



**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA**

**DIGESTO NORMATIVO DE  
DERECHO DE LA NAVEGACIÓN**

**HIDROVÍA**

**Tomo II**

**CENTRO INTERNACIONAL DE ESTUDIOS JUDICIALES  
DIVISIÓN DE INVESTIGACIÓN, LEGISLACIÓN Y  
PUBLICACIONES**

**ASUNCIÓN - PARAGUAY  
2001**



**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA**

**DIGESTO NORMATIVO DE DERECHO DE LA  
NAVEGACIÓN**

**TOMO II**

**HIDROVÍA**

**LEY 269/93 QUE APRUEBA EL ACUERDO DE LA TRANSPORTE  
FLUVIAL POR LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ,  
PROTOCOLOS, TRATADOS Y REGLAMENTOS**

**CONCORDADO, CON ÍNDICES GENERAL, CRONOLÓGICO Y  
ALFABÉTICO TEMÁTICO**

**CENTRO INTERNACIONAL DE ESTUDIOS JUDICIALES (CIEJ)  
DIVISIÓN DE INVESTIGACIÓN, LEGISLACIÓN Y PUBLICACIONES  
2001**

ASUNCIÓN — PARAGUAY  
2001

© Corte Suprema de Justicia — División de Investigación, Legislación y Publicaciones. “Digesto Normativo de Derecho de la Navegación” Tomo II, Hidrovía — Derecho (Concordado, con índices general, cronológico y alfabético temático)  
Edición 2001. Calle Alonso y Testanova. Asunción - Paraguay.

Queda prohibida cualquier forma de reproducción, transmisión o archivo en sistemas recuperables, sea para uso privado o público por medios mecánicos, electrónicos, fotocopiadoras, grabaciones o cualquier otro, total o parcial, del presente ejemplar, con o sin finalidad de lucro, sin autorización expresa.

Primera Edición: 500 ejemplares.

D347.8 DIGESTO NORMATIVO DE DERECHO DE LA  
NAVEGACIÓN Tomo II HIDROVÍA

COR

Corte Suprema de Justicia; División de Investigación,  
Legislación y Publicaciones.

“Digesto Normativo de Derecho de la Navegación Tomo II Hidrovía” (Concordado con índices general, cronológico y alfabético-temático)”. Tomo II “Digesto Normativo de Derecho de la Navegación” — Asunción, Paraguay. Edición 2001.

ISBN del tomo: 99925 - 56 - 12- 9

ISBN de la obra completa: 99925 - 56 - 14 - 5

GERALDINE CASEŞ. Investigadora.  
MARÍA JOSÉ CARDOZO. Operadora.  
YVONNE LIZ SIMÓN. Auxiliar.

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA**

**RAÚL SAPENA BRUGADA**  
Presidente

**FELIPE SANTIAGO PAREDES**  
Vice-Presidente 1°

**ENRIQUE SOSA ELIZECHE**  
Vice-Presidente 2°

**CARLOS FERNÁNDEZ GADEA**  
**JERÓNIMO IRALA BURGOS**  
**LUIS LEZCANO CLAUDE**  
**WILDO RIENZI GALEANO**  
**BONIFACIO RÍOS ÁVALOS**  
Ministros



DR. ELIXENO AYALA

OBRA PÓSTUMA

*Agradecimiento especial*

*Ministerio de Relaciones Exteriores:  
Abog. Eliane Cibils, Dirección de Tratados  
Abog. Nimia Oviedo de Torales, Dirección de la Cuenca del Plata*

*Prefectura Gral. Naval:  
Abog. Rubén Rodríguez, Asesor Jurídico*

*Dirección Gral. De la Marina Mercante Nacional  
Almirante Manuel Royg, Director  
Abog. Marcelo E. Ocampo, Asesor Jurídico*

*Comisión Mixta del Río Paraná (COMIP)  
Ing. Leopoldo Lamas.*

*Capitán Omar Maidana Royg  
Ing. Naval Miguel Ángel Añazco*

## ÍNDICE GENERAL

### HIDROVÍA

INDICE ..... I

INTRODUCCIÓN..... XIX

1. LEY N°269/93 Que Aprueba el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná y sus seis Protocolos Adicionales, suscrito entre los Gobiernos 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..... 1

1.1 Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira)..... 2

CAPÍTULO I Objeto y Alcance del Acuerdo..... 4

CAPÍTULO II Libertad de Navegación ..... 5

CAPÍTULO III Igualdad de Tratamiento..... 5

CAPÍTULO IV Libertad de Tránsito ..... 6

CAPÍTULO V Reserva de Carga ..... 7

Sección 1: Reserva de Carga Regional ..... 7

Sección 2: Reserva de Carga Nacional ..... 8

Disposición Transitoria ..... 8

CAPÍTULO VI Armador de la Hidrovía..... 9

CAPÍTULO VII Facilitación del Transporte y el Comercio ..... 10

CAPÍTULO VIII Servicios Portuarios y Servicios Auxiliares de Navegación ..... 11

CAPÍTULO IX Órganos del Acuerdo..... 12

CAPÍTULO X Solución de Controversias .... 14

CAPÍTULO XI Evaluación y Ajustes .....	14
CAPÍTULO XII Entrada en Vigor y Duración .....	15
CAPÍTULO XIII Adhesión .....	16
CAPÍTULO XIV Denuncia .....	16
CAPÍTULO XV Disposiciones Generales.....	16
1.2 PROTOCOLOS ADICIONALES AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira).....	18
1.2.1 PROTOCOLO SOBRE ASUNTOS ADUANEROS.....	18
CAPÍTULO I Definiciones.....	18
CAPÍTULO II Ámbito de Aplicación .....	22
CAPÍTULO III Suspensión de Gravámenes a la Importación o Exportación.....	22
CAPÍTULO IV Condiciones Técnicas de las Unidades de Transporte .....	23
CAPÍTULO V Precintos Aduaneros.....	24
CAPÍTULO VI Declaración de las Mercancías y Responsabilidad.....	25
CAPÍTULO VII Garantías.....	26
CAPÍTULO VIII Formalidades Aduaneras...	26
Sección 1 En la Aduana de Partida.....	26
Sección 2 En la Aduana de Embarque y de Desembarque Fluvial, cuando no coincida con la Aduana de Partida o de Destino respectivamente.....	27
Sección 3 En la Aduana de Destino.....	28
CAPÍTULO IX Disposiciones Generales .....	29
Apéndice I: Condiciones Mínimas a que deben responder los elementos de Seguridad Aduanera (Sellos y Precintos).....	32



