se percibirá la siguiente tarifa por cabeza:

TARIFA

Por cabeza 260

2.2.6 Uso de Silos o Cinta Transportadora de la ANNP

Por los servicios de utilización de silos graneleros o cinta transportadora se percibirá, además de la tarifa correspondiente a almacenaje de las mercaderías de importación o exportación, un adicional del (0.25%) cero punto veinte y cinco por ciento sobre los valores consignados en los despachos aduaneros, por cobertura de riesgo.

Los servicios no especificados (secado de granos, limpieza, etc.) se cobrarán de acuerdo al costo del mismo, más un adicional del (25%) veinte y cinco por ciento.

2.3 SERVICIOS A LOS CONTENEDORES

2.3.1 Eslingaje, Manipuleo y Traslado de Contenedores

Por eslingaje, manipuleo y traslado de contenedores, independientemente de las que correspondan a las mercaderías contenidas en los mismos, se percibirán las siguientes tasas:

TARIFA Ga.

CONTENEDORES DE MENOS DE: (20) veinte pies por unidad.....	12.000
CONTENEDORES DE:(20)veinte pies por unidad..	30.000
CONTENEDORES DE:(40) cuarenta pies por unidad.....	60.000

CONTENEDORES DE MAS DE:(40) cuarenta
pies por unidad.....60.000

2.3.2 Almacenaje de Contenedores

Por el almacenamiento de contenedores, independientemente de las que correspondan a las mercaderías contenidas en los mismos, se percibirán las siguientes tasas:

CONTENEDORES DE MENOS DE:(20) veinte pies

TARIFA Gs.

PRIMER PERIODO

Por los primeros (8) ocho días calendario de la fecha de ingreso al recinto portuario.....Libre

SEGUNDO PERIODO:

Por los (8) ocho días calendario subsiguiente o fracción.....18.000

TERCER PERIODO

Por los (8) ocho días calendario o fracción.....24.000

Por los periodos subsiguientes de (8) ocho días calendario o fracción se aplicará una tarifa adicional por contenedor.....24.000

CONTENEDORES DE:(20) veinte pies

TARIFA Gs.

PRIMER PERIODO

Por los primeros (8) ocho días calendario de la fecha de ingreso al recinto portuario.....Libre

SEGUNDO PERIODO:

Por los (8) ocho días calendario subsiguientes o fracción.....24.000

TERCER PERIODO

Por los (8) ocho días calendario o fracción.....36.000

Por los periodos subsiguientes de (8) ocho días calendario o fracción, se aplicará una tarifa adicional por contenedor.....36.000

CONTENEDORES DE: (40) cuarenta pies

TARIFA Gs.

PRIMER PERIODO

Por los primeros (8) ocho días
calendario de la fecha de ingreso
al recinto portuario.....Libre

SEGUNDO PERIODO:

Por los (8) ocho días calendario
subsiguientes o fracción.....48.000

TERCER PERIODO

Por los (8) ocho días calendario
o fracción.....60.000

Por los períodos subsiguientes de (8)
ocho días calendario o fracción, se aplicará
una tarifa adicional por contenedor.....60.000

CONTENEDORES DE MAS DE: (40) cuarenta pies

TARIFA Gs.

PRIMER PERIODO

Por los primeros (8) ocho días
calendario de la fecha de ingreso
al recinto portuario.....Libre

SEGUNDO PERIODO:

Por los (8) ocho días calendario
subsiguientes o fracción.....48.000

TERCER PERIODO

Por los (8) ocho días calendario
o fracción.....60.000

Por los períodos subsiguientes de (8)
ocho días calendario o fracción, se aplicará
una tarifa adicional por contenedor.....60.000

2.3.3 Servicios Accesorios a los Contenedores

Por servicios de consolidación de contenedores para
mercaderías de exportación, se percibirán las
siguientes tarifas por unidad de contenedor.

TARIFA Gs.

CONTENEDORES DE MENOS DE: (20).....12.000

CONTENEDORES DE:(20)veinte pies.....30.000

CONTENEDORES DE:(40) cuarenta pies.....60.000

CONTENEDORES DE MAS DE:(40) cuarenta pies..60.000

Se entiende por servicio de consolidación, el llenado de contenedores con mercaderías de exportación.

3.0 SERVICIOS GENERALES

3.1 Tasa de acceso de vehículos y servicio de báscula

Por cada ingreso de vehículo en el recinto de los puertos administrados por la ANNP, se percibirán las siguientes tasas.

TARIFA Gs.

Automóvil.....	750
Camión de carga y autobús.....	1.500
Camión semirremolque y remolque.....	3.000

A los vehículos que ingresan al recinto portuario que utilizan los servicios de la báscula, se le aplicará la siguiente tarifa.

Vehículos en general.....	2.500
---------------------------	-------

3.1.1 Estacionamiento de vehículos

Por el estacionamiento de vehículos a partir del día siguiente de su ingreso en el recinto de los puertos administrados por la ANNP, se percibirán las siguientes tasas:

TARIFA Gs.

Automóvil, Camioneta o Jeep por día o fracción.....	2.000
Camión de carga y autobús por día o fracción.....	3.000
Camión semirremolque o remolque por día o fracción.....	4.000

3.1.2 Los vehículos decomisados por la Aduana y depositados dentro del recinto portuario abonarán por día o fracción de días (Gs.10.000) diez mil guaraníes.

3.1.3 Embarque y Desembarque de vehículos

Por el uso del embarcadero para el embarque o desembarque de vehículos automotores en el tráfico interno e internacional, se percibirán las siguientes tasas:

TARIFA Gs.

Automóvil, Camioneta y Jeep.....	10.000
Autobús, Camioneta de carga, Tractor, Semirremolque.....	20.000

3.2 Tasa de acceso de pasajeros

Por el uso de las instalaciones portuarias se percibirá.

TARIFA Gs.

Sobre el monto del pasajero que ingrese salga del país. Cinco por ciento.....5,0%

Por pasajero que realiza viaje interno sobre el monto del pasaje. Tres y medio por ciento...3,5%

3.3 Suministros de servicios básicos

Por la provisión de agua, electricidad y telecomunicaciones se liquidará adicionando un (25%) viente y cinco por ciento sobre la tarifa normal abonada a los entes que prestan dichos servicios.....25%

3.4 Servicios de suministros de equipos (alquileres) a terceros fuera del recinto de la ANNP

Por facilitación de equipos y maquinarias portuarias.

CAPACIDAD DE TN. TARIFA P/HORA

3.4.1 Máquinas

Grúa Nelson (en muelle)	12	100.000
Grúa Clark 720	12	100.000
Grúa Clark 714	8	80.000
Guinche eléctrico Isomonte	4	80.000
Guinche eléctrico	2	50.000
Belotti B-91	43	300.000
Belotti B-75	40	300.000
Belotti B-36	36	150.000
Belotti B-81 (contenedor vacío)	8	100.000
Belotti B-92	8	100.000
Montacarga	1,5-3	60.000

Todo servicio que presta la ANNP que no se halle previsto en la presente tarifa se liquidará de acuerdo al costo de servicio prestado.

Las tasas deberán abonarse antes del retiro de las mercaderías del recinto portuario.

3.5 Los portuarios o arrendatarios de puertos o embarcaderos privados habilitados que realizaren operaciones de embarque o desembarque y removidos de mercaderías de importación o exportación, pagarán a la ANNP (Gs. 300) guaraníes trescientos por cada tonelada o metro cúbico de mercaderías en concepto de verificación, supervisión de operaciones portuarias.

3.6 Servicios Administrativos y Operativos en el Exterior (depósitos y zonas Francas)

Por reposición de gastos administrativos y operativos incurridos para el despacho de mercaderías y/o contenedores en tránsito al o del Paraguay se percibirán las siguientes tarifas:

3.6.1. Depósito Francos en el Brasil.

3.6.1.1. Depósito Franco de Santos.

<u>Mercaderías</u>	<u>TARIFA GS.</u>
Mercaderías de Importación (Tn x US\$).....	0.50
Mercaderías de Exportación (Tn x US\$).....	0.20
<u>Contenedores</u>	<u>TARIFA GS.</u>
Contenedores de menos de (20) veinte pies....	8,0
Contenedores de (20) veinte pies.....	12,0
Contenedores de (40) cuarenta pies.....	20,0
Contenedores de más de (40) cuarenta pies....	30,0

3.6.1.2. Depósito Franco en Rio Grande do Sur.

<u>Mercaderías</u>	<u>TARIFA GS.</u>
Mercaderías de Importación (Tn x US\$).....	0.50
Mercaderías de Exportación (Tn x US\$).....	0.20
<u>Contenedores</u>	<u>TARIFA GS.</u>
Contenedores de menos de (20) veinte pies....	8,0
Contenedores de (20) veinte pies.....	12,0
Contenedores de (40) cuarenta pies.....	20,0
Contenedores de más de (40) cuarenta pies....	30,0

3.6.1.3. Depósito Franco Paranaguá.

Por servicios administrativos se percibirá la siguiente tarifa:

	<u>TARIFA GS.</u>
Mercadería de Export.(Tn x US\$).....	0,20

TARIFA GS.

Reembolso de gastos diversas por
cada contenedor.....315

Estadia de contenedores

TARIFA GS.

Hasta 15 días	Libre.
16 a 60 días por día	5
61 a 180 días por día	10
181 y días subsiguientes p/día	15
Verificación o Vistoria de contenedores (por cada contenedor)	25

Importación de vehículos

Por la importación de vehículos a través del depósito Franco de Paranaguá se percibirán las siguientes tarifas:

TARIFA GS.

Automóviles	50
Camionetas	75
Camiones	100

En el reembolso de gastos diversos en el patio de contenedores están incluidos, además de los costos incurridos por la ANNF, tarifas correspondientes a servicios prestados por la Administración del puerto de Paranaguá y Antonina y otros gastos propios del servicio, ajenos a los que corresponden a la Administración del patio de contenedores, por lo que están sujetas a variaciones.

3.6.2 Depósito Franco en el Uruguay

3.6.2.1 Depósitos Francos de Nueva Palmira y Fray Bentos

Mercaderías

TARIFA GS.

Mercaderías de Importación (Tn x US\$).....	0.50
Mercaderías de Exportación (Tn x US\$).....	0.20

Contenedores

TARIFA GS.

Contenedores de menos de (20) veinte pies....	8,0
Contenedores de (20) veinte pies.....	12,0
Contenedores de (40) cuarenta pies.....	20,0
Contenedores de más de (40) cuarenta pies...	30,0

3.6.2.2 Depósito Franco de Montevideo

Mercaderías

TARIFA ES.

Mercaderías de Importación (Tn x US\$).....0.50
Mercaderías de Exportación (Tn x US\$).....0.20

Contenedores

TARIFA ES.

Contenedores de menos de (20) veinte pies....8,0
Contenedores de (20) veinte pies.....12,0
Contenedores de (40) cuarenta pies.....20,0
Contenedores de más de (40) cuarenta pies...30,0

Desde el momento que la ANNP cuente con el Patio de Contenedores en el Depósito Franco de Montevideo, entrarán a regir las siguientes tarifas para importación:

Por servicios de importación

TARIFA ES.

Movilización de contenedores p/unidad.....20,00
Recepción de entrega de contenedores
p/unidad.....10,00
Verificación de contenedores p/unidad.....25,00
Gastos operativos y administrativos.....50,00

LEY DE SEGUROS

Capítulo XXIV

Sección I DE LAS DISPOSICIONES GENERALES

DEL CONCEPTO Y CELEBRACION

1546. Por el contrato de seguro el asegurador se obliga mediante una prima, a indemnizar el daño causado por un acontecimiento incierto, o a suministrar una prestación al producirse un evento relacionado con la vida humana. Puede tener por objeto toda clase de riesgos si existe interés asegurable, salvo prohibición expresa de la ley.

1547. El contrato de seguro es nulo si al tiempo de su celebración el siniestro se hubiere producido o desaparecido el riesgo.

Si se ha convenido que comprenda un periodo anterior a su celebración, el contrato es nulo sólo si al tiempo de su conclusión el asegurador conocía la imposibilidad de que ocurriese el siniestro, o el tomador sabía que se había producido.

1548. En el contrato de seguro los derechos y obligaciones de las partes empiezan desde que se ha celebrado la convención, aun antes de emitirse la póliza.

La propuesta del contrato, cualquiera sea su forma, no obliga al asegurado ni al asegurador. La propuesta puede subordinarse al conocimiento previo de las condiciones generales.

La propuesta de prórroga del contrato se considera aceptada por el asegurador si no la rechaza dentro de los quince días de su recepción. Esta disposición no se aplica a los seguros de personas.

Sección I

DE LOS RECURSOS DE DAÑOS PATRIMONIALES

Parágrafo I

DE LAS DISPOSICIONES GENERALES

1599. Puede ser objeto de los seguros de daños patrimoniales cualquier riesgo si existe interés económico lícito de que un siniestro no ocurra.

1600. El asegurador se obliga a resarcir, conforme el contrato, el daño patrimonial causado por el siniestro, sin incluir el lucro cesante, salvo cuando haya sido expresamente convenido.

Responde sólo hasta el monto de la suma asegurada, salvo estipulación contraria.

1601. Si la suma asegurada supera notablemente el valor actual del interés asegurado, el asegurador o el tomador pueden requerir su reducción.

El contrato es nulo si se celebró con la intención de enriquecerse indebidamente con el excedente asegurado. Si a la celebración del contrato el asegurador no conocía esa intención, tiene derecho a percibir la prima por el período de seguro durante el cual no tenía este conocimiento.

1602. Podrá fijarse el valor del bien en un importe determinado, que expresamente se indicará como valor tasado, en los seguros cuyas condiciones generales así lo permitan y de acuerdo a la modalidad del riesgo. La estimación del daño a los efectos de la indemnización será el valor tasado del bien.

1603. Si el contrato incluye una universalidad o conjunto de cosas, comprende las que se

incorporen posteriormente a esa universalidad o conjunto.

1604. Si al tiempo del siniestro el valor asegurado excede del valor asegurable, el asegurador sólo está obligado a resarcir el perjuicio efectivamente sufrido; no obstante, tiene derecho a percibir la totalidad de la prima.

Si el valor asegurado es inferior al valor asegurable, el asegurador sólo indemnizará el daño en la proporción que resulte de ambos valores, salvo pacto en contrario.

Sin embargo, las partes quedan en libertad para convenir expresamente que, sin consideración al mayor valor de las cosas aseguradas, los daños serán compensados hasta la suma concurrente del importe íntegro de la cantidad asegurada.

1605. El asegurador no indemnizará los daños y pérdidas producidos directamente por vicio propio de la cosa, o por hechos de guerra civil o internacional, salvo pacto en contrario.

Si el vicio hubiera agravado el daño, el asegurador indemnizará sin incluir el daño causado por el vicio, salvo estipulación contraria.

Parágrafo IV

DEL SALVAMIENTO Y DE LA VERIFICACION DE LOS DAÑOS

1610. El asegurado está obligado a proveer lo necesario, en la medida de las posibilidades, para evitar o disminuir el daño, y a observar las instrucciones del asegurador. Si existe más de un asegurador y median instrucciones contradictorias, el asegurado actuará según las que le parezcan más razonables, dadas las circunstancias.

Si el asegurado viola esta obligación dolosamente o por culpa grave, el asegurador queda liberado de su obligación de indemnizar, en la medida que el daño habría resultado menor sin esa violación.

1611. El asegurador está obligado a reembolsar al asegurado los gastos no manifiestamente desafortunados realizados en el cumplimiento de los deberes del artículo anterior, aunque hayan resultado infructuosos, o excedan de la suma asegurada.

En el supuesto de infraseguro se reembolsará en la proporción indicada en este Código. Si los

gastos se realizan de acuerdo a instrucciones del asegurador, éste debe siempre su pago íntegro, y anticipar los fondos, si así le fuere requerido.

Si los gastos se realizan de acuerdo a instrucciones del asegurador, éste debe siempre su pago íntegro, y anticipar los fondos, si así le fuere requerido.

1612. El asegurado no puede hacer abandono de los bienes afectados por el siniestro, salvo estipulación en contrario.
1613. El asegurado podrá hacerse representar en las diligencias para verificar el siniestro y liquidar el daño; es nulo todo pacto en contrario. Los gastos serán por cuenta suya.
1614. Los gastos necesarios para verificar el siniestro y liquidar el daño indemnizable son a cargo del asegurador, en cuanto no hayan sido causados por indicaciones inexactas del asegurado. Se excluye el reembolso de la remuneración del personal dependiente del asegurado. Se podrá convenir que el asegurado abone los gastos por la actuación de su perito y participe en los del tercero.
1615. El asegurado no puede, sin el consentimiento del asegurador, introducir cambio en las cosas dañadas que haga más difícil establecer la causa del daño, o el daño mismo, salvo que lo haga para disminuirlo, o en el interés público. La omisión maliciosa de esta obligación libera al asegurador. El asegurador sólo puede invocar esta disposición cuando proceda sin demora a la determinación de las causas del siniestro y a la valuación de los daños.

Parágrafo VIII

DEL SEGURO DE INCENDIO

1621. En caso de incendio, el asegurador indemnizará el daño causado a los bienes por la acción directa o indirecta del fuego y por las medidas para extinguirlo, las de demolición, evacuación, u otras análogas. La indemnización también debe cubrir los bienes asegurados que se extravíen durante el incendio.
1622. Los daños causados por explosión o rayo quedan equiparados a los del incendio, pero el asegurador no responde por el daño si el incendio o explosión es causado por terremoto, salvo convención en contrario.
1623. El monto del resarcimiento debido por el asegurador se determina:

- a) Para los edificios, por su valor a la época del siniestro, salvo se convenga la reconstrucción;
- b) Para las mercaderías producidas por el mismo asegurado, según el costo de fabricación; para otras mercaderías, por el precio de adquisición. En ambos casos, tales valores no pueden ser superiores al precio de venta al tiempo del siniestro;
- c) para los animales, por el valor que tenían al tiempo del siniestro; para materias primas, frutos cosechados y otros productos naturales, según los precios medios en el día del siniestro; y
- d) para el mobiliaje y menaje del hogar y otros objetos de uso, herramientas y máquinas, por su valor al tiempo del siniestro. Sin embargo, podrá convenirse que se indemnizará según su valor de reposición.

1624. Cuando en el seguro de incendio se incluye el resarcimiento del lucro cesante, no se puede convenir su valor al contratar. Cuando respecto del mismo bien se asegura el daño emergente con un asegurador, y con otro, el lucro cesante, u otro interés especial expuesto al mismo riesgo, el asegurado debe notificarles sin demora los diversos contratos.

1625. Cuando se conviene la reconstrucción o reposición del bien dañado, el asegurador tiene derecho a exigir que la indemnización se destine realmente a ese objeto y a requerir garantías suficientes. En estas condiciones el acreedor hipotecario o prendario no puede oponerse al pago, salvo mora del deudor en el cumplimiento de su obligación.

Parágrafo XI

DE LOS SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL

1644. Por el seguro de responsabilidad civil, el asegurador se obliga a indemnizar por el asegurado, cuando este llegue a deber a un tercero en razón de la responsabilidad prevista en el contrato, a consecuencia de un hecho acaecido en el plazo convenido.

1645. La garantía del asegurador comprende, además:

- a) el pago de los gastos y costas judiciales y extrajudiciales para oponerse a la pretensión del tercero. Cuando el asegurador deposite en pago la suma asegurada y el importe de los gastos y costas devengados

hasta ese momento, dejando al asegurado la dirección exclusiva de la causa, se liberará de los gastos y costas que se devenguen posteriormente; y

b) el pago de las costas de la defensa en el proceso penal cuando el asegurador asuma esa defensa.

1646. El pago de los gastos y costas se deben en la medida que fuere necesario. Si el asegurado debe soportar una parte del daño, el asegurador reembolsará los gastos y costas en la misma proporción. Si se devengan en causa civil mantenida por la decisión manifiestamente injustificada del asegurador, éste debe pagarlos íntegramente.

Las disposiciones del artículo anterior y del presente se aplican aunque la pretensión del tercero sea rechazada.

1647. La indemnización debida por el asegurador no incluye las penas aplicadas por autoridad judicial o administrativa.

1648. El seguro de responsabilidad por el ejercicio de una industria o comercio comprende la responsabilidad de las personas con funciones de dirección.

1649. El asegurado no tiene derecho a ser indemnizado cuando provoque dolosamente o por culpa grave el hecho de que nace su responsabilidad.

1650. El asegurador cumplirá la decisión judicial en la parte a su cargo, en los plazos procesales. El asegurador no puede reconocer su responsabilidad ni celebrar transacción sin anuencia del asegurado. Cuando esos actos se celebren con la intervención del asegurador, éste entregará los fondos que correspondan según el contrato, en tiempo útil para el cumplimiento diligente de las obligaciones asumidas.

El asegurador no se libera cuando el asegurado, en el procedimiento judicial, reconozca hechos de los que derive en responsabilidad.

1651. El crédito del damnificado tiene privilegio sobre la suma asegurada y sus accesorios, con preferencia sobre el asegurado y cualquier acreedor de éste aún en caso de quiebra o de concurso.

1652. El damnificado, en el juicio contra el asegurado, puede citar en garantía al asegurador hasta que se reciba la causa a prueba. En tal caso debe interponer la demanda ante el juez del lugar del

hecho o del domicilio del asegurador.

La sentencia que se dice hará cosa juzgada respecto del asegurador y será ejecutable contra él en la medida del seguro. En este juicio, o en la ejecución de la sentencia, el asegurador no podrá oponer las defensas nacidas después del siniestro.

También el asegurado puede, en caso de ser demandado por el damnificado, citar en garantía al asegurador en el mismo plazo y con idénticos efectos.

1653. Si existe pluralidad de damnificados, la indemnización debida por el asegurador se distribuirá a prorrata. Cuando se promueven dos o más acciones, se acumularán los diversos para ser resueltos por el juez que entendió en el primero.
1654. Cuando se trate de un seguro colectivo de personas y el contratante toma a su exclusivo cargo el pago de la prima, se puede convenir que el seguro cubra en primer término su responsabilidad civil respecto de los integrantes del grupo, y que el saldo corresponda al beneficiario designado.

SECCION III

DEL SEGURO DE PERSONAS

Parágrafo I

DEL SEGURO SOBRE LA VIDA

1663. El seguro se puede celebrar sobre la vida del contratante o de un tercero. Los menores de edad mayores de diez y ocho años tienen capacidad para contratar un seguro sobre su propia vida sólo si designan beneficiarios a sus descendientes, ascendientes, cónyuges o hermanos que se hallen a su cargo.
Si cubre el caso de muerte, se requerirá el consentimiento por escrito del tercero, o de su representante legal, si fuera incapaz. Es prohibido el seguro para el caso de muerte de los interdictos y de los menores de catorce años.
1664. En el seguro sobre la vida de un tercero se tomará en cuenta el conocimiento y la conducta del contratante y del tercero.
1665. Transcurridos tres años desde la celebración del contrato, el asegurador no puede invocar la

reticencia, excepto cuando fuere dolosa.

1666. La denuncia inexacta de la edad sólo autoriza la rescisión por el asegurador cuando la verdadera edad exceda los límites establecidos en su práctica comercial para asumir el riesgo. Cuando la edad real sea mayor, el capital asegurado se reducirá conforme con aquélla y la prima pagada. Cuando la edad real sea menor que la denunciada, el asegurador restituirá la reserva matemática constituida con el excedente de prima pagada y reajustará las primas futuras.
1667. Sólo se debe denunciar la agravación del riesgo que obedezca a motivos específicos previstos en el contrato.
1668. Los cambios de profesión o de actividad del asegurado autorizan la rescisión cuando agravan el riesgo, de modo tal que, de existir a la celebración este riesgo agravado, el asegurador no habría concluido el contrato. Si de haber existido ese cambio al tiempo de la celebración el asegurador hubiere concluido el contrato por una prima mayor, la suma asegurada se reducirá en proporción a la prima pagada.
1669. El asegurado puede rescindir el contrato sin limitación alguna después del primer período de seguro. El contrato se juzgará rescindido si no se paga la prima en los términos convenidos.
- El tercero beneficiario a título oneroso se halla facultado para pagar la prima.
1670. El asegurador queda liberado de pagar la suma asegurada, cuando el asegurado se ha dado voluntariamente la muerte, salvo que el contrato haya estado en vigor ininterrumpidamente durante tres años. Si el suicidio se produjo en circunstancias que excluyan la voluntad, el asegurador se libera. La prueba del suicidio del asegurado incumbe al asegurador. La del estado mental de aquél, corresponde al beneficiario.
1671. En el seguro sobre la vida de un tercero, el asegurador se libera si la muerte ha sido deliberadamente provocada por un acto ilícito del contratante.
1672. El asegurador se libera si la persona cuya vida se asegura, la pierde en empresa criminal, o por la aplicación judicial de la pena de muerte.
1673. Transcurridos tres años desde la celebración del contrato y hallándose el asegurado al día en el

pago de las primas, podrá en cualquier momento exigir, de acuerdo con los planes técnicos aprobados por la autoridad de contralor que se insertarán en la póliza:

- a) la conversión del seguro en otro saldado por una suma reducida o de plazo menor; y
- b) la rescisión con el pago de una suma determinada.

1674. Cuando en el caso del artículo precedente, el asegurado interrumpa el pago de las primas sin manifestar opción entre las soluciones consignadas, dentro de un mes de interpelado por el asegurador, el contrato se convertirá automáticamente en un seguro saldado por una suma reducida.

1675. Cuando el asegurador se libera por cualquier causa después de transcurridos tres años, no adeudará prestación alguna, salvo el valor del rescate.

1676. Cuando el asegurador se halla al día en el pago de las primas tiene derecho a un préstamo cuyo monto resultará de la póliza, después de transcurridos tres años desde la celebración del contrato. Se calculará según la reserva correspondiente al contrato, de acuerdo a los planes técnicos del asegurador, aprobados por la autoridad de contralor. Se puede pactar que el préstamo se acordará automáticamente para pago de las primas no abonadas en término.

1677. No obstante la reducción prevista en artículos precedentes, el asegurado puede, en cualquier momento, restituir el contrato a sus términos originarios con el pago de las primas correspondientes al plazo en el que rigió la reducción, con sus intereses al tipo aprobado por la autoridad de contralor, de acuerdo con la naturaleza técnica del plan y en las condiciones que determine.

Parágrafo II

DEL SEGURO DE VIDA EN BENEFICIO DE TERCEROS

1678. Se puede pactar que el capital o renta que debe pagarse en caso de muerte, se abone a un tercero sobreviviente, determinado o determinable al momento del evento. EL tercero adquiere un derecho propio al tiempo de producirse el evento. Cuando su designación sea título oneroso, podrá fijarse un momento anterior. Excepto el caso en que la designación sea a título oneroso, el contratante puede revocarla libremente aunque se haya hecho en el contrato.

1679. Los herederos legítimos del asegurado tienen derecho a la colación o reducción por el monto de las primas pagadas.
1680. Designadas varias personas sin indicación de cuota parte, se entiende que el beneficio es por partes iguales. Cuando se designe a los hijos, se entiende los concebidos y los sobrevivientes al tiempo de ocurrido el evento previsto. Cuando se designe a los herederos, se entiende a los que por la ley suceden al asegurado, si no hubiere testamento, habiéndolo, se tendrá por designados a los herederos instituidos. Si no se fija cuota parte, el beneficio se distribuirá conforme a las cuotas hereditarias.
- Quando el asegurado no designe beneficiario o por cualquier causa la designación se haga ineficaz o quede sin efecto, se entiende que designó a los herederos.
1681. La designación de beneficiario se hará por escrito sin formalidad determinada, aún cuando la póliza indique o exija una forma especial. Es válida aunque se notifique al asegurador después del evento previsto.
1682. La quiebra o el concurso del asegurado no afecta el contrato de seguro. Los acreedores sólo pueden hacer valer sus acciones sobre el crédito por rescate ejercicio por el concursado o sobre el capital que deba percibir si se produjo el evento previsto.
1683. Las disposiciones de esta sección se aplican al contrato de seguro para el caso de muerte, de supervivencia, mixto, u otros vinculados con la vida humana, en cuanto sean compatibles por su naturaleza.

LIBRO SEGUNDO

DE LAS CONDICIONES GENERALES DEL TRABAJO

TITULO PRIMERO

De la Duración Máxima de las Jornadas

- Art.1942.- La jornada ordinaria de trabajo efectivo, no podrá exceder, salvo casos especiales previstos en este Código, de ocho horas al día o cuarenta y ocho horas semanales, cuando el trabajo fuere diurno, ni de siete horas por día o cuarenta y dos horas en la semana, cuando el trabajo fuere nocturno.

Art.201.-

Cuando por circunstancias especiales deban aumentar las horas de jornada, este trabajo será considerado extraordinario a los efectos de su remuneración y en ningún caso podrá exceder de tres horas diarias, ni sobrepasar en total cincuenta y siete horas por semana, salvo las excepciones especialmente previstas en este Código.

TITULO TERCERO

De las Vacaciones Anuales Remuneradas

Art.2189.-

Todo Trabajador tiene derecho a un período de vacaciones remuneradas después de cada año de trabajo continuo al servicio del mismo empleador, cuya duración mínima será:

- a) Para trabajadores de hasta cinco años de antigüedad, doce días corridos;
- b) Para trabajadores con más de cinco años y hasta diez años de antigüedad, diez y ocho días corridos; y,
- c) Para trabajadores con más de diez años de antigüedad, treinta días corridos.

Las vacaciones comenzarán en día lunes o el siguiente hábil si aquel fuese feriado.

El hecho de continuidad del trabajo se determina de acuerdo con lo que dispone el Art.939, inciso c) de este Código.

Será absolutamente nula la cláusula del contrato de trabajo que tienda a interrumpir la continuidad de los servicios prestados o por prestarse.

Art.2190.-

En las labores en que el trabajo no se efectúe con regularidad todo el año, se considerará cumplida la condición de continuidad en el servicio, cuando el interesado haya trabajado durante un mínimo de ciento ochenta días en el año, y en los trabajos contratados a destajo, cuando el trabajador haya devengado el importe mínimo de ciento ochenta salarios, percibirá el importe de las vacaciones proporcionales al tiempo trabajado.

XXVIa. REUNION DEL
CIH

ACTA

GRUPO TECNICO

Nº 3

ACTA DEL GRUPO TECNICO N°3

En la ciudad de Asunción, República del Paraguay entre los días 2 al 4 de marzo de 1998, se ha reunido el Grupo Técnico N° 3, bajo la Presidencia del Capitán de Navío Gregorio HERRERA y la Relatoría del Capitán de Navío Angel O, LOPEZ, ambos de la Delegación del Paraguay.

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

El Grupo tuvo a su cargo el tratamiento de los siguientes puntos del temario:

4. Régimen Unico de Seguridad – Adecuación del SOLAS.
El Grupo continuó con el Tratamiento de este Reglamento, presentando la Delegación Argentina, en su calidad de Coordinadora el documento que contiene lo acordado hasta la reunión de Foz de Iguazú (1 al 3 de diciembre de 1997) y las sugerencias recibidas de la Delegación del Brasil.

- Fueron considerados los siguientes títulos, capítulos, reglas e ítems:

Título I – Capítulo 1, acordados en su totalidad las reglas 1, 3, y 4 y de la Regla 2 quedó pendiente el ítem 4.

Título I – Capítulo 2 y 3, acordados en su totalidad.

Título II – Capítulos 1, 2, 3 y 4, acordados en su totalidad.

Título II – Capítulo 5, regla 1, acordados los ítems 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, y 9. El ítem 8 queda sujeto a verificación y acuerdo posterior.

Reglas 2, 3 y 4: acordadas en su totalidad.

Capítulo 6 – Acordado en su totalidad.