Apéndice II: Instrucción para llenar el Formulario Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero MIC/DTA.....	35
Manifiesto Internacional de Carga/Declaración Tránsito Aduanero MIC/DTA.....	40
1.2.2 PROTOCOLO SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD .....	43
TÍTULO I: Disposiciones Generales.....	43
TÍTULO II: Normas de Seguridad relativas a las Embarcaciones y a la Carga.....	44
CAPÍTULO I: Luces y Marcas .....	44
CAPÍTULO II: Certificados de Seguridad....	44
CAPÍTULO III: Seguridad de Embarcaciones Tanques.....	46
CAPÍTULO IV: Arqueo de Embarcaciones y Asignación de Francobordo .....	46
CAPÍTULO V: Seguridad de la Carga.....	47
Sección 1: Disposición General .....	47
Sección 2: Transporte de Mercancías sobre Cubierta.....	48
Sección 3: Transporte de Mercancías Sólidas a Granel.....	49
TÍTULO III: Normas de Seguridad Relativas al Personal Embarcado .....	49
CAPÍTULO I: Pilotaje de la Hidrovía.....	49
CAPÍTULO II: Dotación de Seguridad.....	53
TÍTULO IV: Normas Relativas a las Vías Navegables .....	54
CAPÍTULO I: Balizamiento y Señalización .....	54
CAPÍTULO II: Remoción de Obstáculos no Permanentes para la Navegación.....	55
TÍTULO V: Normas de Seguridad Relativas a la Navegación Propiamente dicha .....	57
CAPÍTULO I: Asistencia y Salvamento de Embarcaciones y Bienes .....	57

CAPÍTULO II: Búsqueda y Salvamento de Personas en Peligro.....	59
CAPÍTULO III: Normas para la Navegación	60
CAPÍTULO IV: Comunicación en lo Relativo a la Navegación.....	62
CAPÍTULO V: Averías y Siniestros. Régimen Normativo .....	64
TÍTULO VI: Normas de Seguridad Relativas a los Puertos. Régimen de Estadía en Puerto.....	66
CAPÍTULO I: Disposiciones Generales.....	66
CAPÍTULO II: Despacho de Llegada, Permanencia y Despacho de Salida de Embarcaciones.....	66
Sección 1: Contenido y Objeto de los Documentos .....	66
Sección 2: Ejemplares a ser entregados .....	70
Sección 3: Documentos a ser Exhibidos y Requisitos a Cumplir .....	71
CAPÍTULO III: Remolque, Atraque y Practicaje en Puerto .....	72
TÍTULO VII: Normas para la Prevención, Reducción y Control de la Contaminación de las Aguas Ocasionada por los Buques, las Embarcaciones y sus Operaciones en la Hidrovía .....	73
CAPÍTULO I: Disposiciones Generales.....	73
CAPÍTULO II: Transporte de Hidrocarburos, Sustancias Nocivas Líquidas, Sustancias Perjudiciales y Mercancías Peligrosas.....	75
CAPÍTULO III: Transporte y Vertimiento....	78
CAPÍTULO IV: Régimen de las Descargas ..	78
CAPÍTULO V: Lucha contra Incidentes de Contaminación.....	80
CAPÍTULO VI: Entrada en Vigor.....	83
TÍTULO VIII Disposición Final.....	83

<b>Apéndice I: Modelo de Certificado de Seguridad de la Navegación para las Embarcaciones de la Hidrovía.....</b>	<b>85</b>
<b>Convalidaciones .....</b>	<b>87</b>
<b>Apéndice II: Modelo de Certificado de Dotación de Seguridad .....</b>	<b>89</b>
<b>Anexo I.....</b>	<b>90</b>
<b>Apéndice II: Modelo de Certificado de Francobordo para Buques de la Hidrovía.....</b>	<b>90</b>
<b>1.2.3 PROTOCOLO SOBRE SEGUROS.....</b>	<b>91</b>
<b>CAPÍTULO I: Sistema Común de Cobertura</b>	<b>91</b>
<b>CAPÍTULO II: Riesgos Asegurables.....</b>	<b>92</b>
<b>CAPÍTULO III: Mecanismos de Contralor...</b>	<b>92</b>
<b>CAPÍTULO IV: Ámbito de Cobertura de la Póliza de Seguros .....</b>	<b>93</b>
<b>1.2.4 PROTOCOLO SOBRE CONDICIONES DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA UNA MAYOR COMPETITIVIDAD</b>	<b>95</b>
<b>1.2.5 PROTOCOLO SOBRE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS.....</b>	<b>100</b>
<b>1.2.6 PROTOCOLO SOBRE CESE PROVISORIO DE BANDERA .....</b>	<b>107</b>
<b>2 ANEXO I: FUENTES .....</b>	<b>111</b>
<b>2.1 TRATADO DE LA CUENCA DEL PLATA, Brasilia 23 de Abril de 1969 .....</b>	<b>113</b>
<b>2.2 RESOLUCIÓN N° 238 (XIX) INCORPORACIÓN DEL PROGRAMA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) AL SISTE-</b>	

	MA DEL TRATADO DE LA CUENCA DEL PLATA.....	123
2.3	ESTATUTO DEL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) .....	125
	CAPÍTULO I: Definiciones.....	125
	CAPÍTULO II: De las Finalidades .....	126
	CAPÍTULO III: De la Composición.....	127
	CAPÍTULO IV: De la Presidencia .....	127
	CAPÍTULO V: De las Atribuciones.....	128
	CAPÍTULO VI: De la Sede.....	130
	CAPÍTULO VII: De las Reuniones.....	130
	CAPÍTULO VIII: De la Secretaría Ejecutiva	131
2.4	TRATADO DE MONTEVIDEO. 12 de Agosto de 1980.....	135
	CAPÍTULO I: Objetivos, Funciones y Principios.....	136
	CAPÍTULO II: Mecanismos.....	138
	Sección Primera: Preferencia Arancelaria Regional.....	138
	Sección Segunda: Acuerdos de Alcance Regional .....	139
	Sección Tercera: Acuerdos de Alcance Parcial.....	139
	CAPÍTULO III: Sistema de Apoyo a los Países de Menor Desarrollo Económico Relativo .....	142
	Sección Primera: Acuerdos de Alcance Regional .....	143
	Sección Segunda: Acuerdos de Alcance Parcial.....	144
	CAPÍTULO IV: Convergencia y Cooperación con otros Países y Áreas de Integración Económica .....	145

CAPÍTULO V: Cooperación con otras Áreas de Integración Económica.....	147
CAPÍTULO VI: Organización Institucional .	148
CAPÍTULO VII: Disposiciones Generales...	160
CAPÍTULO VIII: Personalidad Jurídica, inmunidades y privilegios .....	163
CAPÍTULO IX: Disposiciones Finales.....	164
CAPÍTULO X: Disposiciones Transitorias...	167
3. ANEXO II:	
REGLAMENTOS APROBADOS EN LA V REUNIÓN EXTRAORDINARIA DE CANCELLERES DE LA CUENCA DEL PLATA EN FECHA 14 DE DICIEMBRE DE 1997, EN LA CIUDAD DE MONTEVIDEO, URUGUAY .....	169
Índice de los Reglamentos Aprobados .....	171
Reglamentos que se encuentran en proceso de Aprobación .....	173
Reglamentos en Proceso de Elaboración .....	173
3.1 REGLAMENTO ÚNICO PARA EL TRANSPORTE DE MERCADERÍAS SOBRE CUBIERTA EN EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA .....	175
Artículo 1º: Normas Aplicables .....	175
Artículo 2º: Tipos de Cargas.....	175
Artículo 3º: Embarcaciones Excluidas.....	176
Artículo 4º: Estabilidad.....	176
Artículo 5º: Visibilidad .....	176
Artículo 6º: Resistencia en la Zona de Apoyo.....	177
Artículo 7º: Accesibilidad.....	177
Artículo 8º: Lugares Libres.....	178
Artículo 9º: Embarcaciones Tanques.....	178
Artículo 10: Barandilla de Seguridad.....	178
Artículo 11: Trincado de las Mercaderías .....	178

Artículo 12: Elementos de Trincado.....	179
Artículo 13: Planos y Cálculo.....	179
Artículo 14: Inspección de Constatación.....	179
Artículo 15: Emisión de Certificado.....	180
Artículo 16 Duplicados.....	180
Artículo 17: Circunstancias Excepcionales ...	180
Artículo 18: Vigencia de la Autorización.....	180
3.2 REGLAMENTO ÚNICO DE BALIZAMIENTO.....	181
Anexo II .....	187
3.3 GLOSARIO UNIFORME DE LOS SERVICIOS DE LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ.....	189
1.0 Introducción .....	190
2.0 Metodología .....	193
2.1 Entrevistas .....	195
3.0 Servicios Portuarios por País.....	196
3.1 Servicios portuarios de los puertos de Argentina .....	196
3.2 Servicios portuarios de los puertos de Bolivia .....	204
3.3 Servicios portuarios de los puertos de Brasil.....	205
3.4 Servicios portuarios de los puertos de Paraguay .....	208
3.5 Servicios portuarios de los puertos de Uruguay .....	211
4.0 Comparativa de Denominaciones.....	217
5.0 Denominaciones propuestas .....	226
6.0 Referencias.....	237
7.0 Abreviaturas .....	238

3.4	REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES EN LA HIDROVÍA .....	239
	Prólogo .....	243
	PARTE A – GENERALIDADES.....	244
	Regla 1 .....	244
	Regla 2 .....	245
	Regla 3 .....	245
	PARTE B – REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO.....	248
	Sección I. Conducta de buques en cualquier condición de visibilidad .....	248
	Regla 4. Ámbito de aplicación.....	248
	Regla 5. Vigilancia.....	248
	Regla 6. Velocidad de Seguridad.....	249
	Regla 7. Riesgo de abordaje.....	250
	Regla 8. Maniobras para evitar el abordaje... ..	251
	Regla 9. Canales angostos.....	253
	Regla 10. Dispositivos de separación de tráfico.....	255
	Sección II - Conducta de los buques que se encuentren a la vista uno del otro.....	258
	Regla 11. Ámbito de Aplicación.....	258
	Regla 12. Buque de vela.....	258
	Regla 13. Buque que "alcanza".....	259
	Regla 14. Situación "de vuelta encontrada".. ..	260
	Regla 15. Situación "de cruce".....	261
	Regla 16. Maniobra del buque que "cede el paso".....	261
	Regla 17. Maniobra de buque que "sigue a rumbo".....	262
	Regla 18. Obligaciones entre categorías de buques. ....	263

Sección III - Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida.....	265
Regla 19. Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida.....	265
<b>PARTE C - LUCES Y MARCAS</b> .....	267
Regla 20. Ámbito de aplicación.....	267
Regla 21. Definiciones.....	268
Regla 22. Visibilidad de las luces.....	269
Regla 23. Buques de propulsión mecánica, en navegación. ....	270
Regla 24. Buques remolcando y empujando.	276
Regla 25. Buques de vela en navegación y embarcaciones de remo.....	287
Regla 26. Buques de pesca. ....	293
Regla 27. Buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida.....	297
Regla 28. Buques de propulsión mecánica restringidos por su calado. ....	309
Regla 29. Embarcación de práctico. ....	310
Regla 30. Buques fondeados y buques varados.....	312
Regla 31. Hidroaviones.....	316
<b>PARTE D.- SEÑALES ACUSTICAS Y LUMINOSAS.</b> .....	317
Regla 32. Definiciones.....	317
Regla 33. Equipo para señales acústicas.....	317
Regla 34. Señales de maniobra y advertencia.....	318
Regla 35. Señales acústicas en visibilidad reducida.....	320
Regla 36. Señales para llamar la atención. ....	322
Regla 37. Señales de peligro.....	323
<b>PARTE E.- EXENCIONES.</b>	
Regla 38. Exenciones.....	325



ANEXO I. Posición y características técnicas de las luces y marcas. ....	328
ANEXO II. Señales adicionales para buques de pesca que se encuentren pescando muy cerca unos de otros. ....	340
ANEXO III. Detalles técnicos de los aparatos de señales Acústicas.....	342
ANEXO IV. Señales de peligro. ....	347
ANEXO V – REGLAS GENERALES.....	349
3.5 REGLAMENTO PARA LA DETERMINACIÓN DEL ARQUEO DE LAS EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ.....	353
Artículo 1° Normas aplicables .....	353
Artículo 2° Esfera de Aplicación .....	353
Artículo 3° Embarcaciones Excluidas.....	354
Artículo 4° Definiciones .....	354
Artículo 5° Determinación de los Arqueos ...	356
Artículo 6° Expedición de Certificados .....	356
Artículo 7° Expedición de Certificados por otro Gobierno .....	357
Artículo 8° Interpretaciones .....	357
Artículo 9° Forma del Certificado.....	357
Artículo 10 Validez de los Certificados .....	358
Artículo 11 Inspecciones .....	358
Artículo 12 Aceptación de Certificados.....	359
Artículo 13 Inspección de Verificación .....	359
Reglamento de Arqueo de la Hidrovía .....	361
Anexo I Reglas para la determinación de los Arqueos Bruto y Neto de las embarcaciones.....	361
Regla 1 Generalidades.....	361
Regla 2 Definiciones de los términos usados en los Anexos .....	361
Regla 3 Arqueo Bruto .....	366