Capítulo 7 – Regla 1 acordada salvo el ítem 4, queda sujeto a revisión y acuerdo posterior.

Regla 2, acordada en su totalidad.

Regla 3, acordado el ítem 1, salvo el 1.4.-

A partir del ítem 2, Regla 3, Capítulo 7, Título II, se continuó con la consideración del Proyecto de Reglamento en estudio recibido inicialmente.

Ítem 2.1., el número de arranques consecutivos se reduce de 12 a 9.

Se agrega el ítem 2.6, con el siguiente texto: "se tomarán medidas para reducir al mínimo la entrada de aceite a los sistemas de aire comprimido y para purgar estos sistemas".

Ítem 3, acordado salvo 3.6, 3.7 y 3.8 que se eliminan.

Ítem 4, acordado en su totalidad.

Regla 4, sujeta a nueva redacción y posterior consideración.

Regla 5, ítem 1 acordado;

Ítem 2 acordado, con el 2.1. en lugar de 160 N, excesiva.

En 2.2. quedó a confirmar la velocidad angular.

Items 3 y 4 acordados.

Item 5 acordado salvo el 5.1. en que se agrega "El aparato de gobierno principal y el aparato de gobierno auxiliar estarán dispuestos de modo que el fallo de uno de los dos no inutilice al otro".

Item 6, 7, 8, 9 y 10 acordados.

Item 11 acordado con el agregado de: "Además dicha posición angular deberá ser visible en el compartimento en el que se halla el aparato de gobierno auxiliar"

Item 12 acordado con correcciones de forma y eliminando 12.5. Este ítem se trasladó al final de la Regla como ítem 15.

Item 13, 14 y 15 acordados con corrección del Nro. de orden y de forma.

Regla 6, ítem 1 acordado con la inclusión en 1.2 de la transcripción del texto del SOLAS actualizado, Capítulo III - 1 - parte C, Regla 31, ítem 2.2.

Item 2, 3 y 4 acordados.

Item 5, sujeto a verificación y posterior acuerdo.

Regla 7, acordado con el siguiente texto al final. "... cumplirán con las prescripciones establecidas por la Administración o por las de una organización reconocida".

Regla 8, acordada con el siguiente texto al final: "... deberán cumplir las prescripciones de la Administración o por las de una organización reconocida".

Capítulo 8 – Regla 1. Item 1 acordado con el siguiente texto: "Las prescripciones de este Capítulo son aplicables a instalaciones de potencia no mayor a 375 KW y en general no son aplicables a instalaciones con motores nafteros que consuman hidrocarburos de punto de inflamación (vaso cerrado) menor a 43°C".

Item 2 acordado con el siguiente texto: "En los sistemas de combustible y lubricación, las tuberías y sus accesorios serán de acero o de otro material aprobado, si bien se permitirá el uso limitado de tuberías flexibles en puntos en que la administración considere que son necesarias. Estas tuberías flexibles serán de material piroresistentes aprobado e instaladas de modo satisfactorio para la administración".

Item 3, acordado con el siguiente texto: "El montaje e instalación de los distintos elementos de máquinas se hará acorde a una norma de la Administración o de una organización reconocida".

Item 4, acordado.

Regla 2, ítem 1 acordado siendo que el número de arranques consecutivos será de 9 en lugar de 12.

Item 2 y 4 acordados.

Item 3, acordado eliminando el 3.2.

Item 5, sujeto a revisión.

Capítulo 9 – Regla 1, ítem 1 y 2 acordados.

Item 3, acordado con el siguiente texto: "Todas las instalaciones y los equipos eléctricos serán diseñados, fabricados e instalados para funcionar con ángulos de escora, asiento y temperatura ambiente de acuerdo a normas de la Administración o de una organización reconocida".

Item 4, 5 y 6 acordados.

Regla 2 con sus ítems acordados.

Regla 3, acordada con el agregado en el ítem 5 de lo siguiente: "5.6. Espacio de la bomba c.i. de emergencia en buques de pasajeros y tanques".

Regla 4, acordada con sus ítems correspondientes.

Capítulo 10 – Regla 1, ítem 1 acordado con el siguiente texto: "El presente Capítulo no será de aplicación a las lanchas de pasajeros".

Item 2, 3 y 4 acordados.

Título III – Capítulo 1 - Regla 1, acordado salvo el ítem 1 que se elimina.

Capítulo 2 - Regla 1, ítem 1 acordado con el siguiente texto: "Toda lancha de pasajeros cuya eslora sea mayor o igual a 20 metros poseerá un sistema general de extinción por agua compuesto por bombas, colector, bocas y mangueras contra incendios ajustados a las prescripciones siguientes".

Item 2, sujeto a verificación posterior.

Item 3, acordado con la siguiente redacción para el 3.2. "En embarcaciones multicasco de eslora mayor de 20 metros dicha bomba será de accionamiento independiente" y en lo posible ubicada fuera del espacio de máquinas".

Item 4, acordado con la incorporación al final de 4.6. de la expresión "al menos con un chorro"

Item 5, acordado con el siguiente texto para el 5.1: "cada manguera debe proveerse con lanza y acople, ser de material aprobado y estar lista para su uso, en posición próxima al hidrante. Su longitud no será mayor a 15 m, siempre que ello no resulte en trayectorias con

recorridos que dificulten la tarea de extinción".

Regla 2 y Regla 3, sujetas a revisión y verificación posterior.

Regla 4, ítem 1, acordado salvo 1.3, 1.5 y 1.6.

Ítem 2, acordado salvo el 2.2 que se elimina.

Ítem 3, acordado salvo el 3.6 que se elimina.

Ítem 4, 5 y 6 acordados.

Ítem 7, eliminado.

Ítem 8, acordado con correcciones en 8.1. en que se elimina "y de dimensión no menor a 450 x 450 mm accionable desde dentro y desde fuera. 8.3. incluyendo al final "y sea accionable desde dentro y desde fuera.

Capítulo 3 – Regla 1, ítem 1, acordado.

Ítem 2, acordado salvo el 2.5 que queda sujeto a confirmación.

Ítem 3, los 3.1. y 3.2 a revisión y estudio posterior; 3.3, 3.4, 3.5 y 3.6 acordados.

Ítem 4, acordado.

Ítem 5, el 5.1 acordado con el siguiente texto al final "Bastará que el diámetro sea suficiente para un caudal de agua de 140 m³/h.

Ítem 6 acordado.

Ítem 7, acordado con el siguiente texto; para el 7.2 "habrá al menos dos bocas cerca del acceso al espacio de máquinas y en embarcaciones de eslora mayor a 30 metros, una de ellas deberá estar dentro del espacio de máquinas".

Ítem 8 y 9, acordados.

Regla 2, ítems 1,2,3,4,5,6,7,8 y 9, acordados con ligeras correcciones de forma.

Con el tratamiento de la Regla 2 se dio por concluida la consideración en esta reunión, del Régimen Unico de Seguridad, Adecuación del SOLAS.

El Grupo sugiere que las delegaciones presenten para la próxima reunión su opinión acerca de autorizar o no el uso de motores nafteros en embarcaciones de pasajeros nuevas.

Se recibe de la Delegación Argentina el Proyecto del Título IV – "Dispositivos y Medios de Salvamento en Embarcaciones Tripuladas" que incluye el Capítulo 1 con sus reglas 1, 2, 3 y 4.

Los puntos 5. Reglamento sobre Polución – Adecuación del MARPOL y 8. Reglamento para Transporte de Mercaderías Peligrosas del Temario no fueron considerados por falta material de tiempo.

El Grupo reitera lo indicado oportunamente referente a la imposibilidad de iniciar el tratamiento de estos puntos hasta tanto se finalice con el estudio del Régimen

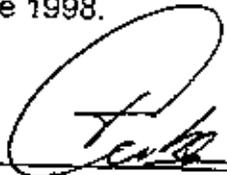
Unico de Seguridad (Adecuación del SOLAS). Solicitando por tanto no incluir estos ítems en el Temario de la próxima reunión.

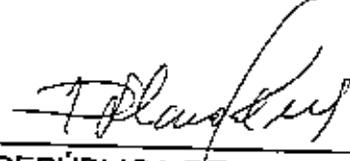
Visto que oportunamente el CIH estableció como plazos para la finalización del Reglamento de Adecuación del SOLAS, la reunión XXVIII y para los Reglamentos de Transporte de Mercaderías Peligrosas y Adecuación del MARPOL, la reunión XXIX y que las diversas Delegaciones han manifestado la imposibilidad de incrementar el número de especialistas para el tratamiento simultáneo de dichos Reglamentos, el Grupo coincidió en recomendar al CIH, la realización de reuniones intermedias, al menos una entre cada uno de los períodos restantes y de al menos cuatro días de duración hasta la referida reunión XXIX, de forma tal que exista una razonable probabilidad de finalizar el tratamiento de los tres Reglamentos pendientes.

En particular, el Grupo sugiere que de accederse a la recomendación la primera reunión intermedia se celebre durante la última semana del mes de abril.

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

El Grupo labra la presente, suscribiéndose la misma a los 4 días del mes de marzo de 1998.


REPUBLICA ARGENTINA


REPÚBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPÚBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

AGREGADO I

LISTA DE PARTICIPANTES DEL

GRUPO TECNICO Nº 3
Asunción, 2 al 4 de marzo de 1998

ARGENTINA

SP. Ing. Juan Carlos CUBISINO
Jefe Sección Construcción Naval
Prefectura Naval Argentina



BOLIVIA

Lic. Ruzena VILLAROEL
Escritorio Hidrovía
Ministerio de Relaciones Exteriores

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. Angel Osvaldo LOPEZ CABALLERO
Jefe Departamento Técnico
Prefectura General Naval

C.N. Gregorio HERRERA ESCOBAR
Jefe de Recursos Humanos
Arsenal de Marina

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

URUGUAY

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

SECRETARIA EJECUTIVA

Dr. Marcelo ERCOLI

XXVIa. REUNION DEL
CIH

ACTA

GRUPO TECNICO

Nº 4

ACTA DEL GRUPO TECNICO N° 4

En la Ciudad de Asunción, República del Paraguay, durante los días 2, 3 y 4 del mes de marzo de 1998, se reúne el Grupo Técnico bajo la Presidencia del Ing. Oscar Benito CORTESSI y con la Relatoría del Guardiamarina (JM) Rubén RODRIGUEZ, ambos de la Delegación del Paraguay.-

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

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

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

Se utilizaron como elementos de trabajo el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná sobre Navegación y Seguridad y el Acta del Grupo Técnico N° 4 de la XXVa. Reunión del CIH en la Ciudad de Montevideo-República Oriental del Uruguay, realizada entre el 6 y el 8 de octubre de 1997.

Del análisis de las posibles hipótesis de hechos contaminantes que generarían reembolsos por los gastos que demandan las operaciones de lucha contra la contaminación se han detectado las siguientes posibilidades y sugerencias:

1. Cuando un hecho contaminante se produzca en las aguas de un determinado país, y las autoridades competentes de dicho país proceden a efectuar la limpieza respectiva, en tal caso el reembolso por los gastos que demanden las operaciones de lucha contra la contaminación se rige por la legislación nacional del país en cuya jurisdicción se produjo el derrame.

Sugerir al CIH que recomiende a los gobiernos la adopción del sistema de responsabilidad objetiva para el reembolso de los gastos que demanden la lucha contra la contaminación de las aguas.

2. Si el hecho contaminante se produce en aguas jurisdiccionales de un país cuyas autoridades competentes solicitan la colaboración de otro y deba responder por el reembolso de gastos en los términos del Art. 99, 3er. Párrafo del Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná sobre Navegación y Seguridad, sugerir al CIH el estudio de la posible fijación de plazos para el cumplimiento de lo establecido en la mencionada norma

relativa a la obligatoriedad de resarcimiento de los gastos de lucha contra la contaminación por parte de los Armadores.

3. Si producido el hecho contaminante en aguas jurisdiccionales de un país, la contaminación se traslada a las costas de otro país cuyas autoridades competentes se ven obligadas a efectuar la limpieza de las aguas, permaneciendo el buque que originó el hecho contaminante en aguas del primer país, estudiar la viabilidad de iniciar las actuaciones de cobro dentro del país que efectuó la limpieza de las aguas.
4. Recomendar al CIH la convocatoria de especialistas en seguros para la próxima reunión, a fin de reglamentar el Protocolo Adicional sobre Seguros. Sugerir en consecuencia como solución inmediata la exigencia de un seguro tipo (P&I) que contemple el reembolso de los gastos que demanden las operaciones de lucha contra la contaminación.

Con respecto al punto 7, Plan de Contingencia, la Delegación de Brasil presentó una lista de información general de los responsables del Plan Nacional de Contingencia y Plan Regional de Contingencia para el sector de la Hidrovía de su responsabilidad.

La Delegación del Uruguay presentó una lista de información general de los responsables del Plan Nacional de Contingencia, Planes Regionales y Locales y se compromete a acercar su Plan Regional del Río Uruguay.

La Delegación Argentina informó que el Plan de Contingencia vigente será remitido a los demás países vía Secretaría Ejecutiva.

Con respecto a los Planes de Contingencia, la Delegación del Paraguay manifestó que no cuenta con un Plan Nacional. En consecuencia, las restantes delegaciones le solicitaron la elaboración de un proyecto en tal sentido a fin de poder compatibilizar los planes respectivos de los cinco países.

 La Delegación del Paraguay aceptó la propuesta y se comprometió a presentar un papel de trabajo para la próxima reunión.

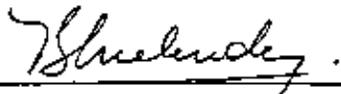
En el mismo sentido se manifestó la Delegación de Bolivia.

 Los representantes de los Países se comprometen a intercambiar informaciones con antelación a la próxima reunión, a fin de adelantar su tratamiento.

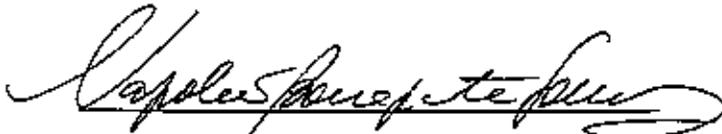
Las Delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil y Uruguay agradecen la hospitalidad brindada por las autoridades Paraguayas.

El Grupo Técnico N° 4, clausuró sus deliberaciones el día 4 de marzo del año en curso con la aprobación de la presente acta.


REPÚBLICA ARGENTINA


REPÚBLICA DE BOLIVIA


REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPÚBLICA DEL PARAGUAY


REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY





AGREGADO I

**LISTA DE PARTICIPANTES DEL
GRUPO TECNICO Nº 4**

Asunción, 2 al 4 de marzo de 1998

ARGENTINA

- Dra. Beatriz Cristina MELENDEZ
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del
Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
- C.F. (auditor) Guillermo Josué BARTOLETTI
Jefe de Despacho Marítimo
Armada Argentina
- Pref. Mario Gustavo ROMERO
Jefe División Inspecciones Técnicas
Prefectura Naval Argentina
- SubPref. Carlos Héctor FIGUEROA
Jefe de Sección Asuntos Administrativos
Prefectura Naval Argentina

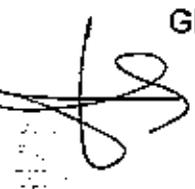
BOLIVIA

- Lic. Hugo FERRUFINO MUÑOZ
Director de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

BRASIL

- 
- C.N. NAPOLEAO Bonaparte Gomes
Comando de Operacoes Navais
Marinha do Brasil

PARAGUAY

- 
- Ing. Oscar Benito CORTESSI G.
Asesor Hidrovía
Administración Nacional de Navegación y Puertos
- 
- Tte.Frag(JM) Víctor H. RONZEWSKI
Oficina de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres
Armada del Paraguay
- 
- GD (JM) Rubén RODRIGUEZ
Prefectura General Naval
- 

Cap. Anibal ZARZA
Gerente Hidrovía
Administración Nacional de Navegación y Puertos

Dr. Julio C. BOBADILLA
Asesor Legal – Gerencia Hidrovía
Administración Nacional de Navegación y Puertos

URUGUAY

C.F (CP) Ernesto SERRON
Asesor Técnico
Prefectura Nacional Naval

A vertical column of handwritten marks on the left side of the page. From top to bottom: a circular stamp, a signature, the initials 'L.S.', another signature, a circular stamp, and a signature.

**INFORME DE LA REUNION EXTRAORDINARIA DE JEFES DE DELEGACION
DEL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA
PARAGUAY/PARANÁ
(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Paimira)**

En la Ciudad de Buenos Aires, República Argentina, en la Secretaría Ejecutiva, el día 8 de diciembre de 1997, los Jefes de Delegación del Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná (Puerto de Nueva Paimira), se reunieron en cumplimiento de la XXVa. Reunión (Decisión VXXVa.).

La integración de las Delegaciones se encuentra en el presente Informe, como así también la nómina de los Jefes de Delegación de la Secretaría Ejecutiva del Comité y Organismos Regionales.

El Presidente de Turno, Ing. Jorge SANGUINETTI, de la República Oriental del Uruguay, dio la bienvenida a los participantes y procedió a la apertura de la reunión, quedando a cargo de la Secretaría Ejecutiva.

Posteriormente se aprobó el temario de la reunión de la siguiente manera:

1. Informe de la Actividad desarrollada por el Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná en la XXVa. Reunión.
2. Redacción de los documentos a ser considerados por el Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná.
Cancilleres.
 - Síntesis de lo realizado por el Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná en la XXVa. Reunión.
 - Proyecto de resolución para incorporar a los Ordenamientos Jurídicos Nacionales, los Reglamentos de Inspecciones y Certificado de Seguridad de la Hidrovia y el "Régimen Unico de Infraacciones de la Hidrovia Paraguay-Paraná".
 - Proyecto de Resolución Consultivo.
 - Proyecto de Declaración Conjunta.
3. Acta de la Reunión de Grupos Técnicos.
4. Reglamento de Reconocimientos de Seguridad para Embarcaciones de la Hidrovia Paraguay-Paraná.
5. Régimen Unico de Infraacciones de la Hidrovia Paraguay-Paraná.

I. Pasando al tratamiento del Punto 1 de la agenda, el Presidente de Turno, Ing. Jorge Sanguinetti, dio la bienvenida a los Jefes de Delegación presentes y Organismos Regionales, dando cuenta de la actividad desarrollada por la Secretaría Ejecutiva en cumplimiento de la XXVa. Reunión del Comité y la presente reunión de Jefes de Delegación, resaltando aquellos aspectos relacionados con los documentos elaborados, a fin de presentar a consideración de la Comisión de la Cuenca del Plata, particularmente en lo que respecta a la necesidad que existe de incorporar a los Ordenamientos Jurídicos Nacionales los Reglamentos que dicte el CIH, a fin de asegurar, en la práctica,

[Handwritten signature and initials]

[Handwritten signature]

Regulatorio adecuado que permita a los usuarios del sistema, competir en igualdad de condiciones, y la creación del "Foro Consultivo" a fin de constituir un ámbito de participación, en el cual las Organizaciones no Gubernamentales Ambientalistas, la Comunidad Indígena, las Comunidades Ribereñas y la Sociedad Civil en general, pueden presentar sus inquietudes e interrogantes dentro del marco creado por el propio Comité.

Finalmente efectuó un análisis sobre las implicancias que reviste este Programa, para lograr el afianzamiento del Desarrollo Regional iniciado, por lo que adquiere particular significación la "Declaración Conjunta de los señores Cancilleres" donde reafirman el interés prioritario de ese Foro, por uno de los programas en ejecución de mayor aptitud para vertebrar y afianzar el proceso de Integración Política, Social y Económica de los países que conforman la Cuenca del Plata.

- II. Luego de un prolongado intercambio de ideas, se acordó la redacción final del "Proyecto de Declaración Conjunta" para ser propuesto a los señores Cancilleres (se agrega como Anexo II).
- III. Se acordó seguidamente el texto del "Proyecto de Resolución para la Incorporación a los Ordenamientos Jurídicos Nacionales, de los reglamentos dictados por el CIH", para ser elevado a la Reunión de Cancilleres (se agrega como Anexo III).
- IV. Las delegaciones coincidieron en la necesidad de incluir en la agenda de la próxima reunión del Comité, el tema sobre "Mejoras a la Infraestructura Física de la Hidrovía Paraguay-Paraná".
- V. Las Delegaciones coincidieron respecto al texto del "Reglamento de Reconocimientos, Inspecciones y Certificado de Seguridad para Embarcaciones de la Hidrovía" y el "Régimen Unico de Infracciones y Sanciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná".
- VI. Respecto a los puntos 3, 4 y 5 del Temario aprobado se adoptaron las siguientes decisiones:
 1. Aprobar las Actas de las Reuniones de los Grupos Técnicos N° 1 y N° 2, que sesionaron en la Ciudad de Foz de Iguazú, República Federativa del Brasil, los días 1, 2 y 3 de diciembre del cte. año.
 2. Instruir a la Secretaría Ejecutiva para que incluya en el Temario de la XXVla. Reunión del CIH, el numeral "Mejoras a la Infraestructura Física de la Hidrovía Paraguay-Paraná".
 3. Instruir a la Secretaria Ejecutiva para que convoque a una Reunión de Jefes de Delegación en la Ciudad de Montevideo-República Oriental del Uruguay, previa a la Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata.

afe

SA

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

- VII. Las Delegaciones de la República Argentina, de la República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, expresaron su agradecimiento a la Secretaría Ejecutiva por la cálida acogida y hospitalidad que les dispensaron durante la realización de la presente reunión.
- VIII. Los señores Jefes clausuraron sus deliberaciones el día 8 de diciembre del cte. año, con la aprobación de la presente Acta.



REPUBLICA ARGENTINA



REPUBLICA DE BOLIVIA



REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL



REPUBLICA DEL PARAGUAY



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

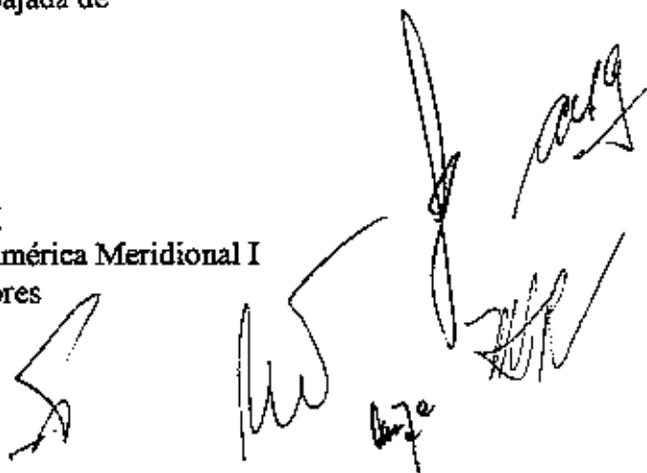
- Emb. Carlos ONIS VIGIL
Jefe de Delegación a/c
Subsecretaría de Política Latinoamericana
Ministerio de Relaciones Exteriores
- Sr. Rogelio WEIDMANN
Presidente de la Comisión de Coordinación
Interjurisdiccional del Programa Hidrovía
Paraguay-Paraná
- Cap. Enrique Oscar OYHAMBURU
Jefe de Grupos Técnicos
Vocal de la Comisión de Coordinación
Interjurisdiccional del Programa Hidrovía
Paraguay-Paraná

BOLIVIA

- Lic. Ana Maria SOLARES GAITE
Viceministro de Relaciones Exteriores Económicas
Internacionales e Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores
- Lic. Francisco Javier TERCEROS SUAREZ
Ministro Consejero de la Embajada de
Bolivia en Buenos Aires
- Lic. Miriam ORELLANA
Consejero Comercial de la Embajada de
Bolivia en Buenos Aires

BRASIL

- Dra. María Luiza RIBEIRO VIOTTI
Ministra Chefe da Divisao da América Meridional I
Ministério das Relacoes Exteriores



C. Alte. Murillo de Moraes Rego Correa BARBOSA
Subchefe do Estado - Maior da Armada
Ministério da Marinha

C.F. Dalton Castro SEGUI
Chefe de Departamento - Directoría de Portos e Costas

Sr. Lineu Pupo DE PAULA
Secretario - Embaixada do Brasil em Buenos Aires

PARAGUAY

Ing. Ramón Amado CABRERA
Director General de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores

URUGUAY

Ing. Jorge SANGUINETTI
Jefe de Delegación

Ing. Conrado SERRENTINO
Subsecretario - Ministerio de Transportes y Obras Públicas

Dr. Julio César LUPINACCI
Embajador - Director de Asuntos Limitrofes
Ministerio de Relaciones Exteriores

Dr. Jorge A. SERE STURZENEGGER
Ministro Consejero - Embajada de Uruguay en Buenos Aires

SECRETARIA EJECUTIVA

Sr. Jesús GONZALEZ

Srta. Beatriz Alicia PEREZ

P.M. Edgardo Alberto OJEDA

Sra. Stella Maris PEREZ

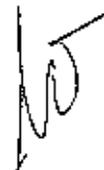
Sr. Alfredo GONZALEZ

Handwritten signatures and initials corresponding to the names in the list above. From left to right: a signature for Jesús González, a signature for Beatriz Alicia Pérez, a signature for Edgardo Alberto Ojeda, a signature for Stella Maris Pérez, and a signature for Alfredo González.

I. ORGANISMOS REGIONALES

CIC

Sr. Juan José PIAGGIO PUIG
Secretario Ejecutivo



Na cidade de Foz do Iguaçu, República Federativa do Brasil, durante os dias 1, 2 e 3 do mês de dezembro de 1997, se reuniu o Grupo Técnico nº 1 sob a presidência do Capitão de Fragata Dalton Castro Seguí e a relatoria do Engenheiro Alexandre José Trinas de Freitas, ambos da Delegação do Brasil.

A Delegação da Bolívia não compareceu à reunião, sendo necessário que as deliberações apresentadas na presente ata sejam posteriormente por ela ratificadas.

A Relação dos Participantes é apresentada no Anexo I da presente ata.

O Grupo teve por incumbência analisar os seguintes tópicos do temário aprovado para a Reunião Extraordinária dos Grupos Técnicos:

1. Regulamento Único de Inspeções

Foi alterada a redação do item 1.5.1 para o seguinte:

"... a Autoridade Competente poderá confiar tais tarefas a inspetores das Organizações reconhecidas."

Foi adotada a seguinte redação para o segundo parágrafo do item 2.5.2.b.4):

"A Administração poderá considerar equivalente e dispensar da realização de novas vistorias para verificação dos itens listados no parágrafo anterior, inclusive da docagem, aquelas embarcações que tenham vigente uma inspeção especial por uma Sociedade Classificadora reconhecida por essa Autoridade. Nesses casos se complementar a mesma com uma vistoria flutuando, de acordo com o especificado em b.2)."

Foram aprovados os itens de 2.5.3.b.1) a 2.5.3.b.6), conforme sua redação original, sendo introduzido o item 2.5.3.b.7) com a seguinte redação:

"Os prazos previstos para as provas e manutenção dos dispositivos de combate à incêndio e dispositivos salva-vidas, poderão ser adequados por intermédio de norma específica da Administração."

Foi alterada a redação do item 2.5.5 para o seguinte:

"... não será superior aos seguintes:

- Seis (6) anos para embarcações autopropulsadas ou embarcações tripuladas sem propulsão...."

Foi efetuada a seguinte alteração no final do texto do item 2.6:

"... de acordo com o tipo, serviço e idade da embarcação, registrando-se os resultados no Livro de Inspeções.

Para aquelas embarcações não enquadradas nessas prescrições mínimas, sua aplicação ficará a critério da Administração."

Foram aprovados os itens 2.6.1, 2.6.4, 2.6.5, 2.6.6.2 e 2.6.8, penderes da última reunião, com o texto originalmente proposto, tendo sido aceita a proposta apresentada pelo Brasil na XXVª Reunião do CIH. Foi adotada a seguinte redação para o item 2.6 do Regulamento:

“O alcance das seguintes condições:

- Embarcações propulsadas com arqueação bruta maior que 500; ou
- Rebocadores com potência propulsiva maior que 1491 kw (2000 HP); ou
- Embarcações tanques, gaseiras ou quimiqueiras, quando não se prescreva outra coisa em 2.7 ou 2.8.”

Foi aprovado o novo modelo proposto para o Certificado de Segurança da Navegação.

Foi consensuado pelas quatro delegações presentes que o texto final do regulamento, apresentado no Anexo II, é adequado para a aplicação nas embarcações da Hidrovia, considerando-se sua análise encerrada. O Grupo solicita à Secretaria Executiva que o texto final do Regulamento de Vistorias, Inspeções e Certificado de Segurança para Embarcações da Hidrovia seja encaminhado para ratificação pela Delegação da Bolívia com a maior brevidade possível, com o objetivo de possibilitar sua aprovação do CIH na XXVIª reunião, desde que a Delegação da Bolívia não solicite qualquer alteração.

2. Regime Único de Segurança - Adaptação do SOLAS.

Inicialmente foram discutidos os itens pendentes da última reunião, tendo sido acertado que:

a) Foi aprovado o texto da Regra 1.2 do Capítulo 3 do Título II, modificado na última reunião, ficando em suspenso o valor proposto de 750 mm. A Delegação Argentina apresentará um estudo a respeito desse valor baseado nas características das embarcações existentes. Será previsto também um texto para as embarcações com “lançamento” na proa e com a popa sem “lançamento”.

b) A aprovação do texto Regra 1.5 do Capítulo 4 do Título II ficou ainda em suspenso em virtude de não ter havido consenso. As Delegações Brasileiras e Argentinas apresentaram propostas diferentes para a vazão mínima das bombas de esgoto das lanchas de passageiros, sendo necessário um estudo mais elaborado para avaliar as possíveis implicações de cada procedimento proposto.

c) O texto da Regra 1.1 do Capítulo 5 do Título II ficou alterado para o seguinte:
“As prescrições seguintes serão aplicáveis às embarcações de comprimento maior que 20 metros”.

Em seguida se passou a discussão dos itens ainda não comentados nas reuniões anteriores, sendo acertadas as alterações apresentadas a seguir.

A Delegação Argentina solicitou que o texto final do 3º parágrafo da Regra 1.5 do Capítulo 5 do Título II fosse suprimido, ficando a redação final dessa regra da seguinte forma:

“O paiol de amarras não poderá ser drenado para o pique de vante.”

A Delegação Brasileira informou que, a princípio, considera o novo texto satisfatório, solicitando, entretanto, um prazo para avaliar as suas possíveis implicações e apresentando uma posição definitiva na próxima reunião.

Foi suprimida a Regra 1.6 do Capítulo 5 do Título II.



Foi retirada a frase final da Regra 1.8.1.1 do Capítulo 5 do Título II, ficando o texto da seguinte forma:

“.1 Uma válvula de não retorno na extremidade de aspiração de esgoto de qualquer bomba que tenha conexão com a água ou desde tanques.”

Foi retirada a frase final da Regra 1.8.1.2 do Capítulo 5 do Título II, ficando o texto da seguinte forma:

“.2 Válvulas de fechamento e retenção nas caixas de válvulas de distribuição.”

O texto da Regra 1.8.1.3 do Capítulo 5 do Título II foi alterado para o seguinte:

“.3 Válvulas de fechamento e de retenção nas aspirações das tomadas diretas ou de emergência e em todo ramal que não passe pela caixa de válvulas de distribuição.”

As Regras 1.8.1.4, 1.8.1.5, 1.8.3 e 1.8.4 (Título II - Capítulo 5) ficaram em suspenso por solicitação da Delegação do Brasil em virtude de ter sido considerado necessário um estudo mais elaborado para verificar as suas implicações, face os esclarecimentos adicionais apresentados pela Delegação Argentina durante os trabalhos.

Foi retirado do texto da Regra 1.9.2 do Capítulo 5 do Título II a expressão "... dentro de uma margem de 5 mm ...".