Regla 4 Arqueo Neto .....	367
Regla 5 Cálculo de Volúmenes.....	368
Regla 6 Medición y Cálculo .....	369
Reglamento de Arqueo de la Hidrovía.....	370
Anexo II Normas para el Cálculo de los Volúmenes.....	370
Anexo III Certificado de Arqueo de la Hidrovía Paraguay – Paraná.....	372
Apéndice 1 .....	375
Apéndice 2 Aplicación unificada e interpretaciones de las disposiciones del Reglamento de Arqueo de la Hidrovía Paraguay - Paraná.	380
Apéndice 3 .....	388
3.6 REGLAMENTO SOBRE PLAN DE COMUNICACIONES PARA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN EN LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ .....	389
CAPÍTULO I: Glosario .....	389
CAPÍTULO II: Características del Sistema...	392
CAPÍTULO III: Sistema.....	402
CAPÍTULO IV: Comunicaciones.....	404
CAPÍTULO V: Difusión de Información .....	412
CAPÍTULO VI: Implementación .....	413
Anexo I Cartografía .....	414
Anexo II Cuadro Descriptivo de las Áreas de Responsabilidad y de sus Servicios de las Estaciones Costeras de Seguridad de la Hidrovía.....	416
3.7 REGLAMENTO SOBRE RÉGIMEN ÚNICO DE DIMENSIONES MÁXIMAS DE LOS CONVOYES .....	421
Anexo A: Tabla de Correspondencia entre desplazamiento de Porte Bruto (TPB) de las Embarcaciones y Fuerza Total de Tracción Estática	

	Longitudinal requerida (Bollard – Pull) .....	425
3.8	REGLAMENTO DE FRANCOBORDO Y ESTABILIDAD PARA LAS EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ .....	427
	CAPÍTULO I: Generalidades y Definiciones .....	427
	Artículo 1º: Ámbito de Aplicación .....	427
	Artículo 2º: Excepción y Excenciones.....	428
	Artículo 3º: Definiciones .....	429
	Artículo 4º: Disposiciones complementarias para la Asignación del Francobordo.....	433
	Artículo 5º: Estanqueidad de cierres.....	434
	Artículo 6º: Superestructuras Cerradas.....	435
	Artículo 7º: Troncos.....	436
	Artículo 8º: Troncos de escotillas de Bodegas de Carga .....	437
	Artículo 9º: Escotillas de Bodegas.....	437
	Artículo 10: Aberturas.....	438
	Artículo 11: Aberturas diversas en la cubierta de Francobordo.....	439
	Artículo 12: Ventilaciones y Tubos de Venteo de Tanques.....	439
	Artículo 13: Imbornales, aspiraciones y descargas .....	440
	Artículo 14: Ventanas, ojos de buey u otros portillos y portas de descarga .....	440
	Artículo 15: Protección de la tripulación .....	441
	Artículo 16: Reducción del Francobordo por Superestructuras y Troncos .....	442
	Artículo 17: Reducción del Francobordo por arrufo.....	442
	Artículo 18: Francobordo básico.....	444
	Artículo 19: Francobordo .....	444
	Artículo 20: Francobordo Mínimo .....	444
	Artículo 21: Certificado de Asignación de Francobordo .....	446

Artículo 22: Reconocimiento e Inspecciones	447
Artículo 23: Líneas de Cubierta.....	448
Artículo 24: Marcas de Francobordo.....	448
Artículo 25: Sobreinmersión.....	449
Apéndice I Certificado de Asignación de Francobordo para las Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay – Paraná .....	450
Apéndice II Formato de la marca de francobordo.....	453
Apéndice III Criterios de estabilidad y de Realización de la prueba de inclinación.....	454
3.9 REGLAMENTO SOBRE LA ADOPCIÓN DE REQUISITOS EXIGIBLES COMUNES PARA LA MATRICULACIÓN DE EMBARCACIONES INSCRIPCIÓN DE CONTRATOS DE UTILIZACIÓN E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN SOBRE MATRICULACIÓN DE EMBARCACIONES, ALTAS, BAJAS Y MODIFICACIONES.....	467
CAPÍTULO I: Generalidades y Ámbito de aplicación.....	467
Artículo 1º: Generalidades .....	467
Artículo 2º: Ámbito de Aplicación.....	467
Artículo 3º: Autoridad Competente.....	468
CAPÍTULO II: Propietario o Armador, Domicilio y Alcance .....	468
Artículo 4º: Propietario o Armador .....	468
Artículo 5º: Domicilio .....	468
Artículo 6º: Alcance .....	468
CAPÍTULO III: Requisitos Exigibles.....	469
Artículo 7º: Embarcaciones Nuevas.....	469
Artículo 8º: Embarcaciones Usadas .....	470
Artículo 9º: Fletamento o arrendamiento a casco desnudo .....	470
CAPÍTULO IV: Marcado o Inscripción .....	471

Artículo 10: Distintivo .....	471
CAPÍTULO V: Intercambio de información sobre matriculación de embarcaciones, altas, bajas y modificaciones .....	472
Artículo 11: Sistema para intercambio de información .....	472
Artículo 12: Información a ser transmitida ...	472
Anexo 1. Formulario de intercambio de información sobre la matriculación de embarcaciones de la Hidrovía, altas, bajas y modificaciones .....	473
3.10 REGLAMENTO DE RECONOCIMIENTOS, INSPECCIONES Y CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA.....	475
CAPÍTULO 1: Generalidades y Definiciones .....	475
CAPÍTULO 2: Reconocimientos e Inspecciones .....	486
CAPÍTULO 3: Certificado de Seguridad de la Navegación.....	520
CAPÍTULO 4: Prórroga del Certificado de Seguridad de la Navegación.....	527
Anexo I. Modelo de Certificado de Seguridad de la Navegación para las Embarcaciones de la Hidrovía.....	529
Anexo II. Directrices sobre Reconocimientos en embarcaciones de la Hidrovía.	532
3.11 REGLAMENTO ÚNICO DE INFRACCIONES Y SANCIONES DE LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira).....	585
TÍTULO I	
Disposiciones Generales .....	585