Foram corrigidas as fórmulas apresentadas na Regra 1.9.2.1 do Capítulo 5 do Título II para as seguintes:

a) Coletores: $d = 25 + 1.68 \times [L \times (B + D)]^{0.5}$ (mm)

b) Ramais: $d = 25 + 2.15 \times [c \times (B + D)]^{0.5}$ (mm)

Foi corrigido o texto da Regra 1.9.2.3 do Capítulo 5 do Título II para o seguinte:

“.3 Tomadas Diretas: O diâmetro da tubulação de esgoto dessas tomadas não será menor do que o calculado em 1), sendo que quando exista uma tomada em cada bordo poderá reduzir-se esse valor para o requerido em 2)”

Foi retirada a expressão "... ou dinamicamente sustentadas" da Regra 2.2 do Capítulo 5 do Título II. Os valores apresentados para a vazão mínima nesta regra ficaram em suspensos para uma análise mais elaborada pela Delegação do Brasil, face aos esclarecimentos adicionais apresentados pela Delegação Argentina na reunião.

Foi retirado o texto "Na medida do possível não haverá mais de 2 válvulas de não retorno na linha de aspiração das bombas" da Regra 2.3 do Capítulo 5 do Título II.

A Regra do Capítulo 5 do Título II 2.5 ficou em suspenso para uma análise posterior pela Delegação do Brasil face aos esclarecimentos adicionais apresentados na reunião.

A Regra 3.1 ficou em suspenso para que a Delegação Argentina verifique a possibilidade de atender a solicitação do Brasil de retirar a expressão "... Se o comprimento é menor que 91 m".

Foi acrescido ao final do texto da Regra 3.2 do Capítulo 5 do Título II a expressão "... ou equivalente.”.

[Handwritten initials and a large signature]

[Handwritten signature]

Foi retirado do texto da Regra 3.3 do Capítulo 5 do Título II a expressão "... ou embarcações dinamicamente sustentadas ...".

A Delegação do Brasil solicita que o número mínimo de bombas apresentados na Regra 3 também permaneça em suspenso até a próxima reunião, para que sejam efetuados estudos adicionais para que sejam avaliadas suas implicações.

Foi retirada a Regra 4.2 do Capítulo 5 do Título II.

Alterada a Regra 1.3 do Capítulo 6 do Título II para o seguinte texto:

"Em embarcações não tripuladas, os meios de esgoto serão fornecidos pelo empurrador. Para tanto o empurrador deverá contar com pelo menos uma bomba portátil para cada conjunto de 4 barcas (ou fração) empurradas com capacidade de pelo menos 25 m³/h, sendo que o empurrador deverá possuir pelo menos duas bombas com as características acima.

As barcas e pontões possuirão aberturas no convés que permitam o esgoto dos compartimentos."

Foi suprimida a Regra 1.1 do Capítulo 7 do Título II.

A Regra 1.5 do Capítulo 7 do Título II ficou pendente para a próxima reunião.

Foi retirado do texto da Regra 2.3 do Capítulo 7 do Título II a expressão "... especialmente ...".

A Regra 2.5 do Capítulo 7 do Título II ficou em suspenso para a próxima reunião.

A Regra 3.1.1.2 do Capítulo 7 do Título II ficou alterada para "Existirão pelo menos duas tomadas de tal forma que em qualquer condição de carregamento exista a alimentação do circuito em caso de enalhe."

As Regras 3.1.1.3 e 3.1.1.4 do Capítulo 7 do Título II ficaram em suspenso para a próxima reunião.

Foi solicitado pela Delegação do Brasil que a definição de "lanchas de passageiros" seja alterada de forma a estabelecer um limite máximo para o comprimento dessas lanchas, a princípio 20 m, possibilitar o transporte de passageiros sem que necessariamente os mesmos estejam sentados e retirar o limite do número de tripulantes. Ficou a cargo da Delegação Argentina analisar a proposta e apresentar um novo texto para a próxima reunião.

As Delegações concordaram que os procedimentos diferenciados para as embarcações existentes ainda não se encontram explicitados no texto. Face à complexidade dos temas envolvidos foi consensuado que, inicialmente, serão estabelecidos os requisitos para as embarcações novas para, posteriormente, ser verificado sua aplicabilidade às embarcações existentes e quais abrandamentos serão necessários.

Foi consensuado que será introduzido um texto no regulamento que possibilitará que, a critério da Administração, poderão ser aceitas as regras de uma Sociedade Classi-

ficadora reconhecida em substituição a alguns itens ou valores apresentados no regulamento.

As Delegações de Argentina, Paraguai e Uruguai agradecem às autoridades do Brasil a generosa acolhida, hospitalidade e atenção dispensadas durante a realização da presente reunião do Grupo Técnico Nº 1.

O Grupo lavra a presente ata, subscrevendo a mesma no dia três do mês de dezembro de 1997.



REPÚBLICA ARGENTINA

REPÚBLICA DA BOLÍVIA



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL



REPÚBLICA DO PARAGUAI



REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

S.P

Ing. Juan Carlos A. CUBISINO
Jefe de Construcción Naval del
Departamento Técnico de la Navegación
Prefectura Naval Argentina

BOLÍVIA

BRASIL

C.F.

Eng^o

Dalton Castro SEGUI
Chefe do Departamento de Material da Marinha Mercante
Diretoria de Portos e Costas - Ministério da Marinha
ALEXANDRE José Trinas de Freitas
Chefe da Divisão de Engenharia Naval
Diretoria de Portos e Costas - Ministério da Marinha

PARAGUAI

C.N. (SR)

C.N. (SR)

Ing. Raúl Ramiro GUTIERREZ Yegros
Asesor Técnico
Ministério de Relaciones Exteriores
ANIBAL B. Zarza
Secretario da Hidrovia - ANPP

URUGUAY

C.F.

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

REGLAMENTO DE RECONOCIMIENTOS, INSPECCIONES

Y CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA

EMBARCACIONES DE LA HIDROVIA

CAPITULO 1

GENERALIDADES Y DEFINICIONES

1.1. OBJETO

El objeto del presente Reglamento es el de:

- a) Normar los procedimientos, condiciones, frecuencias y alcance que tendrán los reconocimientos e inspecciones que se practiquen a las embarcaciones de la Hidrovia con miras a mantener, obtener, renovar o convalidar el Certificado de Seguridad de la Navegación, verificando las prescripciones que se indican en los reglamentos correspondientes y complementarios a éste.
- b) Normar las características, plazos, motivos de caducidad, obligatoriedad, validez y prórroga del Certificado mencionado

1.2. APLICACIÓN

El presente reglamento se aplicará a toda Embarcación nueva o existente, que se registre como Embarcación de la Hidrovia, en la matrícula de un País Signatario del Acuerdo y que esté obligada a poseer el Certificado de Seguridad de la Navegación para embarcaciones de la Hidrovia Paraguay - Paraná, según se establece en el capítulo 3 de este reglamento.

1.3. DEFINICIONES DE LOS VOCABLOS UTILIZADOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN Y EN EL PRESENTE REGLAMENTO:

1.3.1. Embarcación - Embarcación de la Hidrovia

Embarcación: Es toda construcción flotante destinada a navegar ya sea propulsada por sus propios medios o mediante el auxilio de otra. El término buque, a los efectos del presente reglamento, será considerado equivalente.

Embarcación de la Hidrovia: Es toda Embarcación de la matrícula de un País Signatario que haya sido registrada como Embarcación de la Hidrovia, en el registro respectivo de dicho País.

1.3.2. Tipo de Embarcación:

Buque Motor (B/M): Embarcación con cubierta completa propulsado por un motor de combustión interna. En el caso que la propulsión sea lograda por un motor eléctrico con un motor primario de combustión interna, se denominará Buque Motor Eléctrico y en el caso de cascos múltiples se agregará Catamarán, Trimarán, etc, según corresponda.

Embarcación Dinámicamente Sustentada (EDS): Embarcación en la cual su peso, o una parte significativa de él es soportado por otra fuerza que la hidrostática. Esto incluye a aliscafos, hovercraft y embarcaciones de alta velocidad monocasco o multicasco de planeo o semiplaneo, cuya velocidad, en m/s, sea superior a $3,7 \sqrt{V^{1,667}}$, donde V es el volumen de carena en la flotación de proyecto, en m³.

Embarcación sin Propulsión (S/P): Embarcación sin medios propios de propulsión. En el caso que además no lleve tripulación, ni gobierno se denominará:

1.3.4. **Potencia propulsiva:** Es la sumatoria de las potencias máximas continuas de los motores utilizados para la propulsión del buque o Embarcación, en kW.

1.3.5. **Potencia eléctrica nominal:** Es la sumatoria de las potencias generadas por los alternadores o generadores que suministran la energía eléctrica del buque, en kW.

1.3.6. **Cubierta:** Es la carga que va estibada total o parcialmente expuesta a la intemperie sobre el nivel de cubierta de la Embarcación, autorizada por la Administración acorde a lo establecido en el Reglamento Único para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía.

1.3.7. **Fecha de Quilla:** Es la fecha en la cual la quilla para la construcción de la Embarcación fue colocada o, en la que comienza la construcción que puede identificarse como propia de una Embarcación concreta y el montaje del material estructural del casco supera el 10 del peso total estimado.

1.3.8. **Asignación de Remolque:** Autorización especial que otorga la Autoridad Competente a un buque, que no sea remolcador, para remolcar a otra u otras embarcaciones, acorde con los requisitos mínimos que establece el Reglamento de Seguridad para las embarcaciones de la Hidrovía. Dicha autorización deberá dejarse expresamente asentada en el Certificado como observación identificando explícitamente él o los buques que se autoriza a remolcar, luego de aprobados los cálculos y las disposiciones para efectuar la maniobra de remolque.

1.3.9. **Acuerdo:** Se entiende por tal, el Acuerdo de "Santa Cruz de la Sierra" sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto Cáceres, Puerto de Nueva Palmira).

1.3.10. **Certificado:** Se entiende por tal, el Certificado de Seguridad de la Navegación para embarcaciones de la Hidrovía.

1.3.11 **Organización reconocida:** Es toda Sociedad de Clasificación u otra Organización, cuyos reconocimientos, inspecciones, habilitaciones, pruebas, aprobaciones, y certificaciones se encuentren convalidadas mediante un acuerdo o reglamentación oficial que encuadre la actuación de las mismas en nombre de la Autoridad Competente.

1.3.12 **Administración:** Autoridad Competente de Gobierno del Estado cuyo pabellón enarbola la Embarcación encargada de efectuar los reconocimientos de seguridad y de prevención de la contaminación y de extender las correspondientes autorizaciones y certificados.

1.3.13 **Estado Rector de Puerto:** Autoridad de la Administración con jurisdicción en puertos y vías navegables del País Signatario, encargada de constatar las condiciones de seguridad y de prevención de la contaminación, en buques de bandera extranjera.

1.3.14 **Edad de la Embarcación:** Es el periodo transcurrido desde la fecha de puesta de quilla que consta en el documento de matriculación de la Embarcación.

1.3.15 **Embarcación Nueva:** Es toda aquella cuya puesta de quilla o fase equivalente de construcción, sea posterior a la entrada en vigor del presente Reglamento.

1.3.16 **Embarcación existente:** Es toda la que no es una Embarcación nueva.

- Barcaza, si posee bodegas o tanques bajo cubierta.
- Pontón, si no posee bodegas o tanques bajo cubierta.

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

1.3.3. Servicio de la Embarcación:

Pasajeros: Embarcación que transporta más de doce pasajeros, entendiéndose por pasajero toda persona mayor a un año de edad, que no sea el Capitán o un miembro de la tripulación o cualquier persona empleada a bordo.

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

Carga Rodada: Embarcación específicamente diseñada y construida para el transporte de: vehículos que puedan embarcar y desembarcar con sus propias ruedas o de mercaderías en palletes o contenedores que puedan ser embarcados y desembarcados por medio de vehículos rodados.

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

Carga Mineral: Embarcación utilizada para el transporte de minerales sólidos a granel.

Porta contenedores: Embarcación construida o adaptada para el transporte de contenedores exclusivamente.

Carga Líquida: Embarcación construida o adaptada para el transporte de cargas líquidas a granel que no entrañen riesgos particulares a la Embarcación, al medio ambiente, o a las personas.

Tanque: Embarcación de carga líquida que transporte líquidos a granel de naturaleza inflamable a la presión y temperatura ambiente. Se indicará expresamente en el Certificado si la Embarcación está restringida al transporte de líquidos inflamables con punto de inflamación (vaso cerrado) mayor a 60° C. En el caso de transporte de crudos o productos petrolíferos se indicará como Petrolera. En el caso que además transporte conjuntamente carga mineral o granel, se denominará, de Carga Combinada.

Gasera: Embarcación tanque que transporta gases licuados a granel expresamente listados en los reglamentos pertinentes.

Química: Embarcación tanque que transporta productos químicos líquidos peligrosos a granel expresamente listados en los reglamentos pertinentes.

Remolcador: Buque construido especialmente para efectuar operaciones de remolque. Cuando el remolcador pueda efectuar el remolque por la modalidad de empuje se denominará Empujador. En el caso de remolcadores habilitados para el empuje o remolque de embarcaciones tanque, se denominará Remolcador o Empujador de Convoy Tanque, según corresponda.

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

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

1.4. CONDICIONES DE SEGURIDAD

Las embarcaciones de la Hidrovía, para poder navegar u operar deberán reunir las condiciones de seguridad previstas en la totalidad de los reglamentos previstos en el Acuerdo y sus Protocolos, y haber sido reconocidas y certificadas de acuerdo a lo establecido en el presente reglamento.

1.5. RECONOCIMIENTOS E INSPECCIÓN DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD

1.5.1. Los reconocimientos e inspecciones de las condiciones de seguridad serán realizadas, por Inspectores de la Autoridad Competente. Sin embargo la Autoridad Competente podrá confiar tales tareas a Inspectores de Organizaciones reconocidas.

1.5.2. Toda Autoridad Competente que nombre Inspectores o reconozca Organizaciones facultará a sus Inspectores u Organizaciones reconocidas para que como mínimo puedan:

- a) Exigir la realización de reparaciones en el buque.
- b) Realizar los reconocimientos de la Administración y las inspecciones del Estado Rector del puerto.

1.5.3. Cuando durante un reconocimiento, el Inspector u Organización reconocida, dictaminen que el estado de la Embarcación o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores del Certificado, o que es tal, que la misma no puede navegar sin peligro para la Embarcación o las personas o el medio ambiente, el Inspector o la Organización harán que inmediatamente se tomen las medidas correctivas a su debido tiempo y notificarán de esto a la Autoridad Competente. Si no se tomaran dichas medidas correctivas, será retirado el Certificado pertinente; y cuando la Embarcación se encuentre en el puerto de otro País Signatario, la Administración también notificará de inmediato a la Autoridad del Estado Rector del puerto.

1.5.4. En virtud de lo establecido en 1.5.3, cuando la Administración haya informado con la oportuna notificación a la Autoridad del Estado Rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones por la presente regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado Rector del puerto de que se trate se asegurará que la Embarcación no zarpe hasta poder navegar hacia el astillero de reparaciones sin peligro para la Embarcación ni para las personas que se encuentren a bordo.

En todo caso, la Autoridad Competente garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia de la inspección o el reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

1.6. CERTIFICADO DE SEGURIDAD

A las embarcaciones que cumplan las condiciones de seguridad indicadas en 1.4, la Autoridad Competente les otorgará el Certificado de Seguridad de la Navegación que se indica en el capítulo 3 de este reglamento.

1.7 PRESUNCIÓN DE NAVEGABILIDAD

La aprobación de los reconocimientos e inspecciones establecidos en este Reglamento entrañan, salvo prueba en contrario, la presunción que la Embarcación reúne las condiciones de seguridad suficientes para navegar y, en consecuencia, pueda obtener, renovar o convalidar dicho Certificado. Por el contrario, deficiencias en el casco, sus máquinas o su equipo determinarán que no se pueda obtener o, renovar o convalidar aquel.

1.8. MANTENIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD

1.8.1. La aprobación de los reconocimientos que se realicen para el otorgamiento o convalidación de un Certificado será válida solo por el momento en que aquellos fueron efectuados.

1.8.2. La Embarcación, luego de cada reconocimiento será mantenida conforme a las disposiciones reglamentarias de la Hidrovía, para garantizar que la misma seguirá estando en todos los sentidos, en condiciones de navegar sin peligro para la misma, ni para las personas que se encuentran a bordo, ni para terceros.

1.8.3. Luego de pasado cualquier reconocimiento, no se efectuará ningún cambio en la disposición estructural, las máquinas, el equipo y los demás componentes que fueron objeto del reconocimiento, sin previa autorización de la Autoridad Competente. En el caso que se realicen tareas de mantenimiento que impliquen cambios en las condiciones originales del último reconocimiento, se solicitará un reconocimiento adicional de la Autoridad Competente.

1.8.4. Siempre que una Embarcación sufriera un acaecimiento de la navegación que afecte su seguridad o la eficacia o integridad de sus dispositivos de salvamento u otros, el capitán, o el propietario o armador, informarán lo antes posible a la Administración para que se inicien las investigaciones pertinentes y, cuando se encontrara en aguas de otro País Signatario, a la Autoridad Competente de dicho País.

1.8.5 La Autoridad Competente con jurisdicción en la zona, podrá ordenar una inspección para asegurar las medidas primarias de asistencia y las posteriores medidas de traslado a reparación de la Embarcación, con el objeto de velar por la seguridad de las personas, las vías navegables y el medio ambiente. A tal efecto, esta Autoridad podrá requerir que el propietario o armador, nombre un responsable técnico que le someta a aquella el plan de tareas a efectuar.

1.8.6 Cuando en virtud de lo prescrito en 1.8.5 se hayan efectuado reparaciones provisionales en una Embarcación, el propietario o armador deberá solicitar a la Administración, tan pronto como arribe a puerto de jurisdicción de la misma o de inmediato si la embarcación es puesta en seco, un reconocimiento adicional a efectos de supervisar las tareas de reparación definitiva que permitan restablecer las condiciones originales de seguridad que corresponden al Certificado vigente.

1.8.7 Cuando una Embarcación sufra un acaecimiento de la navegación en aguas jurisdiccionales de otro País Signatario, el informe de los trabajos ordenados o las reparaciones efectuadas en el marco de lo dispuesto en 1.8.4, podrá ser solicitado por la Administración al Estado Rector de Puerto a efectos de considerarlo como antecedente de los reconocimientos adicionales que fueran necesarios en virtud de las reparaciones emergentes de dichas averías; o como antecedente técnico a tener en cuenta en el historial de la Embarcación al momento de sus Reconocimientos Intermedios o de Renovación.

1.9 SINIESTROS

1.9.1 Cada Administración podrá investigar los siniestros sufridos por cualquier Embarcación de la Hidrovía cuando considere que la investigación puede contribuir a determinar cambios que convendría introducir en cualquiera de los reglamentos de la Hidrovía.

1.9.2 Cada País Signatario se obliga a facilitar a otro que lo solicite, la información que sea pertinente en relación con las conclusiones a que se llegue en esas investigaciones. Ningún informe basado en esa información revelará la identidad ni la nacionalidad de las embarcaciones afectadas, ni atribuirán expresa o implícitamente responsabilidad a ninguna Embarcación o persona.

CAPITULO 2

RECONOCIMIENTOS E INSPECCIONES

2.1. TIPOS DE RECONOCIMIENTOS

2.1.1. Reconocimiento inicial (I): Inspección completa de todos los elementos, antes de que se le expida por primera vez el correspondiente Certificado de Seguridad de la Navegación como Embarcación de la Hidrovía, o cuando se le expida un nuevo Certificado por cambio de bandera, con el objeto de garantizar que cumplen las prescripciones pertinentes y que dichos elementos se hallan en estado satisfactorio para el servicio a que está destinada la Embarcación.

2.1.2 Reconocimiento Periódico (P): Inspección en las embarcaciones de pasajeros de determinados elementos de seguridad de equipo y radio, con el objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que está destinada la Embarcación.

2.1.3 Reconocimiento de Renovación (R): Inspección de la estructura, las máquinas y el equipo, que conlleva la expedición de un nuevo Certificado. Asimismo comprenderá la inspección periódica indicada para la renovación de Autorizaciones u otras Certificaciones.

2.1.4 Reconocimiento Intermedio (In): Inspección de todos los elementos relativos a la seguridad de casco, máquinas, electricidad, equipo y radio y la inspección de todos los elementos relativos a las Autorizaciones u otras Certificaciones como las que atañen al francobordo, transporte de mercancías peligrosas, sustancias químicas peligrosas a granel, gases licuados a granel, etc., con el objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que está destinada la Embarcación.

2.1.5 Reconocimiento Adicional: Inspección general o parcial según dicten las circunstancias, que habrá que efectuar después de una reparación por avería, o siempre que se efectúen reparaciones o modificaciones importantes en la Embarcación por decisión del propietario o armador.

2.1.6. Reconocimiento a buques inactivos: Los propietarios o armadores de los buques que se hallen inactivos por un periodo mayor a los doce (12) meses, aún cuando tuvieren Certificado vigente, deberán solicitar un reconocimiento antes de entrar nuevamente en servicio. El alcance del mismo será considerado en cada caso por la Administración dependiendo del tiempo que hubiera estado fuera de servicio, el mantenimiento y medidas de preservación adoptadas, debiendo al menos incluir una prueba de navegación y funcionamiento de todas las instalaciones.

2.2. LIBRO DE REGISTRO DE RECONOCIMIENTOS E INSPECCIONES

2.2.1. Toda Embarcación que esté obligada a llevar el Certificado de Seguridad de la Navegación, acorde a lo dispuesto en 3.1, deberá poseer un libro, en adelante "Libro de Inspecciones Técnicas", en el que se registren los reconocimientos e inspecciones que realice la Autoridad Competente. El mismo deberá estar debidamente autorizado y rubricado por la misma.

2.2.2. Dicho libro contendrá hojas numeradas por triplicado y el encabezado de cada hoja permitirá que el Inspector coloque:

- Nombre de la Embarcación
- Matrícula
- Tipo de Inspección y Especialidad

2.4. RÉGIMEN PARA LA REALIZACIÓN DE LOS RECONOCIMIENTOS

2.4.1 Los reconocimientos serán solicitados por los interesados a la Autoridad Competente, haciéndose cargo de los gastos de pasaje, movilidad y viáticos que correspondan y de los aranceles que ésta determine.

2.4.2 Con excepción de las pruebas o comprobaciones que se deban realizar durante la navegación del buque o en talleres especializados, los reconocimientos se realizarán en puertos o en áreas consideradas como tales, estando el buque amarrado o fondeado.

2.4.3 Los reconocimientos se efectuarán normalmente en días y en horas hábiles y solo por excepción y atendiendo circunstancias operativas del buque y a criterio de la Administración, se realizarán fuera de dichos días y horarios.

2.4.4 El capitán, armador o propietario de la Embarcación dispondrán la asistencia del personal necesario para facilitar las tareas y consultas que realice o formule el Inspector, y proveerán los instrumentos, aparatos, manuales, protocolos y demás elementos que deban utilizarse o sirvan para realizar aquellas pruebas y comprobaciones que el Inspector solicite.

2.4.5 Los Inspectores estarán facultados para posponer, la realización de los reconocimientos cuando la Embarcación no está debidamente preparada para esa finalidad, los accesos sean inadecuados, o inseguros, o carezcan del adecuado arrancho y limpieza u observe cualquier otra circunstancia limitante para la eficacia del reconocimiento.

2.4.6 Cuando circunstancias fundadas lo aconsejen, las comprobaciones, verificaciones o requerimientos que resulten de la ejecución de reconocimientos, podrán ser aumentadas y disminuidas a juicio de la Autoridad Competente, guardándose constancia sobre el proceder adoptado. Asimismo, el Inspector podrá recomendar restricciones a los plazos de validez del Certificado en aquellos casos donde existen razones que así lo justifiquen (desgastes generalizados, reparaciones temporarias, aptitud inadecuada de materiales empleados, etc.).

2.4.7 La Autoridad Competente instrumentará los procedimientos administrativos y emitirá las directivas pertinentes a la confección de un legajo de la Embarcación donde se archiven las copias de los reconocimientos e inspecciones que se le realicen a la misma.

2.4.8 Cuando se practiquen reconocimientos que deban complementarse con estudios o consultas especiales, el Inspector podrá demorar el asiento correspondiente sobre el resultado de las mismas.

2.4.9. Cuando el Inspector constate que el reconocimiento ha sido solicitado con fecha posterior al plazo máximo indicado en el Certificado, notificará de inmediato a la Autoridad Competente y solicitará autorización e instrucciones para realizar el reconocimiento que corresponda, el cual deberá ser tan completo y estricto como lo exija el tiempo transcurrido desde el momento que hubiere debido convalidarse. La Autoridad Competente adoptará las medidas reglamentarias que ella establezca.

2.4.10 Finalizados los reconocimientos Intermedios o Periódicos de casco, máquinas, electricidad, equipo y radio, el Inspector que realice la última inspección con resultado satisfactorio, procederá a convalidar al dorso el Certificado, extendiendo de tal forma su validez hasta el próximo vencimiento.

- Fecha de la Inspección
- Nombre del Inspector

El original de la inspección permanecerá en el libro y las dos copias serán retiradas por el Inspector para constancia de la Autoridad Competente, quien conformará un legajo que contenga dichas inspecciones y los antecedentes que de ella surjan o se adjunten.

2.2.3. El Inspector asentará en dicho libro las verificaciones, tareas, mediciones, reparaciones, etc. y toda otra información que crea conveniente y al finalizar la inspección indicará claramente las pruebas o trabajos pendientes para concluir con los requerimientos de la inspección o en su defecto la confirmación de que dicha inspección ha finalizado.

2.2.4 La Administración podrá implementar un sistema de registro equivalente al indicado precedentemente, siempre que ofrezca las mismas garantías de inalterabilidad y que contenga al menos la misma información.

2.3 INSPECCIONES

2.3.1 Cuando una Embarcación se encuentre en un puerto regido por otro País Signatario estará sujeta a inspecciones por el Estado Rector del Puerto, en tanto que el objeto de esas inspecciones sea comprobar la validez de los Certificados, Autorizaciones u otras Certificaciones.

2.3.2 Si son válidos tales Certificados, Autorizaciones u otras Certificaciones, serán aceptados a menos que haya claros indicios para sospechar que el estado de la Embarcación o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del Certificado o Autorización o Certificación complementaria, o que la Embarcación no cumple con lo dispuesto en el artículo 1.8 del presente reglamento.

2.3.3 Si se dan las circunstancias enunciadas en el párrafo anterior o si el Certificado a expirado o a dejado de tener validez el Inspector tomará las medidas necesarias para garantizar que la Embarcación no zarpe, hasta confirmar que pueda hacerlo sin peligro para la misma, las personas a bordo o el medio ambiente.

2.3.4 Cuando la inspección origine una intervención de la índole que sea, el Inspector que realice aquella, informará al Estado Rector del Puerto quien comunicará, al Cónsul o, en ausencia de éste al más próximo representante diplomático del Estado cuyo pabellón enarbola la Embarcación, de todas las circunstancias que dieron lugar, a que la intervención fuera considerada necesaria, debiendo dicho Estado hacer del mismo modo con la Administración.

2.3.5 Cuando la Autoridad del Estado Rector del puerto interesada no pueda tomar las medidas indicadas en los párrafos 2.3.3 y 2.3.4 anteriores o cuando la Embarcación haya sido autorizada a dirigirse al puerto de escala siguiente, dicha Autoridad transmitirá toda la información pertinente en relación con la Embarcación a la Autoridad del siguiente puerto de escala así como a la Administración.

2.3.6 Cuando se realicen inspecciones en virtud de lo dispuesto en el presente artículo, se hará todo lo posible para evitar que la Embarcación sea detenida o demorada indebidamente. Si a causa de tales inspecciones el buque fuera indebidamente detenido o demorado, tendrá derecho a ser indemnizado por toda pérdida o daño sufrido.

2.5. ALCANCE Y PERIODICIDAD DE LOS DISTINTOS TIPOS DE RECONOCIMIENTOS

2.5.1 General.

Los reconocimientos se llevarán a cabo como se indica en el presente artículo y los artículos 2.6, 2.7 y 2.8 respectivamente, pudiéndose complementar con las directrices indicadas en el Anexo II del presente reglamento. Dichas directrices dan una pauta general a las Autoridades Competentes para establecer los métodos con arreglo a los cuales habrá que efectuar los reconocimientos, no obstante se reconoce que las disposiciones de dichas directrices no son directamente aplicables a todo tipo, tamaño y servicio de las embarcaciones, por lo que podrán complementarse con normas propias de cada Administración y el criterio del Inspector.

2.5.2 Reconocimiento inicial

a) Periodicidad

El Reconocimiento inicial debe realizarse antes de que se le expida por primera vez el correspondiente Certificado de Seguridad de la Navegación como Embarcación de la Hidrovia, o cuando se le expida un nuevo Certificado por cambio de bandera. Para ello la Embarcación deberá, salvo lo dispuesto b.2), b.3) o b.4), ser puesta en seco

b) Alcance del Reconocimiento inicial.

b.1) En Embarcaciones nuevas:

El Reconocimiento inicial de construcción comprenderá una inspección completa, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo a fin de garantizar que cumplen con las prescripciones pertinentes para el Certificado. Este Reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición de materiales y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en dispositivos salvavidas, los dispositivos de prevención de incendios, los dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo, las publicaciones náuticas, los medios de embarco y desembarco de prácticos y demás equipos, cumplen con todas las prescripciones de los reglamentos de la Hidrovia, en particular la asignación del francobordo y del arqueo. El Reconocimiento inicial debe consistir en:

- un examen de los planos, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica previamente aprobada por la Autoridad Competente o la Organización que ella designe, para verificar que la estructura, las máquinas y el equipo cumplan con las prescripciones pertinentes de los reglamentos de la Hidrovia.

- una inspección de la estructura, las máquinas y el equipo para verificar que los materiales, los escantillones, la construcción y los medios, se ajustan a los planos aprobados, diagramas, especificaciones y demás documentación técnica, y que tanto la calidad del trabajo como la instalación es satisfactoria.

- comprobar que se lleva a bordo todos los Certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en la reglamentación pertinente.

b.2) En Embarcaciones existentes en la bandera de un País Signatario:

El Reconocimiento inicial deberá alcanzar al menos, la verificación de que la totalidad de los elementos del casco, las máquinas y el equipo cumple con todos los reglamentos de la Hidrovía, no siendo obligatoria su puesta en seco si posee su Certificado Nacional de Seguridad en vigor. En caso contrario deberá realizar un Reconocimiento inicial como el prescrito en b.4).

b.3) En Embarcaciones existentes en la bandera de un País Signatario que cambien a la bandera de otro País Signatario:

El Reconocimiento inicial cumplirá con lo prescrito en b.2) a juicio de la Administración, debiendo el propietario o armador proporcionar el Certificado actual en vigor y copia de los elementos técnicos requeridos por la nueva Administración.

Ésta se asegurará que se cumpla al menos con las exigencias de la última inspección o reconocimiento bajo la anterior bandera, para lo cual la Autoridad Competente de la nueva bandera deberá solicitar a la anterior las copias del correspondiente libro de inspecciones técnicas o registro equivalente y todo otro antecedente que estime corresponda. Sin embargo el Estado en el que se abandera la Embarcación no expedirá un nuevo Certificado hasta que esté satisfecho de que la Embarcación ha sido objeto de mantenimiento adecuado y no ha sufrido modificaciones sin autorización. Con la información solicitada, a la Administración de la anterior bandera, respecto a los Certificados anteriores e informes de reconocimientos y antecedentes, y luego de satisfecha por el Reconocimiento inicial, la Administración podrá emitir un nuevo Certificado.

b.4) En Embarcaciones de bandera de un País no Signatario que cambien a la bandera de un País Signatario.

El Reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa con el casco en seco, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo a fin de garantizar que cumplen con las prescripciones pertinentes para el Certificado. Este Reconocimiento se realizará, de modo que garantice que la disposición de materiales y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en dispositivos salvavidas, los dispositivos de prevención de incendios, los dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo, las publicaciones náuticas, los medios de embarco y desembarco de prácticos y demás equipos, cumplen con todas las prescripciones de los reglamentos de la Hidrovía, en particular la asignación del francobordo y del arque.

La Administración podrá considerar como equivalente y, eximir de la verificación de los ítems listados en el párrafo precedente, inclusive de la puesta en seco del casco, a las embarcaciones que tengan vigente una inspección especial por una Sociedad Clasificadora reconocida por dicha Autoridad. En tal caso complementará la misma con una inspección a flote del tenor indicado en b.2).

2.5.3 Reconocimiento Intermedio

a) Periodicidad

El Reconocimiento Intermedio (In), se podrá realizar con la embarcación a flote sin embargo en aquellas con casco de madera el primero o segundo Reconocimiento deberá realizarse con la embarcación en seco, a opción del armador. Dichos reconocimientos deberán realizarse dentro de los tres meses

anteriores o posteriores a los aniversarios indicados más abajo, a contar desde la fecha base establecida en el artículo 3.4.

a.1) Cada segundo aniversario en:

- embarcaciones autopropulsadas que realicen el servicio como:
 - embarcaciones de pasajeros, o tanques, o quimiqueras, o gaseras, o que transporten mercancías peligrosas,
 - empujadores de convoy tanque.

a.2) Cada tercer aniversario en:

- embarcaciones autopropulsadas no incluidas en el punto anterior,
- embarcaciones sin propulsión, tanques, quimiqueras, gaseras, o que transporten mercancías peligrosas,
- embarcaciones tripuladas sin propulsión.

a.3) Cada cuarto aniversario en:

- embarcaciones sin propulsión no incluidas en el punto anterior.

b) Alcance del Reconocimiento Intermedio

El Reconocimiento Intermedio deberá consistir en una inspección minuciosa de los elementos de seguridad de casco, máquinas, electricidad, equipo y radio pertinentes, a fin de garantizar que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que está destinado la Embarcación y que no han sufrido modificaciones o alteraciones no aprobadas, que pudieran afectar las condiciones originales de certificación. Se tendrán en cuenta además las prescripciones específicas relativas al otorgamiento de las Autorizaciones u otras Certificaciones de francobordo, transporte de mercancías peligrosas, productos químicos peligrosos a granel, gases licuados a granel y de prevención de la contaminación.

A tal efecto se tendrán en cuenta las directrices del Apéndice II al presente y en todos los casos cumplirán con las prescripciones mínimas especificadas en 2.6, 2.7 y 2.8 del presente y lo indicado a continuación:

b.1) comprobar que todo elemento nuevo o reacondicionado ha sido aprobado por la Autoridad Competente previo a su instalación y que no se han producido modificaciones respecto de las que tuviera al extenderse el Certificado.

b.2) verificación de que todas las instrucciones y carteles, en particular los planos y roles de incendio, relativas a la seguridad están en la ubicación que corresponde, en buenas condiciones y en lenguaje comprensible para la tripulación; asimismo que las anotaciones en los libros se han realizado.

b.3) constatar el funcionamiento de todos los elementos de lucha contra incendio en la medida de lo posible, y de la vigencia de su mantenimiento. En particular:

- Los sistemas automáticos de detección de incendios deberán ser probados, en forma rotativa de modo que al cuarto aniversario el total de los mismos hayan sido probados.

- Las instalaciones fijas contra incendios y los sistemas de detección y alarma deberán recorrerse por una empresa autorizada por la Autoridad Competente en lapsos no mayores a los 3 años. El líquido espumígeno de los sistemas de protección por espuma de cubierta de embarcaciones tanques deberá ser renovado cada 3 años, sin embargo sometido a prueba en

laboratorio, se podrá extender anualmente su validez, siempre que las pruebas se realicen con 4 meses de anticipación al vencimiento anual.

- Los botellones de instalaciones fijas contra incendios de CO2 de alta presión, de hidrocarburos halogenados o los impulsores de polvo seco serán hidrostáticamente probados a los 12 años. Dicha prueba será requerida y marcada en el botellón en cualquier caso cuando éstos sean desembarcados para su recarga, independientemente de la fecha de su última prueba y recorridos por estaciones de mantenimiento autorizadas por la Administración anualmente o el plazo que ella estipule.

- Los extintores portátiles sometidos a presión permanentemente o al momento del disparo, deberán ser hidrostáticamente probados cada 12 años en el caso de extintores con CO2 y cada 6 años los de polvo químico, hidrocarburo halogenado o espuma. Serán examinados aleatoriamente en su funcionamiento y recorridos por estaciones de mantenimiento autorizadas por la Administración, cada dos años.

- Comprobación de que las paradas a distancias de bombas, ventiladores y tanques de combustible se encuentran funcionando y que los cierres de ventilación y puertas que deban ser estancas al fuego sean efectivos.

- Examen y comprobación de que las bombas, tuberías y mangueras de los sistemas de lucha contra incendio funcionan correctamente y que el traje de bomberos está completo y en buenas condiciones.

b.4) Examen de todos los dispositivos salvavidas y sus identificaciones, verificando ubicación y operatividad de los mismos, en los casos en que esto sea posible, o como en el caso de las balsas salvavidas, la existencia y el vigor del Certificado de mantenimiento anual otorgado por un taller habilitado por la Administración.

b.5) Pruebas de funcionamiento de las luces de navegación y maniobras, de los instrumentos de navegación y de todos los equipos y accesorios de comunicaciones.

b.6) Verificación de las señales, cartas y publicaciones que deban poseer a bordo.

b.7) Los plazos previstos para las pruebas y recorridos de los dispositivos de lucha contra incendio y dispositivos salvavidas, podrán ser adecuados por una norma específica de la Administración.

a) Periodicidad

El Reconocimiento Periódico (P) de seguridad de equipo y de radio, en buques de pasajeros, se deberá realizar dentro de los tres meses anteriores y posteriores a cada aniversario, a contar desde la fecha base.

b) Alcance del Reconocimiento Periódico

El Reconocimiento debe consistir en una inspección de los dispositivos salvavidas de lucha contra incendio y el equipo de radio, acompañada de pruebas cuando sea necesario, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinada la Embarcación. Asimismo se comprobará que se llevan a bordo todos los Certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las reglamentaciones pertinentes.

A tal efecto se tendrán en cuenta las directrices del Apéndice II al presente.

2.5.5 Reconocimiento de Renovación

a) Periodicidad

El Reconocimiento de Renovación (R) se debe realizar antes de proceder a la renovación del Certificado. El plazo máximo entre dos Reconocimientos de Renovación no superará a los siguientes:

- Seis (6) años para embarcaciones autopropulsadas o embarcaciones tripuladas sin propulsión . .
- Ocho (8) años para embarcaciones no tripuladas o diez (10) años para el primer Reconocimiento de Renovación luego de finalizada su construcción, siempre que no se trate de embarcaciones tanques, gaseras o quimiqueras.

b) Alcance del Reconocimiento de Renovación

El Reconocimiento de Renovación comportará una inspección completa, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, con la Embarcación puesta en seco, de las máquinas y del equipo lo suficientemente extensa como para asegurar que los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en dispositivos salvavidas, los dispositivos de prevención de incendios, los dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo y demás equipos, las publicaciones náuticas y el francobordo, están en un estado tal que permitirán a la Embarcación operar en forma segura.

Se verificarán las prescripciones específicas relativas al otorgamiento de las Certificaciones de transporte de mercancías peligrosas, productos químicos peligrosos a granel, gases licuados a granel y de prevención de la contaminación.

A tal efecto se tendrán en cuenta las directrices del Apéndice II al presente y en todos los casos cumplirán con las prescripciones mínimas especificadas mas adelante acorde al tipo y servicio de la Embarcación.

2.6. PRESCRIPCIONES MÍNIMAS DE LOS RECONOCIMIENTOS INTERMEDIOS Y DE RENOVACIÓN

El alcance de cada Reconocimiento Intermedio o de Renovación, cuando una embarcación se encuentre comprendida en alguna de las siguientes condiciones:

- Buques motor de tonelaje de arqueo bruto mayor a 500, ó
- Remolcadores de potencia propulsiva mayor a 1491 kW (2000 HP), ó
- Embarcaciones tanques, gaseras o quimiqueras, cuando no se prescriba otra cosa en 2.7 o 2.8.

Abarcará al menos, los controles, exámenes, pruebas y verificaciones que se establecen a continuación de acuerdo al tipo, servicio y edad de la

embarcación, dejándose constancia de los resultados en el Libro de Inspecciones.

En aquellas embarcaciones no comprendidas por dichas prescripciones mínimas la aplicación de las mismas quedará a criterio de la Administración.

2.6.1 Inspecciones a ejes de propulsión

1) Los ejes propulsores lubricados por agua, en general, y salvo opinión en contrario del Inspector, se desmontarán en cada Reconocimiento de Renovación, verificándose:

a) Desmante de las hélices y su examen.
b) Examen minucioso, particularmente de la caja del chavetero de la hélice, la zona de contacto con el núcleo de la hélice, extremos de camisas, base mayor del cono popel del eje y zona entre camisas. Se realizará un ensayo de detección de fisuras superficiales y subsuperficiales, en la zona comprendida desde el extremo popel de la camisa popel del eje hasta aproximadamente un tercio del largo del cono portahélice. Se examinarán también los cojinetes y los mismos se deberán renovar cuando superen los huelgos máximos de construcción. En general y cuando se desconozca dicho límite de desgaste, se adoptarán como valores máximos recomendados los siguientes:

- $0,0015 \cdot D + 0,65$ (D diámetro en mm, para cojinetes en baño de aceite).
- $0,01 \cdot D + 2,5 < 8$ mm (D diámetro en mm, para cojinetes lubricados por agua)

2) Cuando se trate de ejes con sellos de aceite de bocina (popel y proel) y cojinetes lubricados por aceite y donde la hélice está montada al eje mediante una brida forjada a éste, o forzada con interferencia y sin chaveta, se podrá, a juicio de la inspección, eximir el desmante del eje, basado en los antecedentes y los ensayos anuales a realizar del aceite de bocina por un laboratorio y tomados por el jefe de máquinas, y siempre que se efectúe una inspección modificada que implique:

- Verificación de estanqueidad de sellos popel y proel de bocina.
- Verificación de caída de eje de bocina popel y exista documentación sobre criterio de aceptación.
- Ensayo de detección de fisuras en cono popel, para ejes con chavetero.

Cuando el huelgo desde la última inspección a ésta no ha aumentado al 40% de su máximo valor o el mismo se ha estabilizado sin registrar cambios significativos desde la anterior puesta en seco, se podrá prorrogar el desmante del eje al próximo Reconocimiento de Renovación.

2.6.2. Tanques Estructurales de Consumibles o Lastre

1) Reconocimientos de Renovación (R):

a) En todo Reconocimiento de Renovación se probarán hidrostáticamente la totalidad de los tanques de doble fondo, piques y otros tanques estructurales, si el Inspector lo considera necesario. En aquellos casos que el Inspector juzgue conveniente algunas pruebas hidrostáticas podrán reemplazarse por pruebas neumáticas.

b) Los piques de proa y popa, cofferdams, túneles de tubería, deben ser internamente examinados, desgasificados y limpios. Se examinará especialmente la estructura de fondo de sala de máquinas, fuera de tanques, particularmente en la zona de aspiraciones de achique y drenajes.

c) Los tanques estructurales, excepto aquellos que contengan exclusivamente combustible, agua potable o lubricante, deberán ser inspeccionados internamente.

Con relación a los tanques de combustible, lubricante o agua potable, se verificará:

- En embarcaciones de hasta 6 años de edad: no será necesario inspeccionarlos, salvo que el Inspector lo considere necesario en virtud a indicios de golpes o deformaciones.
- En embarcaciones de hasta 12 años de edad: los doble fondos y tanques usados exclusivamente para combustible o agua potable deberán ser inspeccionados cuando el Inspector lo considere necesario. Los tanques de aceite lubricante no necesitarán inspeccionarse.
- En embarcaciones de hasta 18 años de edad: Se inspeccionarán al menos 2 tanques de doble fondo y un tanque profundo, que no sean los inspeccionados en el anterior Reconocimiento.
- En embarcaciones de hasta de 24 años de edad: 3 tanques de doble fondo y un tanque a elección de la inspección.
- En embarcaciones de más de 24 años de edad todos los tanques, independientemente de su uso deben ser internamente limpiados e inspeccionados.

2) Reconocimiento Intermedio (I):

- En embarcaciones entre 6 y 12 años de edad: Se inspeccionarán internamente algunos tanques de lastre representativos, a elección del Inspector. Si tal inspección no revela defectos estructurales visibles, la inspección puede quedar limitada a la verificación del estado del revestimiento, si lo tuviere. Cuando se observe que el revestimiento no se encuentra en buenas condiciones o cuando existan indicios de corrosión acentuada, la revisión deberá ser extendida a los demás tanques estructurales y se hará una medición de escantillones de las estructuras relevantes a criterio de la inspección.

- En embarcaciones de más de 12 años de edad: Se inspeccionarán internamente la totalidad de tanques de lastre. Si tal inspección no detecta defectos estructurales visibles, la inspección podrá quedar limitada a la verificación de los revestimientos, si existen. En esos espacios donde se encuentre que el revestimiento no está en buenas condiciones o en aquellos en los que este revestimiento no exista de construcción, dichos espacios serán internamente examinados con medición de escantillones de aquellos elementos estructurales relevantes a criterio de la inspección.

2.6.3. Mediciones Mínimas de Escantillones en Reconocimientos de Renovación

a) En todos los Reconocimientos de Renovación, en embarcaciones de más de 11 años de edad se realizará una verificación del desgaste del enchapado del casco a criterio del Inspector.

b) En embarcaciones de 24 años de edad o más, la extensión de las mediciones de escantillones no será menor a la indicada a continuación. Tales mediciones son adicionales a aquellas que puedan ser requeridos por el Inspector cuando éste lo considere necesario para medir desgastes localizados.

Edad (E) del buque (años)	Carga General Graneleros y Tanques para cargas no corrosivas	Graneleros para cargas corrosivas
23 < E <= 29	2 anillos; franja variable	2 anillos; cubierta; franja variable; traca superior e inferior mamparos estancos
29 < E <= 35	2 anillos; cubierta; franja variable (L); quilla; fondo (30%); traca superior e inferior mamparos estancos	2 anillos; cubierta; franja variable (L); quilla; fondo (30%); traca superior e inferior mamparos estancos; estructura interna
E > 35	1 anillo en cada bodega; cubierta; franja variable (L); quilla; fondo (50%); traca superior e inferior mamparos estancos; estructura interna.	1 anillo en cada bodega; cubierta; franja variable (L); quilla; fondo (30%); traca superior e inferior mamparos estancos; estructura interna

Notas:

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

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

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

c) La necesidad de renovar determinada chapa del forro exterior del casco, surgirá luego del análisis de las recomendaciones de la inspección anterior, averías tales como fisuras, perforaciones, deformaciones pronunciadas, defectos de laminado, etc., o defectos de espesor por corrosiones localizados (efectos galvánicos, acción química, imbornales y descargas, etc.).

Sin perjuicio de lo indicado precedentemente y considerando la cantidad de chapas que se encuentran en ese estado, ubicación de las chapas y consecuente incidencia en la resistencia general y lineal, se establecen en carácter de guía los siguientes valores de renovación:

- Reducción máxima admisible del módulo resistente de la sección maestra respecto del mínimo reglamentario, 10 %.

- Desgaste máximo admisible del espesor mínimo reglamentario en una superficie considerable del enchapado, o de almas de refuerzos longitudinales:

para $t \leq 11,5$ Desgaste máx = 1,5 mm
para $t > 11,5$ Desgaste máx := $0,09 t + 0,45$ mm (max. 3 mm)

donde t = espesor de chapa/alma de refuerzo, en mm, establecido en la norma utilizada para la construcción de la Embarcación.

- Desgaste máximo admisible del espesor mínimo reglamentario, en una zona reducida, 30 % de t.

2.6.4. Mediciones de máquinas

En oportunidad de cada Reconocimiento de Renovación se realizarán las siguientes mediciones:

- Flexión de cigüeñales de motores principales y/o auxiliares de potencia mayor a 500 kW.
- Huelgo axial del cojinete de empuje del portahélice y de los bujes intermedarios.
- Resistencia de aislación y selectividad de protecciones de servicios esenciales.
- Temperaturas y presiones de funcionamiento de los sistemas de refrigeración, lubricación, combustible y gases de escape de motores principales y auxiliares.

2.6.5. Desarmes de máquinas

En oportunidad de cada IR, salvo lo prescrito más abajo, se examinarán desarmados, al menos, los siguientes elementos de máquinas y electricidad:

- Motores principales y auxiliares, y mecanismos acoplados, de potencia mayor a 500 kW.
- Cajas reductoras, cojinetes de empuje y cojinetes intermedios de la línea de eje.
- Maquinas de timones y cabrestantes.
- Bombas de Lastre, Achique e Incendio. Bombas de alimentación de combustible, y trasvase, de alimentación de calderas, de circulación y lubricación de motores principales y auxiliares; con sus filtros, válvulas y tuberías respectivas.
- Compresores de aire de arranque y sus dispositivos de seguridad
- Generadores y/o Alternadores que alimenten servicios esenciales.
- Inspección interna y externa de botellones de aire de arranque de motores o prueba hidrostática cuando ello no sea posible y sus dispositivos de seguridad.

Los desarmes indicados precedentemente podrán ser verificados en ocasión de los trabajos de mantenimiento que la empresa realice durante la vigencia del Certificado (Reconocimiento continuo), siempre que dichos plazos no superen a los que el fabricante indique y esos trabajos de desmontes hayan sido constatados por el Inspector. A tal efecto la empresa presentará a la Autoridad Competente un plan de mantenimiento, con las fechas de revisión de cada equipo, el cual estará a bordo del buque en el momento de cada Reconocimiento.

2.6.6 Sistema de Gobierno

1) Reconocimientos Intermedios

Se probará exhaustivamente todo el sistema de comando de accionamiento de los timones. Se verificará sistemas de alarmas por sobrecarga y cortocircuito en caso de motores de accionamiento eléctrico o electrohidráulico, asimismo se controlará el estado de las tuberías y circuitos, tanto como las presiones del sistema en carga y particularmente los sistemas de emergencia prescritos reglamentariamente.

2) Reconocimientos de Renovación

En todo Reconocimiento de Renovación se relevarán los huelgos de cojinetes de mecha, pinzotes de timón, y se tomará los valores de desgaste de la pista de la máquina del timón.

Se deberán renovar los cojinetes de mecha y pinzote cuando superen los huelgos máximos establecidos por el proyectista. En general y cuando se desconozca dicho límite de desgaste, se adoptarán como valores máximos recomendados los siguientes:

- 0,005 Dm + 3,5 (Dm diámetro de la mecha en mm, timones no suspendidos)
- 0,007 Dm + 2,2 (Dm diámetro de la mecha en mm, timones suspendidos).

(Dm > 100 mm.)

2.6.7 Pruebas de navegación

Posteriormente a cada Reconocimiento de Renovación, cuando se hallan efectuado reparaciones o desarmes en el sistema de gobierno, propulsión, u otro sistema esencial para la seguridad de la navegación se realizará una prueba de navegación con cargas de funcionamiento, en lo posible, aproximadas a las de servicio, con el objeto de comprobar el correcto funcionamiento de aquellos sistemas, luego de su reparación o desarme. En los casos que el Inspector juzgue suficiente, dicha prueba de funcionamiento podrá ser realizada en muelle.

2.6.8 Inspección de calderas

a) Las calderas principales o auxiliares que trabajen a una presión mayor a 0,35 N/mm² y cuya superficie de intercambio de calor supere los 4,5 m², serán inspeccionadas interna y externamente, en oportunidad de cada Reconocimiento Intermedio. A tal efecto las calderas deberán ser limpiadas para permitir la inspección visual interna y cuando el Inspector lo requiera la aislación exterior será retirada para permitir la inspección externa. Sujeto a dicha inspección visual el Inspector podrá requerir ensayo no destructivo de zonas críticas y medición de espesores de tubos y envuelta. Cuando el Inspector lo considere necesario o en aquellas calderas donde la inspección visual interna no es posible, podrá requerir la realización de pruebas hidrostáticas.

b) Las calderas principales y auxiliares deben ser probadas en funcionamiento y sus válvulas de seguridad ajustadas a una presión no mayor al 3% de la de trabajo. Donde las calderas auxiliares funcionan con los gases de escape de los motores dichas válvulas serán ajustadas a la presión que establezca el jefe de máquinas y la misma será registrada en el Libro de Máquinas.

2.7. PRESCRIPCIONES MÍNIMAS PARA RECONOCIMIENTOS DE EMBARCACIONES GASERAS

Las embarcaciones gaseras, complementariamente a lo prescrito en 2.6 y sin perjuicio de las verificaciones indicadas en el reglamento para el transporte de mercaderías peligrosas, cumplirán con lo indicado a continuación:

2.7.1. Las embarcaciones gaseras de hasta 12 años de antigüedad, realizarán en cada Reconocimiento de Renovación al menos medición de escantillones de 2 anillos, cubierta y franja variable. En embarcaciones de mayor antigüedad

las mediciones serán, salvo juicio en contrario del Inspector, al menos las siguientes:

Edad (E) del buque (años)	Gaseros (1)
12 < E ≤ 18	3 anillos; cubierta; franja variable; traca superior e inferior mamparos estancos
18 < E ≤ 24	3 anillos; cubierta (L); franja variable (L); quilla; fondo (30%); traca superior e inferior mamparos estancos; estructura interna
E > 24	1 anillo en cada bodega; cubierta (L); franja variable (L); quilla; fondo (30%); traca superior e inferior mamparos estancos; estructura interna

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

2.7.2. En oportunidad de cada Reconocimiento Intermedio o de Renovación de casco, las válvulas de presión y vacío de los tanques de cargamento deberán ser recorridas y probadas en taller a efectos de controlar los valores correctos de apertura y cierre. Cuando las membranas de dichas válvulas no sean metálicas, las mismas deberán ser reemplazadas cada 3 años.

2.7.3. En embarcaciones de más de 12 años, se inspeccionará internamente algún tanque de cargamento a elección del Inspector en oportunidad de cada Reconocimiento Intermedio de seguridad de casco.

2.7.4. En todo Reconocimiento Intermedio de seguridad de casco se verificará el correcto funcionamiento de:

- Sistema de venteos de tanques y espacios entre barreras. Escapes de Emergencia.
- Indicadores de nivel de tanque y alarmas por bajo y alto nivel.
- Sistemas de detección de escape de gases. Calibración de los mismos.
- Sistema de gas inerte para control de inertización de tanques y espacios conteniendo tales tanques. Alarmas.
- Tuberías y comandos a distancia de válvulas del sistema de carga y descarga, y de los sistemas de tratamiento del gas licuado si lo hubiera
- Integridad estructural y estanca de tanques de cargamento a través de los equipos de detección.
- Sistemas de ventilación e integridad estanca a los gases de la sala de bombas, de compresores y de los cierres de ventilación de dichos espacios y los adyacentes a la zona de carga.
- Descarga eléctrica al casco de tuberías y tanques de cargamento.

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

2.7.5. En cada Reconocimiento de Renovación, además de lo indicado precedentemente, se verificará:

- La totalidad de tanques de cargamento serán internamente inspeccionados. Visto que el examen interno del tanque ha sido satisfactorio y que los sistemas de detección de escape de gases han sido encontrados operando correctamente sin registros de mal funcionamiento en operaciones, el tanque de carga no necesitará ser testeado hidroestáticamente.
- Serán examinadas las barreras secundarias, visualmente cuando sea posible o por medio de pruebas de presión y vacío del espacio interbarreras, por un lapso de 36 horas. Cuando todo ello no pueda ser realizado se inspeccionará la estructura adyacente.
- Las válvulas y grifos en directa comunicación con el interior de los tanques de carga, deberán ser desarmados a satisfacción de la inspección.
- Las tuberías de cargamento deberán ser neumáticamente probadas para verificar su estanqueidad, luego de que una inspección visual de tramos sin aislación no obligue a pruebas hidrostáticas de resistencia de algún tramo.
- Se controlará todo equipo eléctrico que pueda ser fuente de ignición de gases y los dispositivos de protección y paradas de emergencia.

2.8. PRESCRIPCIONES MÍNIMAS PARA RECONOCIMIENTOS DE EMBARCACIONES TANQUES, QUIMIQUERAS Y DE CARGA COMBINADA

Las embarcaciones tanques y quimiqueras, complementariamente a lo prescrito en 2.6 y sin perjuicio de las verificaciones indicadas en el reglamento para el transporte de mercaderías peligrosas, cumplirán con lo indicado mas abajo. Al respecto se define:

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

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

2.8.1. Alcance de los Reconocimientos Intermedios

- a) En embarcaciones de más de 12 años de antigüedad, se inspeccionarán algunos tanques de cargamento a elección de la inspección, si embargo en el caso de cargas corrosivas la inspección indicará el alcance de tanques a inspeccionar en virtud del estado de los mismos.
- b) En todo Reconocimiento Intermedio de seguridad de electricidad se verificarán las instalaciones eléctricas en las zonas peligrosas y se medirá resistencia de aislación del equipamiento y cableado eléctrico en dichas zonas y en particular en la sala de bombas.

2.8.2. Alcance de los Reconocimientos de Renovación

1) Inspecciones generales y particulares

En los Reconocimientos de Renovación se realizará una inspección general de todos los tanques de carga, tanques de lastre, sala de bombas, cofferdams y todo espacio vacío adyacente a los tanques de carga, e inspecciones particulares que al menos abarcaran lo siguiente:

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

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

2) Pruebas hidrostáticas

En todo Reconocimiento de Renovación se realizarán pruebas hidrostáticas, al menos de los siguientes espacios de carga.

EDAD (E) (Años)	REQUERIMIENTO
E ≤ 6	Mamparos limitantes de tanques de carga con tanques de lastre, sala de bombas, tanques de combustible, sala de bombas o cofferdams y otros espacios boyantes.
6 < E ≤ 12	Idem anterior más todo mamparo de tanque de carga con tanques con carga segregada.
E > 12	Idem E ≤ 6 más todo el resto de mamparos de tanque de cargamento

3) Sondajes de estructuras

En todo Reconocimiento de Renovación a embarcaciones de más de 12 años de antigüedad, por lo menos se realizarán las siguientes mediciones de escantillones:

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

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

2.8.3. En todo Reconocimiento Intermedio o de Renovación de seguridad de casco se verificará todo el sistema de gas inerte de los buques que lo utilicen como sistema de protección de carga.

2.8.4. En todo Reconocimiento de Renovación las tuberías, válvulas de presión y vacío y los arrestallamas serán inspeccionados y desarmados a solicitud del Inspector.

2.8.5. En embarcaciones químicas, se requerirá en cada Reconocimiento de Renovación que al menos algunos tramos de la tubería de cargamento sean hidroestáticamente probados a elección de la inspección.

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

3.1 CERTIFICADO

3.1.1 A toda Embarcación que cumpla con las prescripciones de este reglamento así como del resto de los reglamentos pertinentes, la Administración u Organización reconocida, le extenderá el Certificado de Seguridad de la Navegación para embarcaciones de la Hidrovia.

3.1.2 Las embarcaciones de la Hidrovia poseerán el Certificado de Seguridad de la Navegación cuando queden comprendidas dentro de cualesquiera de las siguientes circunstancias:

- a) Arqueo bruto (GT) igual o mayor de 50.
- b) Potencia propulsiva mayor de QUINIENTOS KILOWATT (500 kW).
- c) Potencia eléctrica nominal mayor a CINCUENTA KILOWATT (50 kW).
- d) Transporten hidrocarburos
- e) Incluidas en el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas.
- f) Transporten pasajeros.

3.2 EMBARCACIONES NO OBLIGADAS A POSEER CERTIFICADO

Los propietarios o armadores y el capitán o patrón, según corresponda, de las embarcaciones no obligadas a poseer el Certificado de Seguridad de la Navegación serán responsables por el mantenimiento de sus condiciones de seguridad, a cuyo efecto la Administración podrá efectuar las inspecciones necesarias a efectos de constatar las condiciones de seguridad, que ella establezca.

3.3 DURACIÓN DEL CERTIFICADO

3.3.1 El Certificado será expedido por un plazo, a contar desde la fecha base, no mayor al dispuesto en 2.5.5 para los Reconocimientos de Renovación.

3.3.2 Cuando se otorgue el primer Certificado a una Embarcación existente, como Embarcación de la Hidrovia, se mantendrá para éste el vencimiento del Certificado original, siempre que dicho vencimiento no implique Reconocimientos de Renovación en plazos mayores a los establecidos en 2.5.5.

3.4 FECHA BASE

Los períodos consignados en el punto precedente, se contarán a partir de la fecha base establecida como se indica a continuación:

3.4.1 Cuando se otorgue el primer Certificado como Embarcación de la Hidrovia o se otorgue uno nuevo por cambio de bandera a una Embarcación existente, la fecha base se determinará como se establece a continuación:

a) Embarcación existente en la bandera del País Signatario que otorga el primer Certificado:

Será la del Certificado Nacional que tenía en vigor.

b) Embarcación que cambia de la bandera de un País Signatario a la de otro País Signatario:

Será la que indicaba el correspondiente Certificado otorgado por la antigua bandera a juicio de la nueva Administración.

c) Embarcación proveniente de una bandera de un País no Signatario.

A juicio de la Administración, la determinada por la fecha de la última inspección especial de una Sociedad Clasificadora reconocida por la Autoridad Competente o en su defecto la del Reconocimiento inicial en seco previsto en tales casos en el artículo 2.5.2.b.4).

3.4.2 Cuando se otorgue el primer Certificado a una Embarcación nueva o los posteriores Certificados a una Embarcación existente, la fecha base será aquella en la que se concluye la inspección en seco del casco.

3.4.3 La fecha base deberá ser consignada expresamente en el libro de inspecciones técnicas o registro equivalente y en el Certificado de la Embarcación.

3.4.4 Cuando una Embarcación de la Hidrovia anticipe, en no más de tres meses, su puesta en seco para la renovación del Certificado, se podrá adoptar como fecha base del nuevo Certificado la correspondiente al vencimiento del Certificado anterior.

3.4.5 La Administración podrá disponer modificaciones a los criterios prescritos en 3.4.1 para la determinación de la fecha base siempre que realice un Reconocimiento inicial, acorde a lo dispuesto en 2.5.2, con casco a seco, a efectos de establecer una nueva fecha base.

3.5 VENCIMIENTO DEL CERTIFICADO EN NAVEGACIÓN O PUERTO DE OTRO PAÍS SIGNATARIO.

3.5.1 Si en la fecha de vencimiento del Certificado una Embarcación, que haya zarpado con dicho documento en vigor, no se encuentra en un puerto del País de registro como Embarcación de la Hidrovia o en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá extender la validez del Certificado, pero dicha extensión sólo podrá ser concedida con el fin de que la Embarcación pueda proseguir su viaje hasta un puerto del País de registro o el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aún así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. En ese caso se notificará de inmediato a la Autoridad del puerto al cual se despacha dicha Embarcación.

3.5.2 En ningún caso dicha extensión podrá superar los 60 días, ni podrá ser utilizada como autorización para salir del puerto del País de registro o en que haya de ser objeto de reconocimiento, según lo dispuesto en el párrafo anterior, sin antes haber obtenido un nuevo Certificado.