CAPÍTULO 1: Aplicación del Régimen .....	585
CAPÍTULO 2: De las Sanciones .....	587
CAPÍTULO 3: Atenuantes y Agravantes .....	591
CAPÍTULO 4: Reincidencia.....	591
CAPÍTULO 5: Aplicación Condicional .....	593
CAPÍTULO 6: Concurso de Infracciones.....	594
CAPÍTULO 7: Extinción de Acciones y Sanciones .....	594
CAPÍTULO 8: Medidas de Policía.....	596
TÍTULO II	
De las Infracciones .....	597
CAPÍTULO 1: Infracciones imputables al armador.....	597
Sección 1: Luces y marcas .....	597
Sección 2: Certificados de seguridad.....	597
Sección 3: Seguridad de embarcaciones.....	599
Sección 4: Arqueo .....	599
Sección 5: Asignación de Francobordo.....	600
Sección 6: Transporte de mercancías sobre cubierta .....	601
Sección 7: Transporte de mercancías sólidas a granel.....	603
Sección 8: Habilitación del personal embarcado.....	603
Sección 9: Pilotaje .....	603
Sección 10: Dotación de seguridad.....	604
Sección 11: Normas para la navegación .....	605
Sección 12: Comunicación en lo relativo a la Navegación .....	605
Sección 13: Estadía en puertos .....	606
Sección 14: Transporte de hidrocarburos, Sustancias nocivas líquidas, sustancias perjudiciales y mercancías peligrosas.....	607
Sección 15: Transporte y vertimientos de desechos.....	610
Sección 16: Régimen de descarga .....	610

<b>CAPÍTULO 2: Infracciones imputables al personal embarcado.....</b>	<b>611</b>
Sección 1: Luces y Marcas.....	611
Sección 2: Certificado de Seguridad .....	612
Sección 3: Seguridad de las embarcaciones..	612
Sección 4: Asignación de francobordo.....	612
Sección 5: Transporte de mercancías sobre cubierta.....	613
Sección 6: Transporte de mercancías sólidas a granel.....	614
Sección 7: Habilitación del personal embarcado .....	614
Sección 8: Pilotaje .....	615
Sección 9: Dotación de seguridad.....	615
Sección 10: Normas para la navegación .....	616
Sección 11: Comunicaciones en lo relativo a la navegación.....	617
Sección 12: Estadía en puerto .....	618
Sección 13: Transporte de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, sustancias perjudiciales y mercancías peligrosas .....	619
Sección 14: Transporte y vertimiento de desechos .....	622
Sección 15: Régimen de las descargas.....	622
Sección 16: Disposición General .....	623
<b>TÍTULO III</b>	
Del Procedimiento Administrativo .....	624
<b>CAPÍTULO 1: Aplicación del Régimen .....</b>	<b>624</b>
<b>CAPÍTULO 2: Representación .....</b>	<b>627</b>
<b>CAPÍTULO 3: Pago de multas.....</b>	<b>629</b>
<b>CAPÍTULO 4: Contralor de la Administración</b>	<b>630</b>
<b>TÍTULO IV</b>	
Disposiciones Complementarias .....	630
<b>CAPÍTULO 1: Registros de Actuaciones y Resoluciones .....</b>	<b>630</b>
<b>CAPÍTULO 2: Colaboración .....</b>	<b>632</b>
<b>CAPÍTULO 3: Unidades de Cuenta.....</b>	<b>633</b>

Acta de Infracción de la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira).....	634
4. ANEXO III .....	639
4.1 Mapa de la Hidrovía .....	641
4.2 Organigrama de la Estructura Organizativa de la Hidrovía Paraguay – Paraná.....	643
4.3 REGLAMENTO INTERNO DE LA CO- MISIÓN DEL ACUERDO .....	645
CAPÍTULO I: De la Composición .....	645
CAPÍTULO II: De las Funciones .....	646
CAPÍTULO III: Del Presidente .....	647
CAPÍTULO IV: Secretaría de la Comisión ...	648
CAPÍTULO V: De las Reuniones.....	649
CAPÍTULO VI: Del Procedimiento para la Solución de Controversias .....	651
Sección 1: De las Controversias entre los Países Miembros.....	651
Sección 2: De los Reclamos de los Particula- res.....	654
Sede.....	655
Secciones Nacionales.....	656
ÍNDICE ALFABÉTICO TEMÁTICO .....	659
GLOSARIO .....	707
FUENTES .....	725



### INTRODUCCIÓN

El Programa Hidrovía Paraguay – Paraná surge ante la necesidad de mejorar el sistema de transporte de la región debido al incremento comercial en la misma. Los objetivos inmediatos del programa son: mejorar las condiciones de navegabilidad del sistema Paraguay – Paraná hasta alcanzar una óptima utilización durante las 24 horas, los 365 días del año, adaptar y redimensionar la flota y mejorar la infraestructura de los puertos allí emplazados, acorde con los requisitos actuales de intercambio comercial en el área de influencia. El programa fue concebido para actuar en dos aspectos principales relacionados con el transporte hidroviario: los operacionales (transporte) y los vinculados con el mejoramiento o adecuación de la infraestructura (vía fluvial y terminales), en un tramo de 3442 Km., comprendido de Norte a Sur desde el Puerto de Cáceres hasta el Puerto de Nueva Palmira.

Desde el punto de vista del desarrollo regional, el Programa reviste un particular interés, dado que se trata de un componente fundamental de la infraestructura básica. El área de influencia de la Hidrovía Paraguay – Paraná constituye una región de gran valor estratégico. Sus potencialidades económicas, variedad morfológica y climática, riqueza en materia de infraestructura portuaria, potencialidad productiva, disponibilidad energética, diversidad cultural y, finalmente, su situación geopolítica de privilegio en el Cono Sur, la convierten en una región muy apta para la planificación de estrategias alternativas de desarrollo sustentable.

El abaratamiento de los costos de transporte y la modernización portuaria previstos en el Programa Hidrovía Paraguay – Paraná, más las oportunidades de crecimiento económico con-

comitantes, hacen de la ejecución del mismo un factor decisivo en el desarrollo integral de la región<sup>1</sup>.

Los aspectos mencionados nos conducen a la necesidad de recopilar toda la información oficial existente como parte de la Colección del Digesto Normativo de Derecho de la Navegación en dos tomos. Sin embargo, la División de Investigación Publicación y Legislación de la Corte Suprema de Justicia, consideró prioritaria la edición del segundo Tomo "Hidrovia Paraguay - Paraná" debido a que el tratado ya se encuentra actualmente en proceso de implementación entre los países integrantes del Programa, y a la escasa información existente sobre el tema a nivel MERCOSUR.

### METODOLOGÍA:

La obra contiene el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná y sus seis protocolos adicionales: 1) Protocolo sobre asuntos aduaneros, 2) Protocolo sobre navegación y Seguridad, 3) Protocolo sobre seguros, 4) Protocolo sobre condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad, 5) Protocolo sobre solución de controversias, 6) Protocolos sobre cese provisorio de bandera; suscritos entre los Gobiernos 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. Este Acuerdo fue aprobado y Ratificado por el Paraguay por Ley N°269/93.

Además de la transcripción concordada del referido Acuerdo y sus Protocolos adicionales, la obra consta de 3 Anexos: El Anexo I se refiere a las fuentes que dieron origen a la firma del Tratado y sirvieron de marco político así como también esta-

---

<sup>1</sup> Datos proporcionados por la Secretaría Ejecutiva del Comité Inter-gubernamental de la Hidrovia

blecieron los principios, objetivos y mecanismos a seguir, razones por las cuales hemos considerado importante su inclusión.

El Anexo II contiene los once Reglamentos Aprobados en la V Reunión Extraordinaria de Cancilleres de la Cuenca del Plata en fecha 14 de diciembre de 1997 en la Ciudad de Montevideo Uruguay y protocolizados ante la ALADI. Estos reglamentos se encuentran en proceso de incorporación a los ordenamientos jurídicos nacionales de los países miembros (internacionalización). El Paraguay a la fecha de esta edición no ha internacionalizado aún estos reglamentos.

Cabe destacar además que actualmente se encuentran en proceso de aprobación por el Comité Internacional de la Hidrovía cuatro Reglamentos mas sobre Pilotaje, Seguridad, Asuntos Aduaneros y Formación y Capacitación del personal embarcado y otros cuatro reglamentos que aún se encuentran en proceso de elaboración: sobre Polución, Reembolso de Gastos que demanden las Operaciones de Lucha contra la Contaminación producida por embarcaciones y sobre Planes de Contingencia.

El Anexo III contiene el mapa de la Hidrovía en el tramo que abarca desde el Puerto de Cáceres hasta el Puerto de Nueva Palmira, con indicación de los puertos intermedios y la distancia. Además se ilustra la estructura organizativa de la Hidrovía y el reglamento interno de la Comisión del Acuerdo, a través de un organigrama.

En virtud de lo expuesto precedentemente se concluye que este libro se aboca a un tema muy en boga en los últimos días, por constituir una de las alternativas más viables para el incremento del comercio no solo en el Paraguay sino de los demás países miembros del Programa. La Hidrovía Paraguay – Paraná es sin duda, una de las soluciones a la actual crisis económica que atraviesa el país, ya que a la vez que posibilita la exportación de productos nacionales a otros mercados internacionales a un costo mucho menor para el productor, permite un estricto con-

blecieron los principios, objetivos y mecanismos a seguir, razones por las cuales hemos considerado importante su inclusión.

El Anexo II contiene los once Reglamentos Aprobados en la V Reunión Extraordinaria de Cancilleres de la Cuenca del Plata en fecha 14 de diciembre de 1997 en la Ciudad de Montevideo Uruguay y protocolizados ante la ALADI. Estos reglamentos se encuentran en proceso de incorporación a los ordenamientos jurídicos nacionales de los países miembros (internacionalización). El Paraguay a la fecha de esta edición no ha internacionalizado aún estos reglamentos.

Cabe destacar además que actualmente se encuentran en proceso de aprobación por el Comité Internacional de la Hidrovía cuatro Reglamentos mas sobre Pilotaje, Seguridad, Asuntos Aduaneros y Formación y Capacitación del personal embarcado y otros cuatro reglamentos que aún se encuentran en proceso de elaboración: sobre Polución, Reembolso de Gastos que demanden las Operaciones de Lucha contra la Contaminación producida por embarcaciones y sobre Planes de Contingencia.

El Anexo III contiene el mapa de la Hidrovía en el tramo que abarca desde el Puerto de Cáceres hasta el Puerto de Nueva Palmira, con indicación de los puertos intermedios y la distancia. Además se ilustra la estructura organizativa de la Hidrovía y el reglamento interno de la Comisión del Acuerdo, a través de un organigrama.

En virtud de lo expuesto precedentemente se concluye que este libro se aboca a un tema muy en boga en los últimos días, por constituir una de las alternativas más viables para el incremento del comercio no solo en el Paraguay sino de los demás países miembros del Programa. La Hidrovía Paraguay – Paraná es sin duda, una de las soluciones a la actual crisis económica que atraviesa el país, ya que a la vez que posibilita la exportación de productos nacionales a otros mercados internacionales a un costo mucho menor para el productor, permite un estricto con-

trol impositivo y de seguridad en el transporte de todas las mercaderías que circulen en el tramo que comprende el Programa de la Hidrovía, razón por la cual recalcamos su prioridad en el orden de edición de esta Colección de “Digesto Normativo de Derecho de la Navegación”

LEY N° 269/93

QUE APRUEBA EL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA Y SUS SEIS PROTOCOLOS ADICIONALES, SUSCRITO ENTRE LOS GOBIERNOS 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<sup>1</sup>

EL CONGRESO DE LA NACIÓN  
PARAGUAYA SANCIONA CON FUERZA DE

LEY:

Artículo 1º.- Apruébase el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná y sus seis Protocolos Adicionales, suscrito entre los Gobiernos 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, en el Valle de las Leñas, Provincia de Mendoza, Argentina, el 26 de junio de 1992, cuyo texto es como sigue:

---

<sup>1</sup> CN:143, 6

ACUERDO DE SANTA CRUZ DE LA SIERRA  
DE  
TRANSPORTE FLUVIAL  
POR LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ  
(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)

ENTRE:

La República Argentina

La República de Bolivia

La República Federativa del Brasil

La República del Paraguay y

La República Oriental del Uruguay

26 DE JUNIO DE 1992

Los Plenipotenciarios 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;

CONVENCIDOS que para la concreción del proceso de integración regional es necesario contar con servicios de transporte y comunicaciones eficientes y adecuados a los requerimientos actuales del comercio y el desarrollo;

PERSUADIDOS que la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) constituye un factor de suma importancia para la integración física y económica de los Países de la Cuenca del Plata;

SEGUROS que el desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) crea una comunidad de intereses que debe ser apoyada en forma

adecuada, eficaz y mancomunada, basada en la igualdad de derechos y obligaciones de sus países ribereños;