3.6. CONVALIDACIONES Y ANIVERSARIOS

3.6.1 Aniversarios.

Son las fechas que coinciden con los sucesivos periodos de doce meses desde la fecha base del Certificado.

3.6.2 Convalidaciones

a) La Autoridad Competente o la Organización que ella designe, certificará mediante Reconocimientos Intermedios o Periódicos, según corresponda, el mantenimiento de las condiciones de seguridad de las embarcaciones dejando constancia de su realización al dorso del Certificado de Seguridad de la Navegación, en el espacio previsto a esos efectos

b) Dichas convalidaciones serán efectuadas en los aniversarios consignados en 2.5.3. Sin embargo cuando se otorgue el primer Certificado como Embarcación de la Hidrovía o toda vez que se otorgue un Certificado con un plazo menor al máximo establecido, la Administración dispondrá los Reconocimientos Intermedios de manera armonizada pero de forma tal que no se superen los plazos prescritos para dichos reconocimientos.

3.7. MODELO DEL CERTIFICADO

3.7.1. Los Certificados serán extendidos en el idioma oficial del País Signatario que lo otorgue.

3.7.2. En su forma, los Certificados se ajustarán al modelo que se indica en el Anexo I al presente reglamento. La disposición tipográfica será reproducida exactamente en los Certificados que se expidan.

3.8. VALIDEZ Y SUSPENSIÓN DE VALIDEZ DEL CERTIFICADO

3.8.1 El Certificado de una Embarcación perderá su validez:

- a) Por eliminación del registro como Embarcación de la Hidrovía.
- b) Cuando se efectúen modificaciones que afecten las condiciones de seguridad que dieron origen a su otorgamiento.
- c) Cuando se produzca el cambio de bandera a otro País Signatario.

3.8.2 El Certificado quedará suspendido en su validez cuando:

- a) Se produzcan averías que afecten la navegabilidad de la Embarcación según lo establecido en 1.8.4, o si correspondiera cuando no se hayan realizados los Reconocimientos adicionales establecidos en 2.1.5 y 1.8.6 para restaurar las condiciones de seguridad originales que dieron origen a su otorgamiento.
- b) No se realicen los Reconocimientos Intermedios o Periódicos dentro de los plazos establecidos al dorso del mismo.

3.8.3 Un Certificado suspendido en su validez según lo previsto en 3.8.2, recuperará la misma automáticamente cuando:

- En el caso de averías, se realice la inspección o el Reconocimiento adicional por parte de la Administración.
- En el caso de convalidaciones vencidas, cuando la Administración efectúe dicha convalidación.

3.9. EXHIBICIÓN DEL CERTIFICADO

3.9.1. En embarcaciones tripuladas el Certificado deberá ser transportado a bordo en todo momento.

3.9.2. En embarcaciones sin tripulación el correspondiente Certificado será transportado por la unidad que la remolque o empuje.

3.10. ACEPTACIÓN DE LOS CERTIFICADOS.

3.10.1. Los Certificados expedidos por la Administración de un País Signatario serán aceptados por los demás Países Signatarios a todo efecto previsto en el Acuerdo.

PRORROGA DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

4.1. PLAZO MÁXIMO DE LA PRORROGA

La Administración, a solicitud del Propietario o Armador, podrá extender sólo una prórroga al Certificado de Seguridad de la Navegación por un plazo de hasta sesenta (60) días, siempre que no haya superado dicho plazo por la prolongación indicada en 3.5.

4.2. CONSTANCIA DE PRORROGA EN EL CERTIFICADO

La prórroga será concedida en los casos en que las circunstancias así lo justifiquen, debiendo la Autoridad Competente adoptar las medidas de seguridad que a juicio de la misma sean necesarias para que las condiciones de seguridad no se vean afectadas. En todos los casos la Administración deberá dejar expresa constancia de dicha prórroga en el Certificado vencido.

4.3. CONSIDERACIONES PARA EL OTORGAMIENTO DE PRORROGAS

A los fines de la concesión de dicha Autorización, la Administración tendrá en cuenta las consideraciones fundamentadas y la documentación de las siguientes cuestiones:

- a) Causas que se expresen en la solicitud de prórroga.
- b) Antigüedad de la construcción, instalación o equipo de que se trate.
- c) Antecedentes sobre reconocimientos, averías y reparaciones.

Concedida la prórroga, se considerará como límite del plazo de validez del Certificado, la fecha de vencimiento de aquella.

**CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN
PARA EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA**

(Sello Oficial)

Nº DE CERTIFICADO

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

.....
(nombre del Estado)

por

.....
(Autoridad u Organización que expide el Certificado)

NOMBRE DE LA EMBARCACION		MATRICULA	SEÑAL DISTINTIVA
SERVICIO/ S DE LA EMBARCACION		TIPO	FECHA DE QUILLA
ESLORA DE ARQUEO	ARQUEO BRUTO	ARQUEO NETO	FRANCOBORDO (mm)
TIPO Y MARCA DE MOTOR	NUMERO DE MOTOR	POTENCIA PROPULSIVA	POTENCIA ELÉCTRICA NOMINAL
MATERIAL DEL CASCO	CUBERTADA	MERCANCIAS PELIGROSAS	NUMERO MÁXIMO DE PASAJEROS
	SI/NO	SI/NO	

SE CERTIFICA:

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

El presente Certificado, de fecha base será válido hasta la fecha de vencimiento indicada, sujeto a la realización de los Reconocimientos Intermedios o Periódicos que se establecen al dorso.

Expedido en

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

.....
(Sello de la Autoridad expedidora)

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

Vencimiento:

RECONOCIMIENTOS INTERMEDIOS Y PERIÓDICOS

SE CERTIFICA que la Embarcación ha sido objeto de Reconocimiento de conformidad con lo prescrito en el Reglamento de Reconocimientos, Inspecciones y Certificados para embarcaciones de la Hidrovia y las reglamentaciones pertinentes.

Primer reconocimiento Intermedio entre el y el (*) Firmado
Lugar
Fecha

(Sello de la Autoridad)

(**) Primer reconocimiento Periódico entre el y el (*) Firmado
Lugar
Fecha

(Sello de la Autoridad)

Segundo reconocimiento Intermedio entre el y el (*) Firmado
Lugar
Fecha

(Sello de la Autoridad)

(**) Segundo reconocimiento Periódico entre el y el (*) Firmado
Lugar
Fecha

(Sello de la Autoridad)

Observaciones:

.....
.....
.....

(*) Indicar fechas límites del periodo de convalidación.
(**) Sólo aplicable a embarcaciones de pasajeros.

ANEXO II

DIRECTRICES SOBRE RECONOCIMIENTOS EN
EMBARCACIONES DE LA HIDROVIA.

1. RECONOCIMIENTOS DE SEGURIDAD DE CASCO

Los reconocimientos de seguridad de casco comprenderán las verificaciones, pruebas y exámenes que se indican a continuación y cuyos ítems se desarrollan mas abajo:

RECONOCIMIENTOS DE RENOVACION (R)

Enchapado del Casco	1.1.1/1.1.7	a b c	Exámen General Renovación de chapas Reducción p/Desgaste
Cubiertas, Estructuras Internas y Mamparos	1.1.2/1.1.7	a b c d e	Cubierta resistente Cubiertas secundarias Estructuras internas Mamparos Estructuras c/incendio
Timón, Cajas, Tomas de mar y Válvulas	1.1.3	a b c d e	Timón Pala de timón Pernos Mecha Tomas de mar y válvulas
Ejes Portahélices y Hélices	1.1.4	a b c d	Huelgos Desarme p/reconocimiento (si correspondiere) Inspección Hélices
Tanques estructurales doblefondos, venteos achique, amarre y fondeo	1.1.5	a b c d e f	Tanques, doble fondo y cofferdams Cielo de doble fondo Tubos de venteos Achique Cajas de cadenas Elementos de fondeo
Francobordo	1.1.6	a b c d e	Marcas y condición de asignación Portas y desagues Escotillas y ventiladores Venteos Mamparos y barandillas
Integridad Estructura	1.1.8		Pruebas de estanqueidad
Prueba de navegación	1.1.9		Realización de la prueba

RECONOCIMIENTOS INTERMEDIOS (IR)

Cubiertas, Estructuras Internas, Mamparos y Estructuras Contraincendios	1.2.2	a b c d e	Cubierta resistente Cubiertas secundarias Estructuras internas Mamparos Estructuras contraincendio
Tanques estructurales doblesfondos, venteos, achique y elementos de fondeo	1.2.5	a b c d e	Tanques estructurales, exceptuando pruebas hidroestáticas (mínimo 2 tanques), doblesfondos y cofferdams (exceptuando pruebas de estanqueidad) Cielo de doblefondos Tubos de venteos Achique Elementos de fondeo
Francoabordo	1.2.6	a b c d e	Marcas y condición de asignación Portas y desagües Escotillas y ventiladores Venteos Mamparos y barandillas

ITEMS DE LOS RECONOCIMIENTOS DE SEGURIDAD DE CASCO

1.1.1. Enchapado del casco.

a) Examen general del enchapado del casco.

Previa preparación de la superficie del casco se controlará el estado superficial de las chapas, los solapes de las uniones remachadas, las cabezas y fijación de los remaches y los cordones de soldadura.

Cuando el resultado del examen superficial del forro exterior determine la necesidad de verificar espesores reales de las chapas que lo componen, se podrá requerir el calibrado o sondajes de las mismas en los sitios y cantidad que el inspector determine. Se podrá exigir más de un sondaje por chapa cuando la extensión y/o características lo justifiquen. Asimismo, en general el plan de sondajes será incrementado en sus alcances acorde la edad del buque, quedando a través las periódicas inspecciones en seco una secuencia lógica que brinde progresivamente información suficiente, precisa y amplia sobre el estado del forro. Los calibrados podrán efectuarse en forma mecánica o por ultrasonido

b) Renovación de chapas de casco.

La necesidad de renovar determinada chapa del forro exterior del casco, surgirá luego del análisis de una serie de condiciones que el inspector deberá valorar.

Las condiciones a tener en cuenta serán:

- Recomendaciones de la inspección anterior.
- Averías tales como: Fisuras, perforaciones, deformaciones pronunciadas, defectos de laminado, etc.
- Disminución de espesor en los bordes de las solapas remachados:
- Defectos de espesor por corrosiones localizados (efectos galvánicos, acción química imbornales y descargas, etc.).

c) Reducción de espesores por desgaste.

Con referencia a este aspecto se deberá tener en cuenta:

- Cantidad de chapas que se encuentran en ese estado.
- Ubicación de las chapas y consecuente incidencia en la resistencia general y lineal.
- Porcentaje de disminución del área resistente (enchapado y estructura interviniente) respecto a los valores mínimos.

Como norma general sujeta a las variaciones que imponen las consideraciones antes indicadas, se permitirán chapas con una disminución del 25 % respecto del mínimo reglamentario por norma de construcción.

En chapas aisladas, previo estudio podrá permitirse una disminución del 30% respecto del mínimo reglamentario por norma de construcción.

En el enchapado lateral del casco, excluyendo tracas de cinta y pantoques como también aquellas coincidentes o próximas a la cuarta parte de la eslora a contar desde los extremos, se podrá admitir una disminución del 30 % respecto del mínimo reglamentario por norma de construcción.

Cuando el inspector así lo considere oportuno, en función de las renovaciones efectuadas o variaciones producidas en los cursos del enchapado del forro exterior, podrá requerir la presentación del plano actualizado de desarrollo del casco.

1.1.2. Cubiertas, estructuras internas y mamparos.

a) Cubierta resistente:

Se examinará el estado de conservación de la cubierta resistente.

Se tendrá en cuenta el área efectiva, entendiéndose por tal el enchapado de la cubierta y los elementos estructurales resistentes solidarios.

Como norma general, sujeta a variaciones según los cascos (características constructivas, antecedentes, etc.) se admitirá un desgaste del área efectiva no mayor del 20 % respecto de la original registrada en planos aprobados, o calculos específicos.

Las chapas que posean una disminución de espesor medio respecto del original en el orden del 25% deberán ser consideradas necesarias de renovación. Podrá admitirse solo un número limitado de chapas y en zonas no críticas desgastes mayores, sujetas a estudio particular.

b) Cubiertas secundarias superestructuras:

Se examinará el estado de las cubiertas de castillo, puente, toldilla y cubiertas intermedias.

Durante el examen de superestructuras, se verificarán los mamparos extremos guardacolors de máquinas, medios de cierre, etc.

c) Estructuras internas:

Se examinarán los elementos estructurales internos, principalmente los que intervienen en la resistencia estructural del buque, verificándose su estado y continuidad.

En los buques sin doblefondo, se levantarán todos los payoles de las bodegas para examinar adecuadamente todos los elementos bajo ellos.

Se quitarán los forros y recubrimientos de madera de las bodegas para el examen de los elementos estructurales a satisfacción del Inspector.

En las bodegas con aislación, se desmontarán cuando existan, los paneles móviles y una cantidad adicional del forro exterior a establecer en cada caso para el control de los elementos estructurales en dichas zonas.

d) Mamparos:

Se inspeccionarán todos los mamparos estancos que hacen al comportamiento general del buque.

En aquellos buques donde el cálculo de resistencia estructural ha tenido en cuenta el enchapado del tanque de carga, o donde se pudieran haber considerado para este fin otros elementos, ellos se verificarán junto con el casco o cubierta.

Se examinarán y probarán las puertas estancas con comunicación al interior del casco, las de mamparos estancos principales, y en la medida de lo posible, el resto.

e) Estructuras contra incendio:

Se comprobará en la medida de lo posible, el estado de los medios de protección estructural contra incendios.

1.1.3. Timón, Cajas tomas de mar y válvulas.

a) Timón

Se examinará el sistema y componentes de transmisión del timón (excepto máquina de accionamiento); de poseer guardines se controlará su estado.

b) Pala de timón.

Se efectuará examen general del enchapado de la pala y particularmente de platinas o bridas de hermanado y sus pernos de unión.

Cuando resulte necesario se requerirán sondajes para determinación de espesores.

c) Pernos (pinzotes).

Se verificará la fijación de los pernos.

Asimismo se tomarán huelgos de correspondencia con bujes, pistas y puntos de giro. En función de valores obtenidos, estado de componentes, características, vinculación al codaste, la máquina de accionamiento, se

d) Mecha.

Se verificará el estado de la mecha. Las reparaciones necesarias se programarán con intervención y aprobación del Inspector.

En caso de timones suspendidos, se verificará, especialmente el ajuste, contacto y apriete entre la mecha y la pala, efectuándose las pruebas correspondientes.

Cuando se considere, oportuno, podrá requerirse el examen de las zonas más solicitadas mediante sistemas no destructivos para detección de grietas.

e) Tomas de mar, válvulas y descargas.

Se realizará el examen de las cajas de válvulas de casco y sus respectivas válvulas, así como todas las descargas bajo flotación. A tal efecto, se quitarán todas las rejillas, desarmarán y limpiarán los precitados elementos para el adecuado reconocimiento ocular y por percusión.

Se podrá requerir verificación de espesores.

Se controlará el estado de los elementos de fijación de la válvula (pernos, manguitos, etc.).

De considerarlo necesario el Inspector, se desarmarán las descargas sobre flotación.

1.1.4. Ejes, portahélices y hélices.

a) Huelgos.

Se comprobarán los huelgos; como norma general en ejes lubricados por agua no superarán los valores especificados.

Respecto al huelgo de armado, su criterio de aceptación se establecerá para cada caso en función de las características de los bujes de bocina, como así de las recomendaciones formuladas por sus fabricantes.

En bocinas con sistema, con aceite se controlará la eficacia de sus sellos.

b) Desarme para reconocimiento.

Los ejes portahélices deberán ser extraídos para su reconocimiento en las siguientes circunstancias:

- Cuando los huelgos resulten excesivos.

- Cuando se presenten anomalías en los componentes de las líneas y/o hélices que así lo aconsejen.

Además en los siguientes casos:

- Ejes portahélices con bujes lubricados por agua con camisas discontinuas; en oportunidad de cada reconocimiento de renovación de casco.

- Ejes portahélices con bocinas cerradas lubricadas por aceite; cada dos reconocimientos de renovación.

c) Inspección

La inspección de los ejes portahélices significará su desarme y control cuidadoso, en especial las zonas de conos, chaveteros y ángulos de intersección.

Cuando se lo considere oportuno, se requerirá el examen de las zonas más solicitadas mediante sistemas no destructivos para detección de grietas.

Las zonas de ejes entre arbotantes serán reconocidas en oportunidad de cada inspección en seco.

Cuando las circunstancias así lo aconsejen, se controlarán las condiciones de alineación del conjunto línea de eje.

d) Hélices

En cada inspección de casco en seco, se verificará el estado general de las hélices.

Se controlará el estado de pales y verificarán que no posean daños, golpes o torceduras que puedan afectar sus resistencias, balances y producir vibraciones; se examinarán los elementos de fijación y de seguridad.

En hélices de paso regulable, se controlará el buen funcionamiento y estanqueidad de juntas o anillos de cierre.

En circunstancias de los desarmes de las líneas de ejes, se inspeccionarán cubos de las hélices, los alojamientos de las chavetas, tuercas y sus elementos de seguridad.

Podrán requerirse sistemas no destructivos para detección de grietas y/o deficiencias.

1.1.5. Tanques estructurales, doblefondos, tubos de venteo, achique y elementos de fondeo.

a) Tanques estructurales, doblefondos y cofferdams.

Se inspeccionarán interiormente los tanques estructurales, para lo cual deberán encontrarse limpios los de cargamento, de lastre y de combustibles.

Se efectuarán las pruebas hidráulicas de los tanques estructurales que correspondan a criterio del inspector.

Se presentarán limpios y ventilados los doblefondos y cofferdams para su inspección interna.

Al realizar sus reconocimientos, se comprobará la existencia de un doblez de chapa bajo tubo de sonda.

Si el doblefondo u otros tanques están dedicados exclusivamente a combustible para el consumo, podrán exceptuarse de la limpieza y desgasificación con tal que el inspector, luego del examen exterior, determine que el estado es satisfactorio.

En caso que los tanques se utilicen para combustibles o aceite lubricante, se podrá a juicio y satisfacción del inspector, verificar interiormente los espacios que considere conveniente.

Se efectuarán pruebas hidráulicas o neumáticas de los doblefondos.

Para aquellas estructuras a las que les hubieren sido asignado de origen escantillones reducidos en razón de esquemas especiales de protección contra la corrosión, el criterio de aceptación respecto a desgastes y pérdidas de espesores tendrá en cuenta particularmente dicha circunstancia.

b) Cielo de doblefondos.

Se podrá requerir levantar parte del forro del cielo de doblefondo para el control de chapas; la amplitud de este desarme será determinada por el inspector en función de los elementos de juicio acumulados. Podrán excluirse las zonas de bodegas frigoríficas en las que exista aislación en el lugar.

De considerarlo necesario, el inspector actuante podrá requerir el calibrado del enchapado de los cielos de doblefondos, en las zonas que se determinen.

c) Tubos de venteo.

Se controlarán los tubos de venteo de tanques y doblefondos, para verificar su estado, especialmente sus uniones con cielos y pasajes entre cubiertas, incluidos los mástiles y hongos de ventilación.

Cuando se efectúen las pruebas hidráulicas en los tanques, se verificará la estanqueidad de estos elementos.

Se controlarán las válvulas de presión y vacío como así las telas parallanas, o sistemas específicos para este fin.

d) Achique

Se verificará el sistema de achique del buque, probando su funcionamiento.

e) Caja de cadenas

1. Se verificará interiormente la parte estructural, chupones de achique, ganchos disparadores y pernos pasantes de entalladura, para lo cual se habrá realizado la necesaria limpieza y desincrustado.

2. Se efectuará prueba de achique.

3. Se verificarán gateras y escobenes.

f) Elementos de fondeo

1. Todos los componentes de las líneas de fondeo se presentarán adecuadamente desincrustados de corrosión y otros residuos, y satisfactoriamente dispuestos de manera tal que permitan el examen de su estado.

2. Se verificará el número de anclas existentes, sus marcas de aprobación y peso de acuerdo al plano aprobado; en caso de duda se requerirá su pesado para determinar su aptitud y grabará el valor obtenido en lugar adecuado del ancla.

3. Se verificarán pernos de arganeo, seguros, uñas, cruz, caña y cepo si tuviese.

4. Se verificarán cadenas de anclas acorde con el plano aprobado.

5. Cuando el diámetro nominal del eslabón sea igual o mayor de 12,5 mm se evaluará la necesidad de proceder al calibrado de cadenas acumulándose las respectivas constancias, y verificará el desgaste con respecto a valores originales a fin de determinar renovaciones o variaciones en el ordenamiento de las líneas. El porcentaje de cadena a calibrarse por cada grillete será establecido para cada caso por la inspección en función del estado evidenciado, antecedentes y características de los elementos.

6. Se examinarán los grilletes y mallas de unión acorde con la reglamentación vigente.

1.1.6. Francobordo

a) Marcas y condición de asignación

Se inspeccionarán las marcas de francobordo o de seguridad, controlando las alturas y su correcta individualización. Se comprobará que ni el casco ni la superestructura hayan sufrido modificaciones que pudieran alterar la condición de asignación.

b) Puertas y desagües

Se examinarán las puertas estancas y portillos, verificando sus dispositivos de cierre, juntas de estanqueidad y estado general.

En los casos que el inspector considere necesario se efectuará prueba de estanqueidad de los sistemas de cierre. Se reconocerán las puertas y bocas de desagüe de la cubierta a la intemperie controlando su correcto funcionamiento.

c) Escotillas y ventiladores

Se examinarán brazoletas de escotillas, sus tapas, medios de cierre y refuerzos. Se controlarán los sistemas de cierre de aberturas sobre cubiertas a la intemperie.

Cuando el inspector lo considere conveniente, se realizarán pruebas de estanqueidad.

Se reconocerán los ventiladores de los espacios bajo cubierta de francobordo y bajo las cubiertas de sobreestructuras cerradas con cierres estancos.

d) Venteos

Se inspeccionarán los venteos de los tanques sobre cubierta superior.

e) Mamparos y barandillas

Se reconocerán mamparos extremos de sobreestructuras y las escalas, barandillas, amuradas, pasarelas y todos los medios de protección para la tripulación y pasajeros.

1.1.7. Cascos de madera

a) Examen del casco

Se examinará el forro exterior con especial profundidad en las cabezas de las tablas, quilla, roda y codaste, luego que éste haya sido correctamente limpiado de incrustaciones, etc.

Si el buque se encuentra totalmente forrado interiormente, se retirarán a criterio del inspector las tracas de ventilación sobre los durmientes y los payoles de sentinas.

El estado general del entablado del casco, se determinará mediante punzón, hachuela o barreno, conjuntamente con un examen por percusión.

Si el casco posee forro de protección de la tablazón, se observará su estado y cuando surjan dudas el inspector podrá disponer el retiro total o parcial.

Se examinará el estado general de los elementos de unión.

Se controlará el calafateo del forro del casco, renovándose el que denote mal estado o bien retocando el existente cuando sea posible.

b) Cubiertas

Se examinará el calafateo del forro de la cubierta, renovándose el que se observe en mal estado o retocándose el existente cuando ello resulte aceptable.

c) Cierres, protecciones y desagües

Se verificará el estado de mantenimiento de cierres de escotillas, porta estancos, cierres de aberturas sobre bajadas, barandillas, portas de desagües, etc. Asimismo se examinarán las fogonaduras y los palos.

d) Estructuras internas

Se examinarán las cuadernas a través de las aberturas de ventilación. Si fuera necesario se podrá requerir levantar alguna tabla del forro interior para observar las estructuras.

Se examinarán los baos, puntales y los elementos longitudinales, con especial profundidad en los escarpes. Se examinará el estado de sobrequilla.

Se verificarán condiciones de los medios de unión.

Se podrá efectuar barrenado o sondajes para mejor determinación del estado del maderamen.

e) Mamparos estancos

Se examinarán los mamparos estancos y el efectivo cierre de sus aberturas si las hubiere.

1.1.8. Pruebas y exámenes

Pruebas de estanqueidad

Las pruebas que generalmente se usarán para comprobar la estanqueidad son las que se detallan a continuación:

a) Prueba hidrostática: Los tanques según sus características se probarán con una columna de agua equivalente por lo menos como se indica.

1. Dobles fondos: hasta la cima del tubo de venteo.
2. Tanque profundo: hasta 2,45-M sobre el cielo del tanque o la altura de máximo calado si ésta fuese mayor.
3. Tanques de cargamento para combustibles: columna de 2,45 M sobre cubierta para construcciones nuevas, posteriormente se admitirá hasta el borde superior de la boca escotilla.
4. Piques: en lo posible hasta la cima del tubo de venteo o hasta la altura de máximo calado como mínimo.
5. Otros tanques: serán probados en la forma que el inspector determine.

b) Pruebas neumáticas: durante la modificación reparaciones en dique, ~~o cuando el inspector lo justifique, se podrá admitir pruebas~~ neumáticas para verificar la estanqueidad. Estas pruebas se efectuarán con una presión de 19,6 KPa (0,2 Kgf/cm²).

c) Cuando se efectúen pruebas de estanqueidad de timones armados con placas dobles, la presión será de 49 KPa (0,5 Kgf/cm²).

d) Prueba de manguera: en aquellos casos que para determinar la estanqueidad no sea posible efectuar una prueba hidráulica o neumática (mangos, escotillas, cajas de tomas de mar, etc.) se probarán con chorros de agua con una presión mínima en la lanza de 196 KPa (2 Kgf/cm²), ubicada ésta a una distancia entre 2,5 m y 3 m, durante un lapso adecuado que permite verificar si existen filtraciones.

e) Pruebas con líquidos penetrantes: para cascos como los puntualizados en el inciso anterior, la inspección evaluará como alternativa la realización de esta prueba, siempre que las circunstancias y características de la obra se consideren favorables respecto a su eficacia.

1.1.9. Prueba en navegación

Se verificará comportamiento estructural del buque en navegación como así condiciones de funcionamiento del sistema de gobierno, bocina-eje portahélices y vibraciones que pudieren producirse. Los respectivos controles se llevarán a cabo de manera interdisciplinaria con los inspectores de las otras especialidades.

Durante esta instancia se podrán completar las pruebas hidráulicas y demás verificaciones pendientes de cumplimiento.

2. RECONOCIMIENTOS DE SEGURIDAD DE MÁQUINAS.

2.1. Reconocimientos de Renovación. (R)

Las pruebas se efectuarán sobre amarras y eventualmente en navegación, cuando el servicio lo requiera.

a) Se efectuará prueba de funcionamiento de las máquinas propulsoras, sus auxiliares y accesorios, en pruebas a la potencia admisible, con sus mecanismos conexos (lubricación, refrigeración, combustible) y sus respectivos indicadores.

b) Se verificarán los sistemas de alarmas y protecciones de seguridades, como mínimo de baja presión de aceite y alta temperatura de agua de refrigeración y las salidas de emergencia.

c) En caso de tratarse de máquinas de impulsión, de otros sistemas, o equipos (Ej. alternadores, compresores, bombas, etc.) deberán ser probados a plena carga.

d) Se verificará el normal funcionamiento del sistema del telégrafo de órdenes y comunicaciones, de puente de máquinas y cuarto de timón.

e) Se probará el sistema de gobierno principal y emergencia, con sus indicadores y protecciones.

f) Se probarán las protecciones y válvulas de seguridades de los botellones de aire comprimido de arranque y calderetes de vapor auxiliares (recipientes de presión).

g) Control, prueba y rendimiento de los compresores de aire principales, auxiliares y de emergencia.

h) En caso de poseer dinamo de emergencia, motobomba incendio de emergencia y motores para propulsar botes salvavidas, se realizarán pruebas de funcionamiento.

i) Se probará y verificará sistema de achique sentinas sala máquinas y sistema de bombas contra incendio.

j) En máquinas de propulsión indirecta (Ej. con caja reductora-inversora, o paso controlable) se verificarán protecciones de sobrevelocidad.

k) En buques que naveguen en zonas peligrosas, transporte de hidrocarburos, o gases licuados, se verificará en chimenea o guarda calor, el correspondiente apaçachispas o parachispas reglamentario.

l) Hasta potencias individuales de propulsión hasta 500 HP no se exigirán desmontes de mecanismos dentro de condiciones normales y a juicio del inspector actuante.

m) Se verificarán en sistema de combustible, los cortes rápidos a distancia de los tanques de combustibles de servicio, parada a distancia de los ventiladores de sala de máquinas, bombas trasvase y purificadoras que posean arrestallamas los venteos de tanques de combustible en cubierta.

n) En los casos que posean control a distancia (monocontrol) desde el puente de mando, se probará el sistema y se verificarán los instrumentos de control en máquinas y puente.

2.2. Reconocimientos intermedios. (In)

Se efectuarán las siguientes pruebas sobre amarras.

a) Prueba planta propulsora completa.

- b) Verificación sistemas de alarma y protecciones.
- c) Prueba sistema de gobierno principal y emergencia.
- d) Prueba a plena carga de máquinas de accionamiento de otros equipos (mot. aux.)
- e) Prueba de telégrafo y comunicaciones, puente máquinas y cuarto timón.
- f) Pruebas sistema aire comprimido de arranque y válvula de seguridad de acumuladores.
- g) Control, prueba y rendimiento de los compresores de aire principal y auxiliares de emergencia.
- h) Se probará sistema de achique sala de máquinas.
- i) En sistema combustible, se verificarán cortes a distancia y arrestallamas.
- j) Se probarán sistemas de control a distancia (monócontrol)
- k) Prueba de funcionamiento de calderetas auxiliares a vapor y soplado válvulas de seguridades.
- l) Se probarán sistemas de anazre y fondeo.

3 RECONOCIMIENTOS DE SEGURIDAD DE ELÉCTRICIDAD

3.1. General

Los reconocimientos que se describen en este punto se refieren a las instalaciones eléctricas de corriente continua o alterna, que posean una tensión nominal no mayor de 750 v, exceptuándose a los buques de propulsión eléctrica.

En los casos en que la tensión nominal sea mayor de 750 v, se considerarán las inspecciones a realizar en forma particular.

3.2 Reconocimientos Iniciciales o Adicionales por Modificaciones

Estos reconocimientos tendrán las siguientes secuencias y etapas:

1. Aceptación de materiales: La aceptación de materiales será supeditada a los ensayos que acepte o disponga la Autoridad Competente, de acuerdo a las exigencias de orden nacional e internacional que podrían aplicársele al buque, atendiendo a sus características y tipo de tráfico o navegación que realiza.

Quedarán exentos de realizar estos ensayos los buques cuya tensión nominal sea inferior a 110 v, no incluyéndose dentro de dicha exención a los buques tanques que transporten líquidos combustibles, gases licuados inflamables o mercancías de riesgo similar los que, en todos los casos, deberán cumplir con los indicados ensayos.

La aceptación de materiales obligará a la presentación de los protocolos de ensayos de los siguientes elementos que componen la instalación eléctrica.

- 1.1. Máquinas rotantes.
- 1.2. Transformadores.
- 1.3. Tablero principal y tablero de emergencia.
- 1.4. Material antideflagrante.

2. Inspección de obra: A los fines de las verificaciones y pruebas a realizar, la inspección de obra se dividirá en etapas, de acuerdo a la potencia instalada en el buque de que se trata:

1. Buques cuya potencia instalada sea mayor de 100 Kw/KVA.

1.1. Primera etapa: Cuando esté instalado el CINCUENTA POR CIENTO (50%) del equipamiento eléctrico, se verificará que los materiales empleados sean los aprobados en la aceptación de materiales y se controlará el montaje de los elementos principales de la instalación eléctrica, los que deberán estar de acuerdo con los planos autorizados por la Autoridad Competente.

1.2. Segunda etapa: Se continuará con los controles previstos en la primera etapa, completándose con los ensayos y pruebas que correspondan.

3. Pruebas de funcionamiento: Se efectuarán las pruebas y comprobaciones que se indican en el cuadro correspondiente a los reconocimientos de renovación, excepto las correspondientes a:

1. Verificación del diámetro exterior del colector.
2. Verificación de las células rectificadoras.
3. Comprobaciones de las muestras del líquido refrigerante.

3.3. Reconocimientos de renovación (R) (tensión mayor a 55 v)

1. Generadores y alternadores principales, auxiliares y de emergencia.

1.1. Pruebas de funcionamiento de máquinas dispuestas para efectuar paralelo.

- 1.2. Pruebas de máquinas no previstas para efectuar paralelo.
 - 1.3. Verificación del diámetro exterior del colector.
 - 1.4. Verificación de la conmutación.
 - 1.5. Verificación de las células rectificadoras.
 - 1.6. Ensayo de aislamiento.
 - 1.7. Protocolo de ensayo de interruptores principales.
2. Propulsión eléctrica
 - 2.1. Pruebas a efectuarse en el motor y generador de propulsión.
 - 2.2. Instalación eléctrica de propulsión
 - 2.3. Pruebas aislaciones en navegación
 - 2.4. Protocolo de ensayo de interruptores principales
3. Aparato de gobierno
 - 3.1. Pruebas de funcionamiento
 - 3.2. Verificación de las protecciones
 - 3.3. Prueba de aislamiento
4. Motores de servicios esenciales
 - 4.1. Prueba de funcionamiento
 - 4.2. Verificación de las protecciones
 - 4.3. Ensayo de aislamiento
 - 4.4. Protocolo de ensayo de protecciones
5. Transformaciones de fuerza motriz y alumbrado
 - 5.1. Comprobaciones a efectuar en la muestra del líquido refrigerante.
6. Instalación eléctrica principal y de emergencia.
 - 6.1. Medición de la resistencia de aislación
 - 6.2. Verificación de la selectividad de las protecciones (a juicio del inspector).
 - 6.3. Verificación de constancias registradas en el libro de aislaciones.
 - 6.4. Prueba de la instalación principal.
 - 6.5. Prueba de la instalación de emergencia.
 - 6.6. Comprobación de los sistemas e instalaciones eléctricas en zonas peligrosas de buques tanques.
 - 6.7. Ensayo de tensión en la instalación eléctrica (a juicio del inspector).
7. Tablero principal, de emergencia, luces de emergencia y toma de energía externa.
 - 7.1. Verificación de los elementos constitutivos.
 - 7.2. Funcionamiento de los tableros.
 - 7.3. Ensayo de aislamientos.
8. Plantas eléctricas automatizadas
 - 8.1. Verificación del funcionamiento en puerto, y en navegación cuando así lo considere el inspector actuante.
9. Pararrayos y baterías de acumuladores
 - 9.1. Verificación del estado de las baterías de emergencia.
 - 9.2. Verificación del estado de las baterías de arranque de los motores propulsores.
10. Elementos de respeto
 - 10.1. Se comprobará la existencia de los elementos que obligan las disposiciones vigentes.

3.4. Reconocimientos de Renovación (R) e Intermedios (In) (Tensión hasta 55 v.)

1. Generadores principales
 - 1.1. Se realizará una prueba de funcionamiento general
2. Instalación eléctrica
 - 2.1. Se verificará la instalación eléctrica. La exigencia quedará a juicio del inspector.
3. Batería de acumuladores
 - 3.1. Verificación a juicio del inspector.

3.5. Reconocimientos Intermedios (In) (Tensión mayor a 55 v.):

1. Generadores y alternadores principales, auxiliares y de emergencia.
 - 1.1. Prueba de funcionamiento de máquinas no previstas para efectuar paralelo.
 - 1.2. Protocolo de ensayo de interruptores principales.
2. Aparato de gobierno.
 - 2.1. Prueba de funcionamiento.
 - 2.2. Verificación de las protecciones.
 - 2.3. Prueba de aislamiento.
3. Molinete de anclas.
 - 3.1. Verificación del funcionamiento.
4. Motores de servicios esenciales
 - 4.1. Prueba de funcionamiento.
5. Instalación eléctrica principal y de emergencia
 - 5.1. Verificación de los asientos del libro de aislaciones.
 - 5.2. Prueba de la instalación de emergencia.
 - 5.3. Comprobación de circuitos eléctricos en zonas peligrosas de buques tanques.
6. Tablero principal, de emergencia y de luces de navegación
 - 6.1. Verificación de los elementos constituidos
 - 6.2. Verificación del tablero de las luces de navegación
7. Plantas eléctricas automáticas
Pruebas de funcionamiento general
8. Pararrayos y baterías de acumuladores
 - 8.1. Verificación de la instalación y resistencia del cable de bajada.

RECONOCIMIENTOS DE RENOVACION (R)

INSPECCION DE	SECCION	COMPROBACIONES A EFECTUAR
DOCUMENTACION Y ELEMENTOS VARIOS	4.2.	a) Libro y publicaciones náuticas b) Planos. c) Enfermería y botiquines. d) Identificación. e) Escala de prácticos. f) Zafarranchos.
	4.7.	b) Pruebas periódicas-Aparato de Gobierno principal y de emergencia
	4.8.	Pruebas navegación p/empujadores.
DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACION	4.3.	a) Instrumental náutico. b) Elementos de señalamiento.
DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO	4.4.	a) Botes salvavidas. Botes salvavidas de propulsión mecánica. b) Balsas salvavidas. c) Aparatos flotantes. d) Aros salvavidas. e) Chalecos salvavidas. f) Pescantes/dispositivos arriado. g) Verificación especial a botes salvavidas. h) Medios de embarque a botes. i) Sistema de comunicaciones y alarma general de emergencia.
PREVENCION DETECCION Y. EXTINCION DE INCENDIOS	4.5.	a) Dispositivos contra incendios. b) Extintores de incendio. c) Sistemas fijos de extinción por gas. d) Sistemas fijos de extinción a base de espuma. e) Sistemas fijos de extinción por aspersión. f) Otros sistemas de extinción. g) Bomba contra incendio emergencia. h) Equipo de Bombero. i) Alarma general. j) Detectores de incendio. k) Dispositivos de cierre. l) Sistema de gas inerte. ll) Medios de evacuación.
DISPOSITIVOS DE AMARRE, FONDEO Y REMOLQUE	4.6.	a) Molinete de anclas y escobenes. c) Anclas. d) Cadenas, grilletes, giratorio, Arganeo, Unión. e) Cabos y cables de remolque. f) Gancho de remolque. g) Guinches de maniobra. h) Accesorios de maniobra, bitas, pasacabos, etc.

RECONOCIMIENTOS INTERMEDIOS (Ia)

INSPECCION DE	SECCION	COMPROBACIONES A EFECTUAR
DOCUMENTACION Y ELEMENTOS. VARIOS	4.2. 4.7.	a) Libros y publicaciones náuticas b) Planos. c) Enfermería y botiquines. d) Identificación. e) Escala de prácticos. f) Zafarranchos. g) Equipos nuevos. h) Pruebas periódicas-Aparato de gobierno principal y de emergencia.
DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACION	4.3.	a) Instrumental náutico. b) Elementos de señalamiento.
DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO	4.4.	a) Botes salvavidas. Botes a propulsión mecánica. b) Balsas salvavidas. c) Aparatos flotantes. d) Aros salvavidas. e) Chalecos salvavidas. f) Pescantes/dispositivos de arriado. g) Verificación especial a botes salvavidas. h) Medios de embarque. i) Sistema de comunicación y alarma.
PREVENCION DETECCION Y EXTINCION DE INCENDIOS	4.5.	a) Dispositivos contra incendio b) Extintores de incendio. c) Sistemas fijos de extinción por gas. d) Sistemas fijos de extinción a base de espuma. e) Sistemas fijos de extinción por aspersión. f) Otros sistemas de extinción. g) Bomba contra incendio de emergencia. h) Equipo de bombero. i) Alarma general. j) Detectores de incendio. k) Dispositivos de cierre. l) Sistema de gas inerte. ll) Medios de evacuación.
DISPOSITIVO DE AMARRE, FONDEO Y REMOLQUE	4.6.	a) Molinete de Anclas y escobenes. b) Anclas. c) Cadenas. d) Gancho de remolque.

INSPECCION DE	SECCIÓN	COMPROBACIONES A EFECTUAR
Luces de Emergencia	4.2.	h) Prueba instalación luces de emergencia.
Dispositivos de Salvamento	4.4.	a) Botes salvavidas. b) Balsas salvavidas c) Aros salvavidas. e) Chalecos salvavidas. f) Pescantes/dispositivos de arriado. h) Medios de embarque. i) Medios de comunicaciones/alarma.

4.1 Items de los Reconocimientos de Seguridad de Equipo

Las verificaciones, pruebas y exámenes indicadas en las tablas precedentes, deben interpretarse como se indican a continuación, en el entendido que ello dependerá de que en virtud del tipo y servicio de embarcación ésta deba poseer el equipo o elemento que se trate.

4.2. Documentación y elementos varios

a) Libros y publicaciones náuticas

Se verificará la existencia y estado de conservación y actualización de los libros y publicaciones náuticas que reglamentariamente corresponda, de acuerdo con el servicio, zona de navegación que realiza el buque. Se comprobarán las anotaciones del Libro de navegación (periodicidad de zafarranchos, pruebas de sistema de gobierno, instrumental náutico, etc.).

b) Planos

1. Se verificará la colocación del plano aprobado de lucha contra incendio en lugar accesible para la tripulación y se controlará su estado de conservación.

2. Se verificará la existencia a bordo de planos aprobados de amarre, fondeo y remolque, de dispositivos salvavidas y de luces y marcas.

c) Enfermería y botiquines

Se verificará la existencia de enfermería y/o botiquines de acuerdo al tipo de buque y navegación que realice.

d) Identificación

Se verificará que el buque tenga inscripto en los lugares reglamentarios el nombre, número y puerto de matrícula.

Si correspondiere, se verificarán los indicadores de proa bulbo o propulsión proel.

e) Escala de práctico

Se comprobará estado de conservación e iluminación de su zona de instalación.

Se verificará que estén construidas en forma reglamentaria.

f) Zafarranchos

1. Se comprobará que todas las instrucciones o avisos, incluido en cuadro de obligaciones en los puestos de emergencia, estén fijados

debidamente e impresos en un lenguaje comprensible para el personal de abordo.

2. Se llevarán a cabo ejercicios de zafarranchos de incendio, colisión, salvamento, recuperación de hombre al agua y abandono. Deberá estar presente más del 90% de la tripulación.

3. Se comprobará que se hayan efectuado las pertinentes anotaciones en el Libro de Navegación, cuando corresponda.

4. Se comprobará la planilla de roles de zafarranchos de acuerdo a la reglamentación vigente.

5. Se verificará el enrolamiento de tripulantes suficientes y titulados para el manejo de embarcaciones de supervivencia.

g) Equipos nuevos

Equipos nuevos con los elementos y dispositivos contemplados en el punto 4.1.d.

Se comprobará que todo equipo nuevo que haya sido instalado esté debidamente aprobado y que no se hayan hecho modificaciones que alteren las condiciones en que haya sido expedido el certificado de seguridad que corresponda.

h) Luces de emergencia

Se verificará y probará el sistema de la instalación para iluminación de emergencia tanto interior como exterior.

4.3. Dispositivos de Seguridad de la Navegación

a) Instrumental náutico

Se verificará que posean las instrucciones de uso en idioma nacional. Se verificará la línea de fé de los que deban tenerla.

1. Radar.
Se verificará su instalación y funcionamiento en las distintas escalas.

2. Compás náutico (Patrón - De gobierno - De respeto)
Se verificará que la posición de los imanes correctores concuerde con el registrado en el libro habilitado a ese fin en los buques cuyo compás deban llevar correctores.

2.1. Se verificará que el efecto del campo magnético producido por los conductores bajo tensión en la zona, no produzca variación en el compás de más de un grado (1°).

2.2. Curva de desvío: Se verificará que la curva esté acorde con los desvíos residuales del compás y esté firmada por un profesional reconocido por la Autoridad Competente. Se efectuará nueva curva de desvíos y compensación cuando:

2.2.1. Se observen alteraciones en los desvíos del compás
2.2.2. Se efectúen trabajos en dique seco u otras reparaciones que puedan alterar los desvíos.

2.2.3. El buque permanezca inactivo. Mayor 1 año.

2.3. Información de arrumbamiento en el puente de gobierno.

3. Axiómetro.

Se verificará su funcionamiento.

4. Indicador de rotaciones de cada hélice.
Se verificará su funcionamiento.

5. Instrucciones de manejo del sistema de gobierno.

6. Medios para tomar marcaciones.

Se verificará su existencia, características y estado de conservación

7. Instrumental Meteorológico: Barómetro.
Se verificará su funcionamiento acorde a especificaciones técnicas de fábrica.

8. Anteojo prismático.
Se verificará su existencia, características y estado de conservación.

9. Elementos de dibujo para la derrota.
Se verificará su existencia y estado de conservación.

10. Reloj patrón en puente y sala de máquinas.
Se verificará su existencia y funcionamiento.

11. Ecoonda y sonda de mano.
Se verificará su funcionamiento, marcado y longitud de esta última.

12. Limpiaparabrisas.
Se verificará su funcionamiento.

b) Elementos de señalamiento.
Se verificará el funcionamiento de los elementos:

1. Luces de navegación y alarmas correspondientes.
Se verificará la posición y separación vertical y horizontal de las luces reglamentarias de acuerdo con el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (Londres 1972) vigente y de acuerdo con la reglamentación nacional si correspondiere.

2. Lámparas de señales independiente de la fuente de energía principal.

3. Campana o gongo de niebla.

4. Pito o bocina.

5. Megáfono.

6. Elementos de señalamiento diurno.
Se verificará su existencia, tamaño y estado de conservación.

7. Driza de señales.
Se verificará su estado de conservación.

8. Bombillos de emergencia.
Se verificará su existencia y funcionamiento.

9. Señales pirotécnicas.
Se verificará la existencia del número reglamentario, estado de conservación y fecha de vencimiento.

4.4. Dispositivos de salvamento.

a) Botes salvavidas.

1. Se comprobará que su construcción esté aprobada por la Autoridad Competente.

2. Se verificará el estado del casco y la existencia y conservación del equipo reglamentario y se comprobará el funcionamiento del sistema de achique.

3. Se controlarán las fechas de vencimiento de los elementos perecederos, tales como pirotecnia y botiquín.

4. Se verificarán las marcas de aprobación reglamentarias.

b) Balsas salvavidas.

1. Balsas inflables.

Deben coincidir en número y capacidad acorde al plano y luego se verificará su instalación de acuerdo al plano aprobado, ~~trincado~~ misma, estanqueidad, existencia de los sistemas de disparo, testado de las válvulas hidrostáticas.

Se verificará y retirará copia del certificado y ficha historial del último servicio de mantenimiento efectuado por una estación reconocida por la Autoridad Competente, tomando nota del vencimiento del mismo. Se observarán las inscripciones reglamentarias.

2. Balsas rígidas.

Se verificará su instalación y capacidad de acuerdo al plano aprobado. La existencia del sistema disparador, se retirará copia del certificado y ficha historial del último servicio de mantenimiento, tomando nota del vencimiento del mismo. Se verificarán las inscripciones reglamentarias.

c) Aparato flotante.

Se efectuarán las verificaciones indicadas en 4.4. a), excepto la correspondiente al inciso 3.

d) Arcos salvavidas.

1. Se verificará la existencia del número reglamentario según plano, debiendo estar aprobados por la Autoridad Competente.

2. Se verificará la existencia de las quindolas y señales luminosas correspondientes, estado de conservación general y las inscripciones reglamentarias.

e) Chalecos salvavidas.

1. Se verificará el número reglamentario y estiba adecuada y que estén aprobados por la Autoridad Competente.

2. Se verificará estado de conservación general, las instrucciones de uso y las inscripciones reglamentarias. Se verificará si se encuentran munidos de luz o cinta retrorreflectiva y silbato.

f) Pescantes y dispositivos de arriado.

1. Se verificará su efectividad y ubicación, estado de tiras, cabos salvavidas, escalas y demás elementos conexos. En los casos que corresponda se comprobará la existencia de medios que permitan acercar los botes al costado del buque para la seguridad del embarque, como así también de patines u otros medios adecuados para facilitar el arriado de botes, incluso estando el buque escorado 20° sobre la banda opuesta.

2. Se verificarán los elementos estructurales y movimientos. Se efectuará maniobra completa de arriado.

g) Verificación especial a botes salvavidas.

Se verificará el casco, estructuras internas, compartimientos estancos o sistemas de reserva de flotabilidad, incluyendo sus pruebas hidráulicas, cuando corresponda. Se verificará espíche, sistema de achique, sistema de propulsión mecánica, ganchos automáticos y ganchos de las tiras de los pescantes. Se verificará el certificado de construcción de cables de maniobra y del bote. En los botes cerrados, de corresponder, se probará el funcionamiento de los rociadores.

h) Medios de embarque a botes y balsas.

Se verificarán los medios de embarque para botes y balsas salvavidas (dos cabos salvavidas fijados a los nervios tendidos entre pescantes, y escala de gato adecuada). Asimismo se verificarán los medios para evitar la descarga de agua sobre las embarcaciones una vez arriadas.

i) Sistemas de comunicaciones y alarma general de emergencia. Se probarán.

4.5. Prevención, detección y extinción de incendios.

a) Dispositivos contra incendios.

1. Se controlará la presión de agua en las bocas contra incendio utilizando dos bocas adyacentes descargando agua, controlando que cumplan con las reglamentaciones vigentes. Se probará el funcionamiento de las bombas, principal y auxiliares de incendios.

2. Se controlará el estado de las tuberías y válvulas efectuando prueba de percusión e hidráulica a una vez y media la presión de trabajo.

3. Se verificará el estado de conservación de mangueras, repartidores, lanzas y conexión internacional a tierra.

4. Se verificará el estado de conservación de cajas de mangueras y bocas de incendio.

b) Extintores de incendio.

1. Se verificará la existencia y ubicación a bordo de acuerdo con el plano aprobado. Se controlarán las fechas de carga, efectuadas por empresas reconocidas por la Autoridad Competente.

2. Se verificará que se cumpla la reglamentación particular sobre mantenimiento.

3. Se podrá efectuar prueba de funcionamiento del 2 % de los mismos, a juicio del inspector y en caso de anomalía.

c) Sistemas fijos de extinción de gas.

1. Botellones.

1.1. Se controlará número de fabricación, presiones nominales y de prueba. Se verificará que se haya efectuado la prueba hidráulica.

1.2. Se verificará estado de carga.

2. Tuberías.

2.1. Se controlará su instalación y deberá efectuarse prueba hidráulica a través de una empresa reconocida por la Autoridad Competente; de no ser posible lo realizará personal de a bordo en presencia del inspector de la Autoridad Competente.

2.2. Se efectuará prueba de soplado, cumpliéndose las mismas pautas del punto anterior.

3. Alarma.

Se probará la señal de alarma acústica o visual automática que indique el envío de gas extintor a cualquier espacio habitualmente accesible para el personal, verificándose tiempo de retardo.

4. Mantenimiento.

Se controlará la fecha del último servicio de mantenimiento efectuado, acorde con los certificados presentados.

5. Inscripciones.

Se verificará la existencia de las inscripciones reglamentarias.

d) Sistemas fijos de extinción a base de espuma.

1. Tuberías.

1.1. Se controlará su instalación, conservación y se efectuará prueba hidráulica acorde.

1.2. Se efectuará prueba de soplado cuando corresponda.

2. Mantenimiento.

Se controlará la fecha del último servicio de mantenimiento efectuado.

3. Inscripciones.

Se verificará la existencia de las inscripciones reglamentarias.

e) Sistemas fijos de extinción por asperción de agua a presión.

1. Tuberías.

1.1. Se controlará su instalación.

1.2. Se verificará que los rociadores instalados sean del tipo aprobado.

2. Bomba de agua.

Se verificará su arranque automático por disminución de la presión en el sistema.

3. Alarma por averías.

Se verificará el funcionamiento de la alarma por averías, simulando alguna avería en el sistema.

4. Inscripciones.

Se verificará la existencia de las inscripciones reglamentarias.

f) Otros sistemas fijos de extinción.

Se verificará de acuerdo a las condiciones de aprobación.

g) Bomba contra incendio de emergencia.

Se efectuará prueba de funcionamiento verificándose que sea capaz de suministrar dos chorros de agua en las condiciones más desfavorables de asiento de buque.

h) Equipo de bombero.

1. Se comprobará la existencia, su aprobación cuando corresponda y estado del material.

2. Se verificará la carga de los cilindros de aire y se probarán los fuelles y lámparas de seguridad. Deberá verificarse además que cada equipo posea las instrucciones de uso.

i) Alarma general.

Se efectuará prueba de funcionamiento, verificándose el sistema óptico y acústico.

j) Detectores de incendio.

Se efectuará prueba de funcionamiento del sistema, ~~habiendo~~ sistema de alarmas por averías. Además se verificará la existencia de las instrucciones sobre el uso y maniobras del sistema.

k) Dispositivos de cierre.

Se verificarán los dispositivos de cierre de lumbreras, aberturas de paso, paradas a distancia de ventiladores y aire acondicionado, cierres a distancia de válvulas de combustible y paradas de bombas y purificadoras, etc. Además se verificarán las inscripciones reglamentarias indicando las distintas maniobras y funcionamiento de los sistemas.

l) Sistema de gas inerte.

Se efectuarán las comprobaciones siguientes:

1. Verificar exteriormente el estado de todas las tuberías y componentes para detectar si hubiera señales de corrosión o fugas de gas.

2. Verificar el funcionamiento de los ventiladores impelentes de gas inerte.

3. Verificar el funcionamiento del sistema de ventilación del local de la torre de lavado de gases.

4. Comprobar el llenado y vaciado automático del cierre hidráulico de cubierta así como la posible presencia de agua acumulada y el estado de la válvula de retención.

5. Examinar el funcionamiento de todas las válvulas telecomandadas o automáticas y en particular, la válvula aisladora de gases de combustión.

6. Observar una prueba de dispositivos de inmovilización de los soplahelines.

7. Verificar que la válvula reguladora de presión del gas se cierre automáticamente cuando los ventiladores impelentes de gas inerte están parados.

8. Comprobar, en la medida de lo posible, los siguientes dispositivos de alarma y de seguridad del sistema de gas inerte, recurriendo a condiciones simuladas cuando sea necesario.

8.1. Contenido excesivo de oxígeno en el gas del colector de gas inerte.

8.2. Presión insuficiente del gas en el colector de gas inerte.

8.3. Presión insuficiente en el abastecimiento destinado al cierre hidráulico de cubierta.

8.4. Temperatura excesiva del gas en el colector de gas inerte.

8.5. Presión insuficiente del agua de entrada en la torre de lavado.

8.6. Precisión del aparato fijo o portátil para medir el contenido de oxígeno, mediante un gas de verificación.

9. Inscripciones reglamentarias.

m) Medios de evacuación.

Se verificarán los medios de evacuación de los espacios destinados a pasajeros y a la tripulación, y de los espacios en que normalmente trabaje la tripulación, de acuerdo a la reglamentación vigente. Se verificará particularmente que ellos se encuentren expeditos y que estén provistos del sistema de luz de emergencia.

4.6. Dispositivos de amarre, fondeo y remolque.

a) Molinete de anclas y escobenes.

1. Se efectuará prueba de funcionamiento y velocidad de izado cuando corresponda.
2. Se verificarán los frenos, uñas, guías y barbotines.
3. Se verificarán los escobenes, labios superiores e inferiores.
4. Se verificarán trincas y estopores, estos deberán estar en condiciones de uso inmediato.

b) Caja de cadenas.

1. Se presentarán sin incrustaciones o corrosiones, secas y limpias verificándose ganchos disparadores, pernos pasantes de entalingadura.
2. Se efectuará prueba de achique.
3. Se verificarán gateras, en todas sus partes.

c) Anclas.

Se presentarán sin incrustaciones o corrosiones que entorpezcan la observación del material, como así también la de pernos de la cruz de arganeo y grillete de entalingar.

1. Se verificará que posean grabadas las marcas de aprobación y el peso.
2. Se verificarán el número y características de acuerdo al plano aprobado.
3. En caso de no tener grabado su peso de origen, previa verificación se lo efectuará.
4. Se verificarán pernos de arganeo, seguro, uñas, cruz, caña y cepo si tuviere.
5. Se visualizará su estado general. En caso de anomalías y de corresponder, se procederá acorde los incisos anteriores.

d) Cadenas.

Se presentarán sin incrustaciones o corrosiones para poder efectuar su calibrado, para ello estarán estiradas o convenientemente adujadas en la platea del dique, en tierra o sobre cubierta.

1. Se verificará que estén aprobadas y que posean las marcas correspondientes, corroborando con el certificado de construcción pertinente.
2. Se verificará sus características de acuerdo con el plano aprobado.
3. Se efectuará un calibrado total, con no menos del 10 % de cada grillete. Se admitirán las tolerancias establecidas en la reglamentación vigente (el 10 % se refiere a la cantidad de medidas en consideración con el número de eslabones).

4. Se verificará estado de los grilletes giratorios y mareas de unión.

5. Se visualizará su estado general. En caso de anomalías y de corresponder, se procederá acorde los incisos anteriores.

e) Cabos, cables de amarre y remolque.

Se verificará su existencia y características de acuerdo con el plano aprobado y los certificados de construcción.

f) Gancho de remolque.

Se efectuará prueba de disparo localmente y desde el puente de navegación disparo automático por escora, si existieran.

g) Guinches de maniobra.

Se verificará su funcionamiento.

h) Accesorios de maniobra.

Se verificará el estado de bitas, roletes, escobenes, cornamuzas, etc.

4.7. Pruebas de navegación.

a) Se determinará el número de esloras en que puede ser detenido el buque, en la condición de carga y a la velocidad correspondiente a "máquina toda fuerza".

b) Pruebas periódicas.

1. Aparato de Gobierno Principal.

Se efectuará prueba de funcionamiento con el buque a plena carga y velocidad máxima de servicio.

Se verificará el tiempo en cambiar el timón desde una posición de 35° a la banda opuesta.

2. Aparato de Gobierno de emergencia.

Se probará funcionamiento, incluyendo la comunicación entre el puente de navegación y el local del aparato de gobierno de emergencia, cuando corresponda.

3. Cambio de sistemas de gobierno.

Se determinará el tiempo demandado para el cambio de gobierno o sistema.

4.8. Pruebas de navegación para empujadores.

Se harán las pruebas mencionadas en 4.7. que les fueran de aplicación, integrando un convoy con el número máximo de barcasas cargadas que sean capaces de empujar.

4.9. Asiento en el Libro de Navegación.

De todas las pruebas indicadas en 4.7. y 4.8. según corresponda, se dejará constancia en el Libro de Navegación del buque.

5.1. Reconocimientos Intermedios (In) y Periódicos (P).

Comprobaciones en las instalaciones de ondas métricas (VHF).

1. **Composición:** Se constatará que las instalaciones de ondas métricas (VHF) estén situadas en locales de la parte superior del buque (puente de mando) y estén compuestas por un transmisor, un receptor y una fuente de energía eléctrica, capaz de hacer funcionar estos a potencia nominal, y una antena adecuada para emitir y recibir eficazmente, en todas las frecuencias que se utilicen.
2. **Transmisor y receptor:** Se verificará que el equipo pueda transmitir y recibir en la clase de emisión y frecuencias establecidas en el Plan de Comunicaciones.
Siempre que sea posible el canal 16 deberá estar indicado en forma distinta de los demás canales.
3. **Potencia:** Se verificará que la potencia de salida de la onda portadora del transmisor no sea superior a 25 WATT, ni inferior a 5 WATT, debiendo tener un dispositivo claramente visible y con indicación de su finalidad que permita reducirla a valores entre 0,1 y 1 WATT.
4. **Antena:** Se verificará que, de ser posible, la antena esté situada de modo que presente visibilidad sin obstáculos en todo el horizonte.
5. **Operación del Equipo:** Se verificará que el control de las frecuencias (canales) destinados a la seguridad de la navegación esté en el puente y al alcance inmediato del puesto de derrota, y si fuera necesario se dispondrán también los medios que hagan posibles las radiocomunicaciones desde los alerones del puente. Si el control se encuentra en una unidad separada o en varias, la unidad instalada en el puente deberá contar con un dispositivo especial que anule las otras unidades al ser esta operada.
Todas las unidades deberán tener una indicación luminosa de que el equipo está en uso desde otra unidad.
6. **Fuente de energía eléctrica:** Se verificará que en los buques de pasaje y de carga, la instalación radiotelefónica de ondas métricas (VHF) se alimente por una fuente alternativa de energía eléctrica compuesta por baterías de acumuladores y estará situada preferentemente en la parte superior del buque y cuya capacidad sea suficiente para hacerla funcionar durante 6 horas como mínimo.
7. **Señal distintiva:** Se verificará que tenga un cuadro con la señal distintiva de la estación en un lugar visible desde el punto de operación.
8. **Registros radioeléctricos:** Se verificará que se encuentren a bordo las publicaciones y documentación prescripta en los respectivos reglamentos, cuando corresponda. Además se constatarán las anotaciones que se hayan efectuado.
9. **Libros de registros radioeléctricos:** Se verificarán las anotaciones de todas las comunicaciones relativas a la seguridad de la navegación, cursadas o recibidas, asentadas en el Libro de Navegación.
10. Se comprobará que se encuentre vigente la licencia habilitante de la estación.

ATA DO GRUPO TÉCNICO Nº 2

Na cidade de Foz do Iguaçu, República Federativa do Brasil, durante os dias 1, 2 e 3 do mês de dezembro de 1997, se reuniu o Grupo Técnico nº 2 sob a presidência e a relatoria do Capitão de Fragata Francis Fixel da Delegação do Brasil.

A Delegação da Bolívia não compareceu à reunião, sendo necessário que as deliberações apresentadas na presente Ata sejam posteriormente por ela ratificadas.

A Relação dos Participantes é apresentada no Anexo I da presente Ata.

O Grupo teve como tarefa analisar a proposta de alteração do Regulamento Único de Infrações e Sanções da Hidrovia Paraguai-Paraná, apresentada oficialmente na XXVª Reunião do CIH pela Delegação do Paraguai. Essa proposta era composta basicamente de duas partes, a saber:

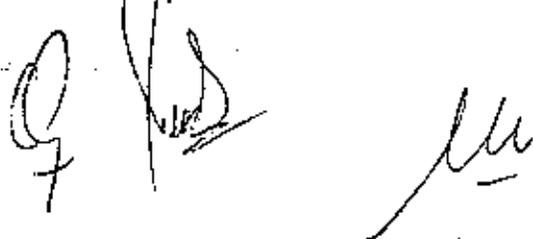
- a) Alterações no texto; e
- b) Revisão dos valores de multas do Título II - Capítulo 1.

Com relação a revisão dos valores das multas, ficou consensuado aplicar uma redução de 20% no valor do teto das multas do Título II - Capítulo 1, artigos de 33 a 90, passando esse teto de 5000 DEG para 4000 DEG. Os artigos que tiveram seus valores alterados foram os de número 35, 37, 48, 52, 72, 73, 74 e 84.

Foi também consensuado reduzir o teto máximo da multa do artigo 81 de 1500 DEG para 1000 DEG para diferenciar do artigo 80, por considerá-lo de menor gravidade.

Os valores mínimos das multas estabelecidos no Título II - Capítulo 1 - Seção 16, Artigos 93 e 94, foram aumentados para 5000 DEG enquanto que os valores máximos foram reduzidos para 40000 DEG;

O texto final do Regulamento, apresentado no Anexo II, foi consensuado pelas quatro delegações presentes, as quais consideram sua análise encerrada. O Grupo solicita à Secretaria Executiva que o texto final do "Re-



gimento Único de Infrações e Sanções da Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres - Porto de Nova Palmira)" seja encaminhado para ratificação pela Delegação da Bolívia com a maior brevidade possível, para que possa ser submetido à próxima reunião de Chefes de Delegações dos Países Signatários.