DECIDIDOS a crear las condiciones necesarias para concederse mutuamente todas las facilidades y garantías posibles a fin de lograr la más amplia libertad de tránsito fluvial, de transporte de personas y bienes y la libre navegación;

RECONOCIENDO que deben eliminarse todas las trabas y restricciones administrativas, reglamentarias y de procedimiento, y la necesidad de crear para el efecto un marco normativo común, con el objeto de desarrollar un comercio fluido y una operativa fluvial eficiente;

REAFIRMANDO el principio de la libre navegación de los ríos de la Cuenca del Plata, establecido por los países ribereños de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) en sus legislaciones y en los tratados internacionales vigentes;

CONSIDERANDO el Tratado de Brasilia de 1969<sup>2</sup> como marco político para la integración física de la Cuenca del Plata y la Resolución N° 238 de la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata<sup>3</sup>; y

TENIENDO PRESENTE los principios, objetivos y mecanismos del Tratado de Montevideo 1980<sup>4</sup> y lo dispuesto en los artículos segundo y décimo de la Resolución 2 del Consejo de Ministros de la Asociación;

CONVIENEN en celebrar, al amparo de dicho tratado, el presente Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira).

---

<sup>2</sup> También denominado Tratado de la Cuenca del Plata, ver Anexo I Fuentes

<sup>3</sup> Ver Anexo I, Fuentes.

<sup>4</sup> Ver Anexo I, Fuentes.



## CAPÍTULO I

### OBJETO Y ALCANCE DEL ACUERDO

Artículo 1° El presente Acuerdo tiene por objeto facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial<sup>5</sup> y longitudinal en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), en adelante "la Hidrovía", en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata<sup>6</sup>, mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar.

Art. 2° La Hidrovía comprende los Ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura de este último, desde Cáceres en la República Federativa del Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay y el Canal Tamengo, afluente del Río Paraguay, compartido por la República de Bolivia y la República Federativa del Brasil.

Art. 3° Las disposiciones del presente Acuerdo son aplicables a la navegación, el comercio y el transporte de bienes y personas que comprendan la utilización de la Hidrovía.

Se exceptúa de esta norma el paso de buques de guerra y otras embarcaciones con actividades sin fines de comercio, así como el transporte fluvial

---

<sup>5</sup> C.C.: 1013, 6; Ley 1034/83 Del Comerciante

<sup>6</sup> Ver Anexo I, Fuentes

transversal fronterizo, los cuales se regirán por los tratados y normas existentes o que se concerten en el futuro entre los países ribereños de la Hidrovía o entre éstos y terceros países.

## CAPÍTULO II

### LIBERTAD DE NAVEGACIÓN<sup>7</sup>

- Art. 4° Los países signatarios se reconocen recíprocamente la libertad de navegación en toda la Hidrovía de las embarcaciones de sus respectivas banderas, así como la navegación de embarcaciones de terceras banderas.
- Art. 5° Sin previo acuerdo de los países signatarios no se podrá establecer ningún impuesto, gravamen, tributo o derecho sobre el transporte, las embarcaciones o sus cargamentos, basado únicamente en el hecho de la navegación.

## CAPÍTULO III

### IGUALDAD DE TRATAMIENTO<sup>8</sup>

- Art. 6° En todas las operaciones reguladas por el presente Acuerdo los países signatarios otorgan recíprocamente a las embarcaciones de bandera de los demás países signatarios idéntico tratamiento al que conceden a las embarcaciones nacionales en materia de tributos, tarifas, tasas, gravámenes, derechos, trámites, practicaje, pilotaje, remolque, servicios portuarios y auxiliares, no pudiéndose

---

<sup>7</sup> CN: 143, 6

<sup>8</sup> CN: 143, 3, 180

realizar ningún tipo de discriminación por razón de la bandera.

Art. 7° Los países signatarios compatibilizarán y/o armonizarán sus respectivas legislaciones en la medida que fuere necesario, para crear condiciones de igualdad de oportunidades<sup>9</sup>, de forma tal que permitan simultáneamente la liberalización del mercado, la reducción de costos y la mayor competitividad.

Art. 8° Todas las ventajas, favores, franquicias, inmunidades y privilegios que los países signatarios apliquen a las embarcaciones en todas las operaciones reguladas por el presente Acuerdo, en virtud de convenios entre los países signatarios o entre éstos y terceros países o que concedan de manera unilateral a cualquiera de ellos, se harán extensivos automáticamente a los demás países signatarios del presente Acuerdo.

## CAPÍTULO IV

### LIBERTAD DE TRÁNSITO

Art. 9° Se reconoce la libertad de tránsito<sup>10</sup> por la Hidrovía de las embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios y sólo podrá cobrarse la tasa retributiva de los servicios efectivamente prestados a los mismos.

Igualmente se reconoce entre los países signatarios la libertad de transferencia de carga, alije, transbordo y depósito de mercancías en todas las

---

<sup>9</sup> CN: 107

<sup>10</sup> CN: 143, 6

instalaciones habilitadas a dichos efectos, no pudiéndose realizar discriminación alguna a causa del origen de la carga de los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino o de cualquier circunstancia relativa a la propiedad de las mercancías, de las embarcaciones o de la nacionalidad de las personas.

## CAPÍTULO V

### RESERVA DE CARGA

#### SECCIÓN 1

#### RESERVA DE CARGA REGIONAL

**Art. 10** El transporte de bienes y personas entre los países signatarios que se realicen con origen y destino en puertos localizados en la Hidrovía, queda reservado a los armadores de los países signatarios en igualdad de derechos, tratamientos y condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

El ejercicio del derecho a la reserva de carga regional se hará efectivo en forma multilateral y su implantación se basará en el principio de reciprocidad.

## SECCIÓN 2

### RESERVA DE CARGA NACIONAL

- Art. 11 Quedan eliminadas en favor de las embarcaciones de bandera de los países que integran la Hidrovía, a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las limitaciones existentes al transporte de determinados bienes o personas reservados en su totalidad o en parte a las embarcaciones que naveguen bajo bandera nacional del país de destino o de origen<sup>11</sup>.

Queda excluido del ámbito de aplicación de este Acuerdo y de sus Protocolos el transporte de cabotaje nacional, el que está reservado a las embarcaciones de los respectivos países.

### DISPOSICIÓN TRANSITORIA

La República del Paraguay se compromete a eliminar el cincuenta por ciento (50%) de su reserva de carga al 31 de agosto de 1992 y un diez por ciento (10%) adicional al entrar en vigor el Acuerdo.