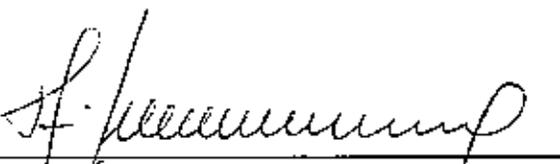
As Delegações de Argentina, Paraguai e Uruguai agradecem às autoridades do Brasil a generosa acolhida, hospitalidade e atenção dispensadas durante a realização da presente reunião do Grupo Técnico nº 2.

O Grupo lavra a presente Ata, subscrevendo a mesma no dia três do mês de dezembro de 1997.



REPÚBLICA ARGENTINA

REPÚBLICA DA BOLÍVIA



REPÚBLICA FEDERATIVA DO
BRASIL



REPÚBLICA DO PARAGUAI



REPÚBLICA ORIENTAL DO S
URUGUAI

AGREGADO 1

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

- Cap. Enrique OYHAMBURU
Vocal Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del
Programa Hidrovía-Paraguay-Paraná
- Dra. Beatriz MELENDEZ
Asesora Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del
Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
- C.C. Guillermo J. BARTOLETTI
Jefe División Derecho Marítimo
Secretaría General Naval

BRASIL

- C.F. Francis FIXEL
Diretoria de Portos e Costas

PARAGUAY

- Ing. Ramón A. CABRERA
Director General de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores
- C.N. (DEM) Julián PAREDES MORALES
Prefecto General Naval - Armada Paraguaya
- C.N. (DEM) Santiago Adán BRIZUELA SERVIN
Jefe de la Oficina de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres
Armada Paraguaya
- Ing. Jorge A. VILLAGRA SANCHEZ
Técnico de la Dirección de Desarrollo e Integración Física
Ministerio de Relaciones Exteriores



ACTA DEL GRUPO TÉCNICO Nº 2

En la Ciudad de Foz de Iguazú, República Federativa del Brasil, durante los días 1, 2 y 3 del mes de diciembre de 1997, se reunió el Grupo Técnico en cumplimiento de lo dispuesto en la Decisión 12/XXV del Informe Final de la XXVa. Reunión del CIH.

La Presidencia estuvo a cargo del Capitán de Fragata Francis Fixel de la Delegación del Brasil, como así también la relatoría.

La lista de participantes se anexa a la presente como Agregado I.

Las Delegaciones coincidieron, ante la ausencia de la Delegación de Bolivia, que resulta necesario que las conclusiones presentadas en la presente reunión sean posteriormente ratificadas por la misma.

El Grupo tiene como tarea analizar la propuesta de modificación del Régimen Único de Infracciones y Sanciones de la Hidrovia Paraguay-Paraná, presentada oficialmente en la XXVª Reunión del CIH por la Delegación del Paraguay. Esta propuesta se compone básicamente de dos partes, a saber:

- a) Alteraciones del texto; y
- b) Revisión de los valores de las multas del Título II - Capítulo 1.

Con relación a la revisión de los valores de las multas, fue consensuado aplicar una reducción del 20% del valor del monto de las multas del Título II - Capítulo 1, artículos 33 y 90, pasando este máximo de 5000 DEG a 4000 DEG. Los artículos que tuvieron sus valores alterados fueron los de número 35, 37, 48, 52, 72, 73, 74 e 84.

Fue también consensuado reducir el monto máximo de la multa del artículo 81 de 1500 DEG para 1000 DEG para diferenciar del artículo 80, por considerarlo de menor importancia.

Los valores mínimos de las multas establecidas en el Título II - Capítulo 1 - Sección 16, Artículos 93 y 94, fueron aumentados a 5000 DEG mientras que los valores máximos fueron reducidos a 40000 DEG;

El texto final del Reglamento, presentado en el Anexo II, fue consensuado por las cuatro delegaciones presentes, las cuales consideran su análisis finalizado. El Grupo solicita a la Secretaría Ejecutiva que el texto final del "Reglamento Único de Infracciones Apli-

cabies a las Embarcaciones de la Hidrovia Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sea encaminado para ratificarlo por las Delegación de Bolivia con la mayor brevedad posible, con el objeto de posibilitar su aprobación por parte del CIH en la XXVIª Reunión.

Las Delegaciones de Argentina, Paraguay y Uruguay agradecen a las autoridades del Brasil la generosa acogida, hospitalidad y atención dispensadas durante la realización de la presente reunión del Grupo Técnico N° 2.

El Grupo clausura sus deliberaciones suscribiendo la presente Acta.

REPUBLICA ARGENTINA

REPUBLICA DE BOLIVIA

REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

REPUBLICA DEL PARAGUAY

REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

Dra. Lourdes ZAYAS DE FRETES
Asesora

Escr. Juan José BENITEZ RICKMANN
Asesor Consultivo de la Presidencia de la República
Comisión Nacional de la Hidrovia

URUGUAY

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

C.F. (CP) Ernesto SERRON
Prefectura Nacional Naval
Comando General de la Armada

SECRETARIA EJECUTIVA

Srta. Beatriz Alicia PEREZ

P.M. Edgardo OJEDA

Sra. Stella Maris PEREZ

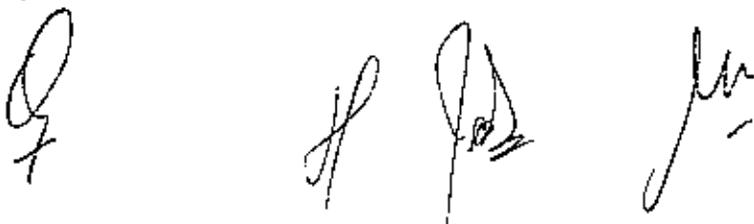


REGIMEN UNICO DE INFRACCIONES
Y SANCIONES DE LA
HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

- Sección 6- Transporte de Mercancías sobre Cubierta
- Sección 7- Transporte de Mercancías Sólidas a Granel
- Sección 8- Habilitación del Personal Embarcado
- Sección 9- Pilotaje
- Sección 10- Dotación de Seguridad
- Sección 11- Normas para la Navegación
- Sección 12- Comunicaciones en lo relativo a la Navegación
- Sección 13- Estadía en Puerto
- Sección 14- Transporte de Hidrocarburos, Sustancias Nocivas líquidas, Sustancias Perjudiciales y Mercancías Peligrosas
- Sección 15- Transporte y Vertimientos de desechos
- Sección 16- Régimen de las descargas

Capítulo 2
Infracciones imputables al personal embarcado

- Sección 1- Luces y Marcas
- Sección 2- Certificados de Seguridad
- Sección 3- Seguridad de Embarcaciones
- Sección 4- Asignación de Francobordo
- Sección 5- Transporte de Mercancías sobre Cubierta
- Sección 6- Transporte de Mercancías Sólidas a Granel
- Sección 7- Habilitación del Personal Embarcado
- Sección 8- Pilotaje
- Sección 9- Dotación de Seguridad



Sección 10- Normas para la Navegación

Sección 11- Comunicaciones en lo relativo a la Navegación

Sección 12- Estadía en Puerto

Sección 13- Transporte de Hidrocarburo, Sustancias Nocivas Líquidas, Sustancias Perjudiciales y Mercancías Peligrosas

Sección 14- Transporte y Vertimiento de desechos

Sección 15- Régimen de las descargas

Sección 16- Disposición General

**TITULO III
DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO**

Capítulo 1- Aplicación del Régimen

Capítulo 2- Representación

Capítulo 3- Pago de Multas

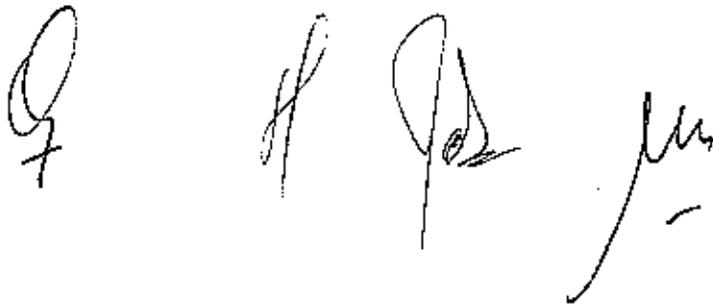
Capítulo 4- Contralor de la Administración

**TITULO IV
DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS**

Capítulo 1- Registro de Actuaciones y Resoluciones

Capítulo 2- Colaboración

Capítulo 3- Unidades de Cuenta



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

**TITULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

**Capítulo 1
Aplicación del Régimen**

**Artículo 1
Ambito de Aplicación**

El presente régimen tiene por objeto sancionar:

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

Las disposiciones del presente régimen serán aplicables sólo a las embarcaciones de la Hidrovía, a excepción de las infracciones al Título VII del Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad y sus Reglamentos Complementarios, las cuales serán de aplicación a todos los buques y embarcaciones que utilizan la Hidrovía.

**Artículo 2
Normas Posteriores**

Las normas que acordaran los Países Signatarios con posterioridad a la consumación de un hecho sancionable por las mismas, sólo resultarán de aplicación cuando fueran más favorables.



Artículo 3
Tentativa

La tentativa no es punible.

Se entiende por tentativa toda acción u omisión que pudiendo configurar una infracción dolosa o culposa, no llegara a consumarse.

Artículo 4
Culpa

Toda acción u omisión culposa será suficiente para configurar una infracción y para la aplicación de sanciones.

Artículo 5
Responsabilidad y Eximisión

En materia de responsabilidad contravencional y eximisión de la misma será de aplicación la legislación del País Signatario que entienda en el hecho.

Capítulo 2
De las Sanciones

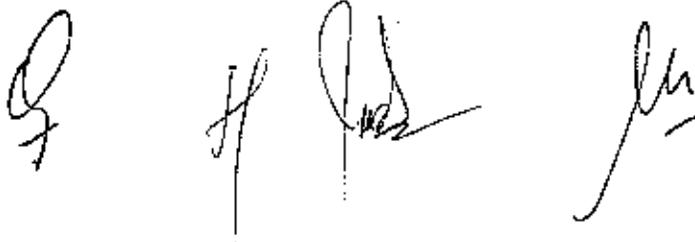
Artículo 6
Clases de Sanciones

Este régimen establece las siguientes sanciones:

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

Artículo 7
Cancelación de la Habilidadación para Navegar

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



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

Artículo 8
Suspensión de la Habilidad para Navegar

La suspensión de la habilitación para navegar importa la privación temporaria de la habilitación otorgada al infractor para el ejercicio de las funciones para las cuales fuera habilitado, hasta un máximo de seis (6) meses.

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

Artículo 9
Cancelación de la Habilidad para Navegar en el tramo

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

Artículo 10
Suspensión de la Habilidad para Navegar en el tramo

La suspensión de la habilitación para navegar en el tramo, importa la privación temporaria de la misma otorgada al infractor para el ejercicio de su profesión en las aguas jurisdiccionales del País Signatario que hubiera impuesto la sanción, hasta un máximo de seis (6) meses.

Artículo 11
Prohibición para Navegar

La prohibición para navegar, importa para el infractor la privación absoluta del ejercicio de su profesión en las aguas jurisdiccionales del País Signatario que hubiera impuesto la sanción, previo intercambio de información entre las autoridades competentes de los países involucrados.



Artículo 12
Suspensión Temporal para Navegar

La suspensión temporal para navegar, importa para el infractor la privación por un período determinado, hasta un máximo de seis (6) meses, del ejercicio de su profesión en las aguas jurisdiccionales del País Signatario que hubiera impuesto la sanción, previo intercambio de información entre las autoridades competentes de los países involucrados.

Artículo 13
Multa

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

Artículo 14
Apercibimiento

El apercibimiento importa un llamado de atención al infractor.

Artículo 15
No sustitución de Sanciones

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

Artículo 16
Aplicación de Sanciones

La comisión de un mismo hecho podrá determinar la aplicación de sanciones tanto al armador como al personal embarcado.

Artículo 17
Personal Embarcado

Quedan comprendidos en el Concepto de Personal Embarcado, los siguientes sujetos:

- a) Capitán, Patrón u Oficial Fluvial a cargo de la embarcación;
- b) Piloto de la Hidrovía;
- c) Jefe de Máquinas;



- d) Auxiliar de Máquinas;
- e) Marineros;
- f) Cualquier otro sujeto embarcado, vinculado a la navegación.

Artículo 18
Facultades de los Países Signatarios

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

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

Capítulo 3
Atenuantes y Agravantes

Artículo 19
Criterios de Apreciación

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

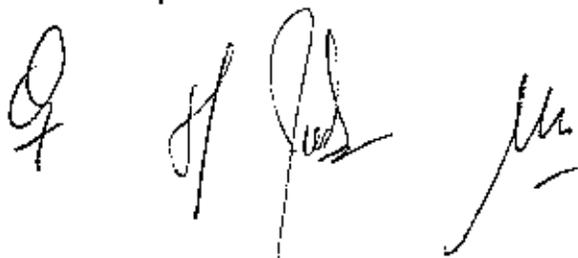
A los fines del párrafo anterior se tendrá en cuenta el peligro que ha importado la infracción para la seguridad de las personas, el medio ambiente, las vías navegables o la embarcación.

Capítulo 4
Reincidencia

Artículo 20
Plazos

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

- a) Dos (2) años cuando se tratara de suspensión de la habilitación para navegar, de suspensión de la habilitación para navegar en el tramo;



- b) Dos (2) años cuando se tratara de multa cuyo máximo superara 1.000 DEG;
Un (1) año cuando se tratara de multa cuyo monto ascendiera hasta 1.000 DEG;
- c) Noventa (90) días cuando se tratara de apercibimiento.

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

Artículo 21 Géneros

A los fines de la aplicación de lo dispuesto por el artículo anterior se definen los siguientes géneros:

- a) Certificados de Seguridad;
Seguridad de Embarcaciones;
Arqueo;
Asignación de Francobordo;
Dotación de Seguridad;
- b) Normas para la Navegación;
Transporte para Mercancías sobre Cubierta;
Transporte de Mercancías Sólidas a Granel;
Luces y Marcas;
Comunicaciones en lo relativo a la Navegación;
Estadía en Puerto;
- c) Habilitación del Personal Embarcado;
- d) Pilotaje;
- e) Transporte de Hidrocarburos;
Sustancias Nocivas Líquidas;
Sustancias Perjudiciales;
Mercancías Peligrosas;
Transporte y Vertimientos de Desechos;
Régimen de las Descargas;
- f) Contaminación.

Artículo 22 Escala Sancionatoria

En caso de reincidencia, la sanción que correspondiera aplicar se elevará hasta en un tercio de la clase de sanción que se tratara.

Capítulo 5
Aplicación Condicional

Artículo 23
Facultad de Exención

Cuando la sanción aplicada fuera de multa cuyo máximo ascendiera hasta 1.000 Derechos Especiales de Giro (D.E.G.) su cumplimiento podrá dejarse en suspenso. En tal caso, quedará sin efecto el cumplimiento de la sanción impuesta cuando el infractor no cometiera otra falta dentro del término de un año computado a partir de la fecha en que se encontrara firme.

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

Artículo 24
Periodicidad de la Facultad de Exención

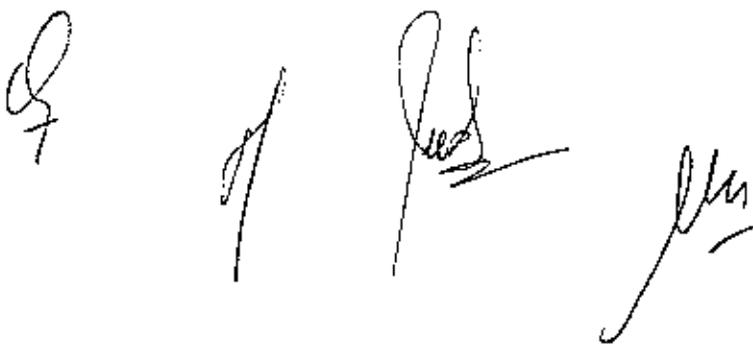
Deberá transcurrir un período de dos (2) años comprendido entre la fecha de la resolución firme aludida en el Artículo anterior y la comisión de una nueva infracción para que pueda otorgarse nuevamente el beneficio de la aplicación condicional.

Capítulo 6
Concurso de Infracciones

Artículo 25
Cómputo de Sanciones

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

Cuando la comisión de una acción u omisión determinada constituyera en sí misma más de una infracción, la sanción aplicable al infractor tendrá como mínimo y máximo los correspondientes a la sanción de la infracción más grave.



Capítulo 7
Extinción de Acciones y Sanciones

Artículo 26
Extinción de la Acción

La acción se extinguirá por:

- a) Muerte del imputado;
- b) Prescripción;

Artículo 27
Prescripción de la Acción

La acción prescribirá a los tres (3) años computados a partir de la comisión de la infracción.

Artículo 28
Extinción de la Sanción

La sanción se extinguirá por:

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

Artículo 29
Prescripción de la Sanción

La sanción de multa prescribirá a los dos (2) años computados a partir de la fecha en que se hallara firme la resolución condenatoria.

Artículo 30
Interrupción de la Prescripción

La comisión de otra infracción dentro de los plazos previstos por los artículos 27 y 29 interrumpirá la prescripción de la acción y de la sanción, respectivamente.

La prescripción de la acción se interrumpirá también, por el auto de apertura de instrucción de sumario o ante la producción de actos procesales administrativos a los que se asigne tal efecto acorde con los procedimientos vigentes en los Países Signatarios.



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

Capítulo 8 Medidas de Policía

Artículo 31 Interdicción de salida e Interrupción de la Navegación

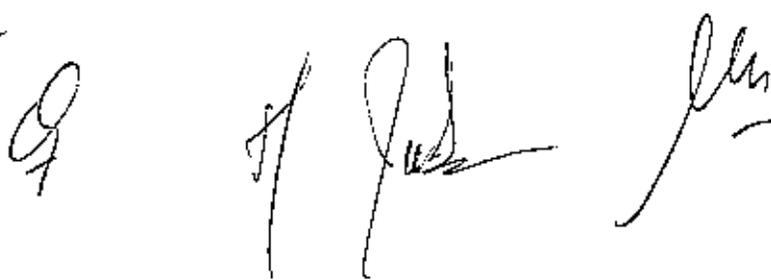
Sin perjuicio de la aplicación de las sanciones que correspondieren, las autoridades competentes no formalizarán el despacho de salida de puerto de las embarcaciones cuando la naturaleza de la infracción constatada pusiera en peligro la seguridad de la navegación o el medio ambiente.

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

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

Artículo 32 Gastos

Los gastos originados en la detención de las embarcaciones serán soportados por el armador, salvo que la misma haya sido detenida o demorada indebidamente según resolución en la instancia pertinente.

The bottom of the page contains several handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there is a small set of initials, followed by a larger, more complex signature, and then another signature that appears to be a stylized name or set of initials.

**TITULO II
DE LAS INFRACCIONES**

**Capítulo 1
Infracciones imputables al armador**

Artículo 33

En las infracciones correspondientes a este Título sancionadas con multas cuyo valor sea de hasta 300 DEG, podrá aplicarse "apercibimiento", como sanción alternativa.

**Sección 1
Luces y marcas**

Artículo 34

Se impondrá multa de 100 a 1.500 Derechos Especiales de Giros (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto en materia de luces y marcas por el Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Hidrovía Paraguay - Paraná.

**Sección 2
Certificados de seguridad**

Artículo 35

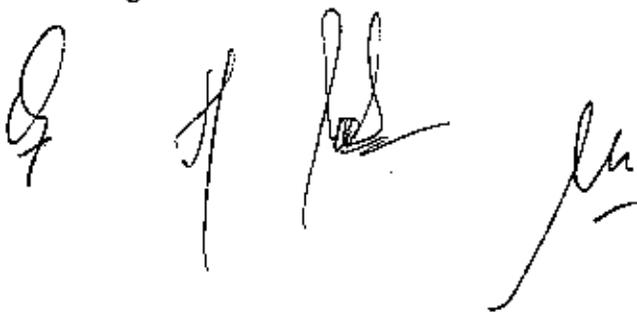
Se impondrá multa de 500 a 4000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin haber obtenido el Certificado de Seguridad de la Navegación.

Artículo 36

Se impondrá multa de 300 a 500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo el Certificado de Seguridad de la Navegación.

Artículo 37

Se impondrá multa de 500 a 4000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber perdido sus condiciones mínimas de seguridad.



Artículo 38

Se impondrá multa de 300 a 700 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber sido eliminada de la matrícula nacional del País Signatario otorgante.

Artículo 39

Se impondrá multa de 300 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber vencido su plazo de validez.

Artículo 40

Se impondrá multa de 300 a 800 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de no haber cumplido con las inspecciones intermedias o complementarias pertinentes.

Artículo 41

Se impondrá multa de 500 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haberse efectuado modificaciones que alteraran las condiciones de seguridad que dieron origen a su otorgamiento.

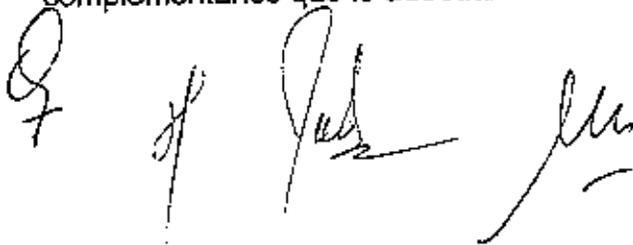
Artículo 42

Se impondrá multa de 500 a 3000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber sufrido averías que afectaran las condiciones de seguridad que dieron origen a su otorgamiento.

Sección 3
Seguridad de Embarcaciones

Artículo 43

Se impondrá multa de 100 a 3000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Londres, 1974), sus Protocolos y Enmiendas, en lo que fuera pertinente, o por los reglamentos complementarios que lo adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

The image shows several handwritten signatures and initials in black ink. On the far left is a large, stylized letter 'F'. To its right are several other signatures, including one that appears to be 'Jes' and another that is more cursive and less legible. The signatures are written in a fluid, cursive style.

Sección 4
Arqueo

Artículo 44

Se impondrá multa de 500 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin haber obtenido el Certificado de Arqueo.

Artículo 45

Se impondrá multa de 300 a 500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo el Certificado de Arqueo.

Artículo 46

Se impondrá multa de 300 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Arqueo, en razón de habersele efectuado modificaciones que alteraran el arqueo bruto o neto.

Artículo 47

Se impondrá multa de 300 a 500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Arqueo en razón de haber transcurrido tres (3) meses desde su matriculación en un País Signatario distinto al otorgante.

Sección 5
Asignación de francobordo

Artículo 48

Se impondrá multa de 500 a 4000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin haber obtenido la certificación de francobordo.

Se impondrá multa de 300 a 500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin poseer a bordo la certificación de francobordo asignado por las autoridades competentes.

Artículo 50

Se impondrá multa de 300 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación, cuyas marcas de francobordo no se ajustaran a las disposiciones del Reglamento Unico para la Asignación de Francobordo a Buques de Carga.

Artículo 51

Se impondrá multa de 500 a 3000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación cuyas marcas de francobordo hubieran sido alteradas respecto de las que se le asignaran conforme la certificación efectuada por las autoridades competentes.

Artículo 52

Se impondrá multa de 500 a 4000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sobrepasando la línea de máxima inmersión del francobordo asignado.

Artículo 53

Se impondrá multa de 300 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el plazo de validez de asignación del francobordo.

Artículo 54

Se impondrá multa de 500 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación, que navegara u operara habiendo caducado el francobordo asignado, en razón de habersele introducido modificaciones que hubieran alterado las condiciones iniciales de asignación.



Transporte de mercancías sobre cubierta

Artículo 55

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta careciendo de la autorización pertinente.

Artículo 56

Se impondrá multa de 500 a 3000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara sobre cubierta mercancías no autorizadas por el Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía o por las autoridades competentes.

Artículo 57

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara mercancías peligrosas sobre cubierta en infracción a lo dispuesto por el Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía o por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Londres, 1974), sus Protocolos y Enmiendas.

Artículo 58

Se impondrá multa de 300 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta cuando transportara productos con punto de inflamación inferior a setenta grados centígrados.

Artículo 59

Se impondrá multa de 500 a 3000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta, sin autorización, cuando transportara más de doce (12) pasajeros.

Artículo 60

Se impondrá multa de 100 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo los duplicados de los planos y cálculos demostrativos de la aptitud para transportar mercancías sobre cubierta, aprobados por las autoridades competentes.



Artículo 61

Se impondrá multa de 100 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta habiendo caducado la autorización otorgada.

Sección 7

Transporte de mercancías sólidas a granel

Artículo 62

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto por el Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel (CCG), en lo que fuera pertinente.

Sección 8

Habilitación del personal embarcado

Artículo 63

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación, cuyo personal embarcado careciera de la habilitación pertinente para el ejercicio de su profesión, a excepción de los casos previstos en la Sección 9 de este Capítulo.

Sección 9

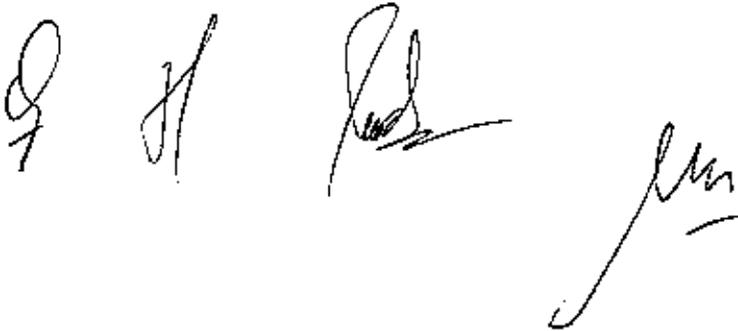
Pilotaje

Artículo 64

Se impondrá multa de 500 a 3000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin piloto, cuando el capitán, patrón u oficial fluvial carecieran de la habilitación pertinente.

Artículo 65

Se impondrá multa de 300 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin piloto, hallándose vencida la habilitación del capitán, patrón u oficial fluvial a cargo para el ejercicio del pilotaje.



Artículo 66

Se impondrá multa de 300 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación, que navegara con piloto, cuya habilitación para la navegación del tramo estuviera vencida.

Artículo 67

Se impondrá multa de 100 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador que impidiera el embarco de aspirantes a pilotos de la Hidrovía para la realización de viajes de práctica.

Sección 10
Dotación de Seguridad

Artículo 68

Se impondrá multa de 300 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin haber obtenido el Certificado de Dotación de Seguridad.

Artículo 69

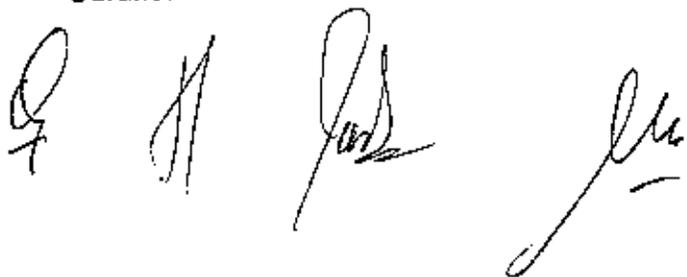
Se impondrá multa de 500 a 2000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara con una dotación de seguridad inferior al mínimo exigido por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

Artículo 70

Se impondrá multa de 100 a 500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo el Certificado de Dotación de Seguridad.

Artículo 71

Se impondrá multa de 300 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación, que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Dotación de Seguridad.



Sección 11
Normas para la navegación

Artículo 72

Se impondrá multa de 500 a 4000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador del convoy de navegación por empuje cuyas dimensiones superaran los máximos permitidos por el Régimen Unico de Dimensiones Máximas de los Convoyes.

Artículo 73

Se impondrá multa de 500 a 4000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador del remolcador o empujador cuya potencia de máquinas no garantizara en tramos críticos la maniobrabilidad del convoy en navegación.

Artículo 74

Se impondrá multa de 500 a 4000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador del remolcador que llevara acoderada o abarloada más de una embarcación por banda.

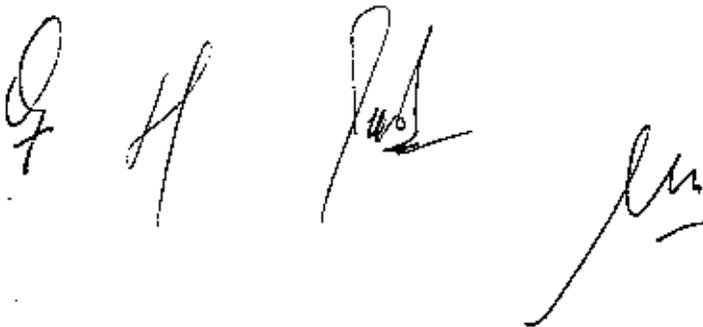
Sección 12
Comunicaciones en lo relativo a la Navegación

Artículo 75

Se impondrá multa de 300 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación, que navegara u operara careciendo de los equipos de comunicaciones exigidos por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

Artículo 76

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara con equipos de comunicaciones que no se hallaran en condiciones de operación.



Sección 13
Estadía en Puerto

Artículo 77

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o convoy que estando atracada en puerto o lugares de atraque no tuviera permanentemente, una persona responsable de su seguridad.

Artículo 78

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que no tomara remolque maniobra de puerto cuando resultara obligatorio.

Artículo 79

Se impondrá multa de 100 a 2000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que no tomara práctico de puerto cuando resultara obligatorio.

Sección 14
Transporte de Hidrocarburos, Sustancias Nocivas Liquidas,
Sustancias Perjudiciales y Mercancías Peligrosas.

Artículo 80

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que utilicen la Hidrovía que no presentara la notificación del transporte de mercancías peligrosas a la entrada o salida de puerto.

Artículo 81

Se impondrá multa de 100 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que utilicen la Hidrovía que presentara la notificación del transporte de mercancías peligrosas con una antelación inferior a veinticuatro (24) horas a la entrada o salida de puerto.

Artículo 82

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara mercancías peligrosas sin llevar a bordo la documentación requerida por el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas en la Hidrovía Paraguay-Paraná o por las normas internacionales pertinentes.



Artículo 83

Se impondrá multa de 100 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara mercancías peligrosas sin llevar a bordo las publicaciones requeridas por el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 84

Se impondrá multa de 500 a 5000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara hidrocarburos o sustancias nocivas careciendo de póliza de seguros vigente contra incidentes de contaminación.

Artículo 85

Se impondrá multa de 100 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara mercancías peligrosas sin poseer a bordo copia de la póliza de seguros vigente contra incidentes de contaminación.

Artículo 86

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara mercancías peligrosas o contaminantes en bultos, en infracción a lo dispuesto por el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código I.M.D.G.) o por el Anexo III del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78), o por los reglamentos complementarios que los adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 87

Se impondrá multa de 300 a 2000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara mercancías sólidas peligrosas a granel en infracción a lo dispuesto por el Apéndice B del Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel (CCG), en lo que fuere pertinente.