Después de su entrada en vigor, eliminará el veinte por ciento (20%) al 31 de diciembre de 1993 y el veinte por ciento (20%) restante antes del 31 de diciembre de 1994.

---

<sup>11</sup> Ver Ley 295/71, Decreto 27.371/81

## CAPÍTULO VI

### ARMADOR DE LA HIDROVÍA

- Art. 12 A los efectos del presente Acuerdo se considerará Armador de la Hidrovía, a los armadores de los países signatarios<sup>12</sup>, reconocidos como tales por sus respectivas legislaciones<sup>13</sup>.
- Art. 13 Las embarcaciones fluviales registradas como tales en cada uno de los países signatarios serán reconocidas como embarcaciones de la Hidrovía por los otros países signatarios. A tales efectos los organismos nacionales competentes intercambiarán las informaciones pertinentes<sup>14</sup>.
- Art. 14 Los armadores de la Hidrovía<sup>15</sup> podrán utilizar en la prestación de sus servicios embarcaciones propias o bajo contrato de fletamento o arrendamiento a casco desnudo de conformidad con la legislación nacional de cada país signatario<sup>16</sup>.
- Art. 15 Los países signatarios se comprometen a adoptar las normas necesarias para facilitar el desarrollo de empresas de transporte en la Hidrovía, con participación de capitales, bienes de capital, servicios y demás factores de producción de dos o más países signatarios<sup>17</sup>.

---

<sup>12</sup> Ver Protocolo adicional sobre Seguro, art.5°

<sup>13</sup> Ver art. 14

<sup>14</sup> Ver Ley N°424/36 art.2, 18 ,29 ; Ley N° 1.158/85, Ley N°1.448/99,art.2

<sup>15</sup> Ver art. 12

<sup>16</sup> Ley N°1448/99

<sup>17</sup> Ley N°550/75 (Ley de inversiones )

## CAPÍTULO VII

### FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL COMERCIO

- Art. 16** Con la finalidad de facilitar las operaciones de transporte de bienes y personas y de comercio que se realicen en la Hidrovía, los países signatarios se comprometen a eliminar gradualmente las trabas y restricciones reglamentarias y de procedimiento que obstaculizan el desenvolvimiento de dichas operaciones.
- Art. 17** A fin de lograr el cumplimiento del presente Acuerdo los países signatarios convienen celebrar, sin perjuicio de otros que sean oportunamente indicados los siguientes Protocolos Adicionales:
- a) Asuntos Aduaneros;
  - b) Navegación y Seguridad;
  - c) Seguros;
  - d) Condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad;
  - e) Solución de Controversias; y,
  - f) Cese provisorio de bandera.

## CAPÍTULO VIII

### SERVICIOS PORTUARIOS Y SERVICIOS AUXILIARES DE NAVEGACIÓN

- Art. 18** Los países signatarios se garantizan mutuamente las facilidades que se han otorgado hasta el presente y las que se otorguen en el futuro para el acceso y operaciones en sus respectivos puertos localizados en la Hidrovía.
- Art. 19** Los países signatarios promoverán medidas tendientes a incrementar la eficiencia de los servicios portuarios prestados a las embarcaciones y a las cargas que se movilicen por la Hidrovía, y al desarrollo de acciones de cooperación en materia portuaria y de coordinación de transporte intermodal.
- Art. 20** Los países signatarios adoptarán las medidas necesarias para crear las condiciones que permitan optimizar los servicios de practicaje y pilotaje para las operaciones de transporte fluvial realizadas por las embarcaciones de los países que integran la Hidrovía.
- Art. 21** Los países signatarios revisarán las características y costos de los servicios de practicaje y pilotaje con el objetivo de readecuar su estructura, de modo de armonizar las condiciones de prestación del servicio, reducir sus costos y garantizar una equitativa e igualitaria aplicación de éstos para todos los armadores de la Hidrovía.



## CAPÍTULO IX

### ÓRGANOS DEL ACUERDO

**Art. 22** Los órganos del Acuerdo son:

- a) El Comité Intergubernamental de la Hidrovía (C.I.H.)<sup>18</sup>, órgano del Tratado de la Cuenca del Plata<sup>19</sup>, es el órgano político<sup>20</sup>; y,
- b) La Comisión del Acuerdo<sup>21</sup>, en adelante "la Comisión", es el órgano técnico.

Los países signatarios designarán los organismos nacionales competentes para la aplicación del presente Acuerdo. Los representantes acreditados de estos organismos constituirán la Comisión, que será el órgano técnico para la aplicación, seguimiento y desarrollo del Acuerdo dentro de las competencias atribuidas en el Artículo 23.

**Art. 23** La Comisión<sup>22</sup> tendrá las siguientes funciones:

- a) Velar por el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo para resolver los problemas que se presenten en su aplicación;

---

<sup>18</sup> Protocolo adicional sobre Solución de Controversias, art5°

<sup>19</sup> Ver Estatuto, Anexo I Fuentes.

<sup>20</sup> Ver art.23, d, t; 26; 27; 29; 30, 3er. Párrafo.

<sup>21</sup> Ver Reglamento interno, Anexo III

<sup>22</sup> Ver art.24

- b) Estudiar y proponer la adopción de medidas que faciliten el cumplimiento de los objetivos del presente Acuerdo.
- c) Aprobar su reglamento interno y dictar las disposiciones que considere necesario para su funcionamiento;
- d) Recomendar al C.I.H. modificaciones o adiciones al presente Acuerdo;
- e) Informar al C.I.H.<sup>23</sup> al menos una vez al año sobre los avances logrados en los compromisos y los resultados alcanzados en la aplicación y en el desarrollo del presente Acuerdo; y
- f) Cumplir con cualquier otro cometido que le asigne el C.I.H.<sup>24</sup>

Art. 24 La Comisión podrá convocar a reuniones de representantes de otros organismos de la Administración Pública y del sector privado para facilitar la aplicación y desarrollo del Acuerdo<sup>25</sup>.

Art. 25 Cada país signatario tendrá un voto y las decisiones de la Comisión serán tomadas por unanimidad y con la presencia de todos los países signatarios.

---

<sup>23</sup> Ver art.22, a)

<sup>24</sup> Ver art. 22, a)

<sup>25</sup> Ver art. 23

## CAPÍTULO X

### SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

- Art. 26. Las controversias que surjan con motivo de la interpretación, aplicación o incumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo, así como de sus protocolos y de las decisiones del C.I.H.<sup>26</sup> y de la Comisión del Acuerdo, serán sometidas al procedimiento del Protocolo sobre Solución de