Artículo 88

Se impondrá multa de 500 a 3000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara productos químicos líquidos peligrosos a granel en infracción a lo dispuesto por el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CGrQ), por el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ) o por el Anexo II del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques



(MARPOL 73/78), o por los reglamentos complementarios que lo adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 89

Se impondrá multa de 500 a 3000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara gases licuados a granel en infracción a lo dispuesto por el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG), por el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CG) o por el Código para Buques Existentes que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CGE), o por los reglamentos complementarios que lo adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 90

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara hidrocarburos en infracción a lo dispuesto por el Anexo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78), en lo que fuere pertinente, o por los reglamentos complementarios que lo adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

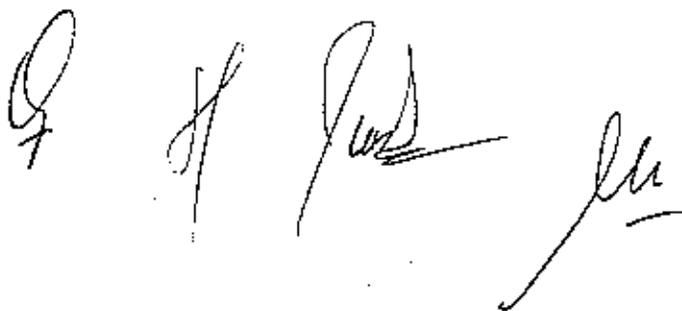
Sección 15 Transporte y Vertimientos de Desechos

Artículo 91

Se impondrá multa de 30000 a 50000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara desechos peligrosos.

Artículo 92

Se impondrá multa de 30000 a 50000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que vertiera en la Hidrovía desechos u otras materias.



Sección 16
Régimen de la Descarga

Artículo 93

Se impondrá multa de 5000 a 40.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que descargara hidrocarburos en la Hidrovía provenientes de su régimen operativo, en infracción a lo dispuesto por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Pto. de Cáceres-Pto. de Nueva Palmira), sobre Navegación y Seguridad, y sus normas complementarias.

Artículo 94

Se impondrá multa de 5000 a 40.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que descargara sustancias nocivas líquidas transportadas a granel procedentes de operaciones de limpieza y deslastrado de tanques en la Hidrovía, en infracción a lo dispuesto por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Pto. de Cáceres-Pto. de Nueva Palmira), sobre Navegación y Seguridad, y sus normas complementarias.

Artículo 95

Se impondrá multa de 1000 a 20.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), armador de la embarcación o del buque que descargara en la Hidrovía aguas sucias o basuras, en infracción a lo dispuesto por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Pto. de Cáceres-Pto. de Nueva Palmira), sobre Navegación y Seguridad, y sus normas complementarias.



Capítulo 2
Infracciones imputables al personal embarcado

Artículo 96
Sanciones Aplicables

Serán aplicables a las infracciones previstas en el presente Capítulo las sanciones de cancelación de la habilitación para navegar, suspensión de la habilitación para navegar, cancelación de la habilitación para navegar en el tramo, prohibición para navegar, suspensión temporaria para navegar, o apercibimiento - Artículo 6º inc. a), f) y h).

Sección 1
Luces y marcas

Artículo 97

Será sancionado el personal embarcado y el piloto, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara en violación a lo dispuesto en materia de luces y marcas por el Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

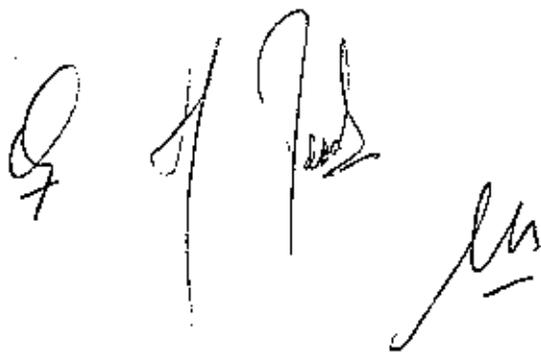
Sección 2
Certificados de seguridad

Artículo 98

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo el Certificado de Seguridad de la Navegación.

Artículo 99

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber vencido el plazo de validez.

The bottom of the page contains several handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there is a small mark resembling the number '7', a tall vertical signature, a signature with a large loop, and a signature that appears to be 'LH'.

Sección 3
Seguridad de embarcaciones

Artículo 100

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Londres, 1974, sus Protocolos y Enmiendas), en lo que fuera pertinente, o por los reglamentos complementarios que lo adecuaron a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Sección 4
Asignación de francobordo

Artículo 101

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sobrepasando la línea de máxima inmersión del francobordo asignado.

Sección 5
Transporte de mercancías sobre cubierta

Artículo 102

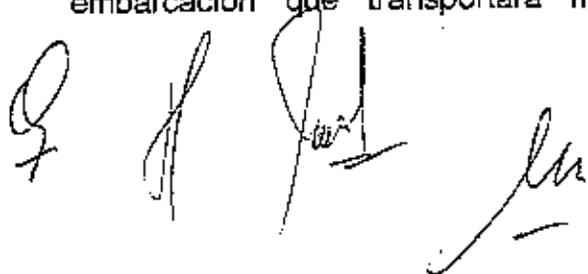
Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta careciendo de la autorización pertinente.

Artículo 103

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que transportara sobre cubierta mercancías no autorizadas por el Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía o por las autoridades competentes.

Artículo 104

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que transportara mercancías peligrosas sobre cubierta en



infracción a lo dispuesto por el Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía y por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Londres, 1974, sus Protocolos y Enmiendas) o por los reglamentos complementarios que lo adecuaron a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 105

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación tanque que transportara mercancías sobre cubierta cuando transportara sustancias con punto de inflamación inferior a setenta grados centígrados (70° C).

Artículo 106

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta sin autorización, cuando transportara más de doce pasajeros.

Artículo 107

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta en infracción a lo dispuesto en materia de estabilidad, visibilidad, accesibilidad, lugares libres, barandillas de seguridad y trincado por el Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía

Sección 6 Transporte de mercancías sólidas a granel

Artículo 108

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto por el Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel (CCG), en lo que fuera pertinente.



Sección 7
Habilitación del personal embarcado

Artículo 109

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara con personal embarcado que careciera de la habilitación pertinente para el ejercicio de su profesión, a excepción de los casos previstos en la Sección 8 de este Capítulo.

Artículo 110

Será sancionado el personal embarcado que careciera de la habilitación pertinente para el ejercicio de su profesión, a excepción de los casos previstos en la Sección 8 de este Capítulo.

Sección 8
Pilotaje

Artículo 111

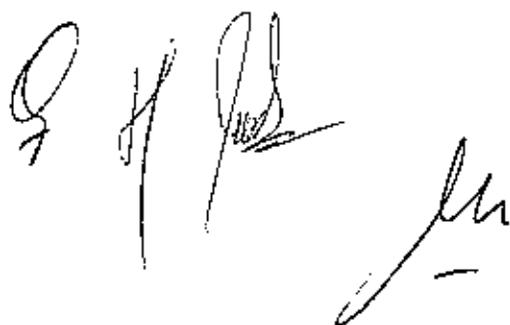
Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, según corresponda, que careciendo de la habilitación pertinente para el ejercicio del pilotaje navegara sin piloto.

Artículo 112

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, según corresponda, cuya habilitación para el ejercicio del pilotaje se hallara vencida y navegara sin piloto.

Artículo 113

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, según corresponda, que impidiera el embarco de aspirantes a pilotos de la Hidrovía para la realización de viajes de práctica.

The image shows several handwritten signatures and initials in black ink. There are three distinct signatures on the left side, and a larger, more stylized signature or set of initials on the right side. The handwriting is cursive and somewhat difficult to decipher.

Artículo 114

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, según corresponda, que no certificara los viajes de práctica realizados por los aspirantes a pilotos de la Hidrovía.

Sección 9
Dotación de seguridad

Artículo 115

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo el Certificado de Dotación de Seguridad.

Artículo 116

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara con una dotación de seguridad inferior al mínimo exigido por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

Sección 10
Normas para la navegación

Artículo 117

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto por el Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 118

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo y el piloto, según corresponda, de la embarcación que pudiendo navegar fuera de los canales de navegación, los utilizara cuando se hallaran ocupados por embarcaciones que solo pudieran navegar en ellos.



Artículo 119

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que habiendo varado o encallado no informara a la estación costera más próxima la posición, fecha, hora del acaecimiento y los sondajes realizados.

Artículo 120

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo y el piloto, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara en canales clausurados por las autoridades competentes.

Artículo 121

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo y el piloto, según corresponda, de la embarcación que esperara o fondeara, transfiriera, transbordara, completara o alijara carga en zonas no habilitadas por las autoridades competentes.

Artículo 122

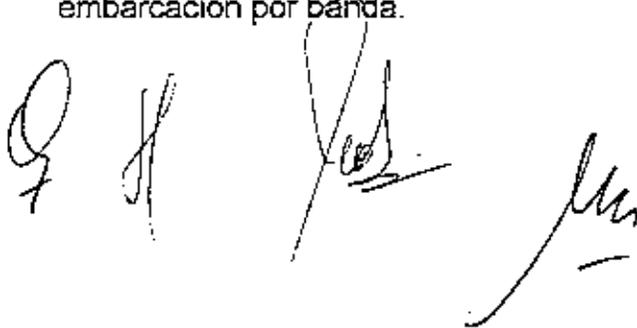
Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo y el piloto, según corresponda, del convoy que fuera armado o desarmado en zonas no habilitadas por las autoridades competentes, sin que mediaran razones que determinaran la necesidad de realizar dichas operaciones.

Artículo 123

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo y el piloto, según corresponda, del convoy de navegación por empuje cuyas dimensiones superaran los máximos permitidos por el Régimen Unico de Dimensiones Máximas de los Convoyes.

Artículo 124

Será sancionado el capitán, patrón, oficial fluvial a cargo y el piloto, según corresponda, del remolcador que llevara acoderada o abarloada más de una embarcación por banda.



Sección 11
Comunicaciones en lo relativo a la navegación

Artículo 125

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que no mantuviera escucha permanente en el canal 16 y en el canal de trabajo de la zona que navegara.

Artículo 126

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que infringiera las normas de procedimiento para las comunicaciones establecidas por el Plan de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

Artículo 127

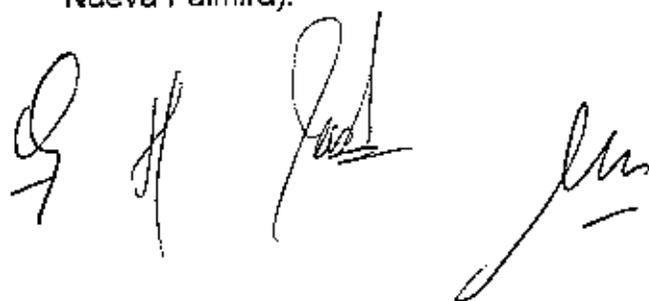
Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que no proveyera la información de carácter urgente exigida por el Plan de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

Artículo 128

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que no proveyera la información de rutina exigida por el Plan de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

Artículo 129

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que infringiera lo dispuesto en materia de comunicaciones entre estaciones móviles por el Plan de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).



Sección 12
Estadía en puerto

Artículo 130

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que zarpara de puerto sin haber obtenido el despacho de salida.

Artículo 131

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que realizara escalas no relacionadas con su operación comercial o dejara barcazas en puerto sin haber dado aviso previo a las autoridades competentes.

Artículo 132

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que no tomara remolque maniobra de puerto cuando resultara obligatorio.

Artículo 133

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que no tomara práctico de puerto cuando resultara obligatorio.

Sección 13
Transporte de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas,
sustancias perjudiciales y mercancías peligrosas

Artículo 134

Será sancionado el capitán, patrón u oficial a cargo, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara mercancías peligrosas sin llevar a bordo la documentación requerida por el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas en la Hidrovia Paraguay-Paraná y por las normas internacionales pertinentes.

Artículo 135

Será sancionado el capitán, patrón u oficial a cargo, según corresponda, de la embarcación o del buque que habiendo sufrido averías u otro siniestro que involucrara hidrocarburos o mercancías peligrosas transportadas no lo informara de inmediato a las autoridades competentes.

Artículo 136

Será sancionado el capitán, patrón u oficial a cargo, según corresponda, de la embarcación o del buque que habiendo sufrido averías u otro siniestro que involucrara hidrocarburos o mercancías peligrosas transportadas no suministrara a las autoridades competentes la información requerida por el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas en la Hidrovía Paraguay-Paraná..

Artículo 137

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que habiendo sufrido averías u otros siniestros que involucrara hidrocarburos o mercancías peligrosas transportadas no ajustara su accionar a las normas establecidas para tales emergencias o no acatará las directivas impartidas por las autoridades competentes.

Artículo 138

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara mercancías peligrosas en bultos en infracción a lo dispuesto por el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código I.M.D.G.), por el Anexo III del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78) o por los reglamentos complementarios que los adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 139

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara mercancías sólidas peligrosas a granel en infracción a lo dispuesto por el Apéndice B del Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel (CCG), en lo que fuera pertinente.

Artículo 140

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara productos químicos líquidos peligrosos a granel en infracción a lo dispuesto por el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CGrQ), por el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ), por el Anexo II del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78) o por los reglamentos complementarios que los adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 141

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara gases licuados a granel en infracción a lo dispuesto por el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG), por el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CG), por el Código para Buques Existentes que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CGE) o por los reglamentos complementarios que los adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 142

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara hidrocarburos en infracción a lo dispuesto por el Anexo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78) o por los reglamentos complementarios que los adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Sección 14 Transporte y vertimiento de desechos

Artículo 143

Será sancionado el capitán, patrón u oficial a cargo, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara desechos peligrosos.



Artículo 144

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que vertiera en la Hidrovía desechos u otras materias en infracción a lo dispuesto por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

Sección 15
Régimen de las descargas

Artículo 145

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que descargara en la Hidrovía hidrocarburos provenientes de su régimen operativo en infracción a lo dispuesto por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad y sus normas complementarias.

Artículo 146

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que descargara en la Hidrovía sustancias nocivas líquidas transportadas a granel procedentes de operaciones de limpieza y deslastrado de tanques en infracción a lo dispuesto por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad, y sus normas complementarias.

Artículo 147

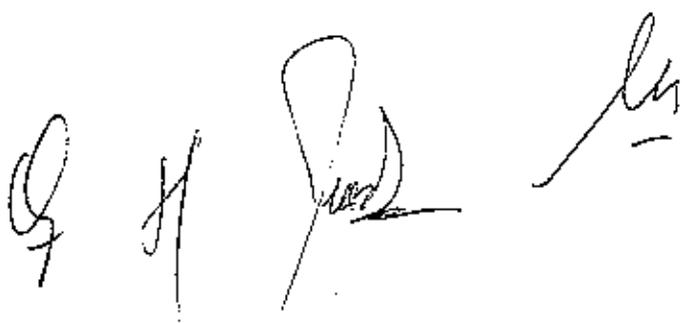
Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que descargara en la Hidrovía aguas sucias o basuras en infracción a lo dispuesto por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad, y sus normas complementarias.



Sección 16
Disposición general

Artículo 148

Cualquier otra acción u omisión que infringiera las disposiciones del Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad o de sus reglamentos complementarios o las derivadas de la falta de idoneidad, imprudencia, negligencia o impericia del personal embarcado, dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas por el Título I, Capítulo 2, artículo 6 inc. a), f) y h), del presente régimen.

The image shows four handwritten signatures or initials in black ink, arranged horizontally. From left to right: the first is a stylized 'G' with a vertical line; the second is a vertical line with a small hook at the top; the third is a large, looped signature; the fourth is a signature that appears to be 'Luis' with a horizontal line underneath.

TITULO III
DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO

Capítulo 1
Aplicación del Régimen

Artículo 149
Ley aplicable

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

Artículo 150
Autoridad competente

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

Artículo 151
Principio de celeridad

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

Artículo 152
Principio de informalidad

Se observará el principio de informalidad a favor del administrado.

Artículo 153
Garantías

El incumplimiento de los actos procedimentales no autorizará la detención de la embarcación ni de los sujetos eventualmente sancionables.

Sólo se podrá detener la embarcación hasta que se de cumplimiento a lo establecido en los artículos 159 y 162.

Artículo 154
Cómputo de plazos

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

Artículo 155
Resolución firme

Las resoluciones administrativas dictadas en virtud de la aplicación del presente régimen se encontrarán firmes, cuando resultaran irrecurribles de conformidad a la legislación nacional de los Países Signatarios.

Artículo 156
Acta de infracción

La comisión de las infracciones previstas por este régimen importará el labrado del acta de infracción correspondiente de conformidad con el modelo agregado como Anexo 1.

Artículo 157
Contenido del acta de infracción

El Acta de Infracción contendrá:

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

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



Artículo 158
Notificación de infracciones

El armador y el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, el piloto o cualquier integrante de la tripulación que esté en ese momento como responsable de la embarcación, quedarán notificados de la falta cometida con la copia del acta de infracción labrada por las autoridades competentes con la firma de recepción y del notificador como constancia.

En el acta citada precedentemente deberán constar la fecha y hora de notificación.

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

Artículo 159
Presentación en el procedimiento

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

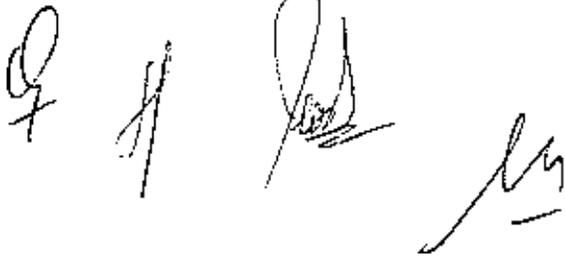
Artículo 160
Falta de presentación

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

Capítulo 2
Representación

Artículo 161
Facultad de la Autoridad Competente

La Autoridad Competente de un País Signatario en el que se labren actuaciones contravencionales está facultada a solicitar por exhorto a su similar de otro País Signatario, la recepción de declaración indagatoria al Armador o Personal Embarcado que resulte imputado de la comisión de una infracción cuando el mismo se domiciliare en el país exhortado. Tal declaración indagatoria tendrá los mismos efectos procesales que la recibida en el País Signatario que haya instruído las actuaciones.



Artículo 162
Legitimación

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

Artículo 163
Obligación de representación

El armador, capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, el piloto o cualquier otro tripulante, que no tuviera domicilio ni representación en el País Signatario en el que se hubiera cometido la infracción, estará obligado a designar representante a los fines del procedimiento administrativo, con poder suficiente para prestar declaración indagatoria y para realizar todas las acciones, gestiones y diligencias para el mejor desempeño del mandato ante las Autoridades Competentes del País Signatario, en el que se desempeñe tal representación. La designación deberá acreditarse en el expediente en el plazo de quince (15) días a partir de la notificación del Acta de Infracción.

Artículo 164
Representante especial

El armador, capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, el piloto o cualquier otro tripulante, podrán designar, separadamente, representante especial a los fines del procedimiento administrativo.

Artículo 165
Cesación de la representación

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

Capítulo 3
Pago de Multas

Artículo 166
Facilidades de pago

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

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

Artículo 167
Incumplimiento de pago

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

Capítulo 4
Contralor de la Administración

Artículo 168
Revisión judicial

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

Artículo 169
Ley aplicable

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

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Capítulo 1
Registro de Actuaciones y Resoluciones

Artículo 170
Habilitación del registro

Las autoridades competentes de los Países Signatarios dispondrán la habilitación de un Registro de Actuaciones y Resoluciones.

Artículo 171
Asentamiento de actuaciones

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

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

Tales asentamientos serán inscriptos en el registro dentro de los diez (10) días siguientes al labrado del Acta de Infracción aludida por el artículo 156 del presente régimen.

Artículo 172
Asentamiento de resoluciones

Toda resolución adoptada por las autoridades administrativas o judiciales en virtud de la aplicación del presente régimen, será asentada en el registro. La inscripción de las resoluciones aludidas se formalizará dentro de los diez (10) días siguientes a que se encontraren firmes.

Artículo 173
Intercambio de información

Los asentamientos referidos en el artículo 171 serán objeto de

intercambio entre las autoridades competentes de los Países Signatarios dentro de los diez (10) días siguientes a su inscripción. Sin perjuicio de ello, serán comunicados a la Comisión del Acuerdo dentro de los diez (10) días siguientes al vencimiento del plazo establecido precedentemente.

Los asentamientos mencionados en el artículo 172 serán objeto de intercambio entre las autoridades competentes de los Países Signatarios dentro de los diez (10) días siguientes a su inscripción. Sin perjuicio de ello, serán comunicados a la Comisión del Acuerdo dentro de los diez (10) días siguientes al vencimiento del plazo establecido precedentemente.

El intercambio de informaciones previsto en el presente Artículo se ajustará al modelo agregado como Anexo 2.

Capítulo 2 Colaboración

Artículo 174 Investigación de infracciones

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

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

Capítulo 3 Unidades de Cuenta

Artículo 175 Criterio general

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

Artículo 176 Derechos Especiales de Giro

Los Países Signatarios adoptan los Derechos Especiales de Giro como unidad de cuenta para el cálculo de las multas.



Artículo 177
Plaza de cotización

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

Artículo 178
Valor de las unidades de cuenta

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

Artículo 179
Conversión

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

Handwritten signatures in black ink, appearing to be initials or names, located at the bottom left of the page.

ANEXO I

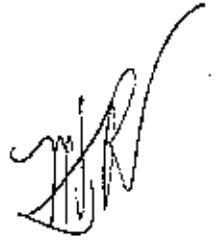
LISTA DE PARTICIPANTES

I. DELEGACIONES

ARGENTINA

- Sr. Rogelio Valentín WEIDMANN
Jefe de Delegación
Presidente de la Comisión de Coordinación Interjurisdiccional
Programa Hidrovia Paraguay-Paraná
- Cap. Enrique OYHAMBURU
Director de la Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del
Programa Hidrovia Paraguay-Paraná
- CAImte. Héctor Julio ALVAREZ
Director de Armamento de Personal Naval
Armada Argentina
- Dra. Laura María Patricia PALEARI
Secretario de Embajada
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
- Ing. Julio LUCCA
Director Nacional de Vías Navegables
Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables
- Sr. Ricardo Luis POY
Subjefe Servicio de Hidrografía Naval
Armada Argentina
- Ing. Aldo CONFORTI
Director de Vías Navegables
Dirección Nacional de Vías Navegables
- C.N. Juan Carlos GONZÁLEZ LLANOS
Jefe de Intereses Marítimos
Armada Argentina
- P.P. Néstor VEDOVATTI
Jefe de la División Navegación
Prefectura Naval Argentina




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

PP. Jorge Francisco IRIARTE
Ingeniero Naval
Jefe de Departamento Mercancías Peligrosas
Prefectura Naval Argentina

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

C.C. Guillermo Josué BARTOLETTI
Jefe de División Derecho Marítimo
Subsecretaría de Intereses Marítimos
Armada Argentina

Sr. Fernando FERNANDEZ
Interventor Departamento Distrito Paraná Superior
Dirección Nacional de Vías Navegables

Ing. Juan José MORELLI
Jefe de Departamento Estudios y Proyectos
Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables

Ing. Mario SALOMONE
Subsecretaría de Transporte Aero comercial, Fluvial y Marítimo
Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo

Pref. Daniel Osvaldo BORELLI
Abogado Prefectura Naval Argentina
Jefe de División Contralor y Purificación Registral

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

Sr. Pablo A. BENITEZ
Sub. Interventor Departamento Distrito Paraná Superior
Dirección Nacional de Vías Navegables

S.P. Carlos Héctor FIGUEROA
Abogado Prefectura Naval Argentina
Jefe Sección Asuntos Administrativos

[Handwritten initials]

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

- Ing. Guillermo SARAVÍ
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional
del Programa Hidrovia Paraguay - Paraná
- Ing. Rolando R. BUSTOS
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional
del Programa Hidrovia Paraguay - Paraná
- Ing. Hugo COLLANTE
Asesor Administración General de Puertos
- Sr. Raúl Evaristo ROJAS
Jefe de Balizamiento Departamento Distrito Paraná Superior
Dirección Nacional de Vías Navegables
- Lic. Juan Mauricio ARCAUTE
Asesor Comisión Hidrovia
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
- C.N (RE) Osvaldo CASAL
Asesor de la Administración General
De Puertos
- C. Fluv. Jorge BENITEZ
Capitan Armamento
Río Uruguay - DNVN
- Sr. José CONTINI
Técnico - Dto. Estudios y Proyectos
DNVN

BOLIVIA

- Lic. Ana María SOLARES GAITE
Jefe de Delegación
Vice-Ministro de Relaciones Económicas
Internacionales e Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
- Sr. Arturo ZURITA CASTELLON
Subsecretario de Transporte
Viceministerio de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil
Ministerio de Desarrollo Económico



CAImte. Aldo Eduardo JIMENEZ FLORES
Subsecretario Naval
Ministerio de Defensa Nacional

Sr. Guillermo LORIA GONZALEZ
Encargado de Negocios
Embajada de Bolivia en Montevideo

Lic. Hugo FERRUFINO MUÑOZ
Director de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Sr. Willy PEREZ SOLIZ
Asesor Naval
Dirección General Naval y de Intereses Maritimos Fluviales y Lacustre
Ministerio de Defensa Nacional

Ing. Leonidas FERRUFINO CARRASCO
Asesor Asuntos Maritimos
Dirección General Naval e Intereses Maritimos F.L.
Ministerio de Defensa

Sr. Hernán FERNANDEZ VILLA
Coordinador Técnico Ambiental
Viceministerio de Desarrollo y Medio Ambiente
Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación

Sr. Moisés LOZADA
Agregado Naval
Armada Boliviana

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

Lic. Ramiro QUINTEROS CASTRO
Asesor General - Viceministerio de Política Tributaria
Ministerio de Hacienda

BRASIL

Mín. Maria Luiza RIBEIRO VIOTTI
Chefe da Delegação
Chefe da Divisao da America Meridional I
Ministério das Relações Exteriores

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

CAIte. Murillo de Moraes Rego Correa BARBOSA
Estado Maior da Armada
Marinha do Brasil

CMG NAPOLEAO Bonaparte Gomes
Comando de Operacoes Navais
Marinha do Brasil

CMG Carlos SALES Tavares de Almeida
Diretoria de Hidrografia e Navegacão
Marinha do Brasil

Cons. Ana Maria SAMPAJO FERNANDES
Embaixada do Brasil em Montevidéu
Ministério das Relações Exteriores

C.F Dalton Castro SEGUI
Diretoria de Portos e Costas
Marinha do Brasil

C.F MARCOS ROZA de Abreu
Diretoria de Portos e Costas
Marinha do Brasil

C.F. FRANCIS Fixel
Diretoria de Portos e Costas
Marinha do Brasil

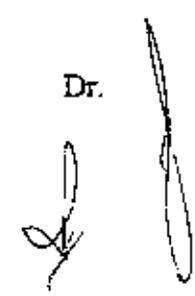
C.F ADOLFO Barros da Silva Junior
Capitania Fluvial dos Portos Pantanal
Marinha do Brasil

C.F. Marco Antonio Fernandes Ferreira VILAÇA
Estado Maior da Armada
Marinha do Brasil

Sec. Flavio DAMICO
Embaixada do Brasil em Montevidéu
Ministério das Relações Exteriores

Sec Marcio Oliveira DORNELLES
Ministério das relações Exteriores
Assistente da Chefe da Divisao da America Meridional I

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



Dr. Francisco Ubiracy CRAVEIRO DE ARAÚJO
Procurador General
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Dra. Rosa Helena ZAGO LOES
Chefe do Departamento do Meio Ambiente IBAMA
e Dos Recursos Naturais Renovaveis

Eng. Pablo Roberto COELHO DE GODOY
Chefe de Divisão
Departamento de Hidrovias Interiores
Ministério dos Transportes

Dra. Cleuza de MORAES GOMES
Gerente de Programa
Ministério do Meio Ambiente

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

PARAGUAY

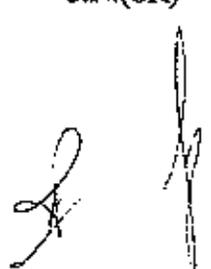
Ing. Ramón Amado CABRERA
Jefe de Delegación
Director General de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores

CAlte. Manuel Jesús ROYG BENITEZ
Jefe del Estado Mayor de la
Armada Paraguaya

Sr. César Guillermo CRUZ ROA
Presidente de la Administración Nacional
de Navegación y Puerto (ANNP)

C.N (SR) Oscar Antonio BRIZUELA PERDOMO
Director Titular
Administración Nacional de Navegación y Puertos

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



Esc. Juan J. BENTTEZ RICKMAN
Asesor Consultivo
Presidencia de la República

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

Sr. Fernando Roque CABRAL DE VARGAS
Director Oficina de Planificación de Transporte
Ministerio Obras Públicas y Comunicaciones

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

Sr. Armando Fernandez GALTÉ
Consejero de Embajada
Embajada del Paraguay

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

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

G.D. Rubén RODRÍGUEZ ROJAS
Asesor Jurídico
Armada Paraguaya

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

G.D. Ruben RODRIGUEZ
Asesoría Jurídica
Prefectura General Naval
Armada Paraguaya

Dr. Osvaldo BENITEZ
Asesor Jurídico
Presidencia ANNP





Ing. Juan R. ALMADA
Gerente de Navegación e Hidrografía
De la ANNP

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

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

C.N.(SR) Aníbal B. ZARZA AYALA
Secretario de Hidrovia
Administración Nacional de Navegación y Puertos

Ing. Ricardo GIMENEZ TARRES
Técnico Adjunto
Secretaría Hidrovia ANNP

Sr. Jorge Antonio VILLAGRA SANCHEZ
Técnico Asesor Cancillería
Ministerio de Relaciones Exteriores

Sr. Presentación BENITEZ
Delegado Administrador
Depósito Franco Nueva Palmira

Sr. Carlos QUINTANA
Gerente de Recursos Humanos
ANNP

URUGUAY

Sr. Jorge SANGUINETTI
Jefe de Delegación

Ing. Conrado SERRENTINO
Subsecretario de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Emb. Julio César LUPINACCI
Director de Asuntos Limítrofes
Ministerio de Relaciones Exteriores

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

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

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

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

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

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

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

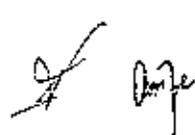
C.N. Milton VÁZQUEZ
Jefe de Oficina de Pilotaje
Prefectura Nacional Naval

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

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

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

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



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

SECRETARÍA EJECUTIVA

Sr. Jesús GONZÁLEZ
Srta. Beatriz Alicia PEREZ
P.M. Edgardo Alberto OJEDA
Ing. Luiz Eduardo GARCÍA
Sra. Stella Maris PEREZ
Sra. Mercedes Lia PEREZ
Lic. Ricardo GOÑI
Dr. Marcelo Carlos ERCOLI
Srta. Claudia Beatriz CORDOBA






II. ORGANISMOS INTERNACIONALES

ALADI

- Dr. Isaac MAIDANA
Secretario General Adjunto
- Sr. Joaquín Mariano PIÑA GONZALEZ
Funcionario Internacional

C.I.C

- Sr. Juan José PIAGGIO PUIG
Secretario Ejecutivo

COMITE FEDERAL

- Sr. Enrique Camilo CORRA GIUSTI
Representante de la Pcia. de Buenos Aires
Director de Ingenieria y Desarrollo Portuario
Administración Portuaria Bonaerense

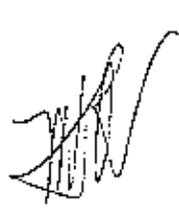
CPTCP

- Lic. Verónica PEREYRA FANTONI
Secretaria Ejecutiva

FONPLATA

- Ing. Carlos Anibal MARTINEZ
Presidente
Director Ejecutivo por Argentina
- Sr. Vicente de Paulo CARVALHO PEREIRA
Secretario Ejecutivo Interino
- Emb. Efraín Darío CENTURION
Director Ejecutivo por Paraguay




OBSERVADORES

Sr. Vicente Salvador Oscar FINALE
Presidente
Asociación Argentina de Peritos Navales

Sr. Vicente NAPOLI GONZALEZ
Presidente Cámara de Transporte Fluvial de Uruguay
Presidente Sector Fluvial Centro de Navegación

Sr. Gustavo Angel FIGUEREDO SUAREZ
Gerente OLAZUL S.A. de Uruguay

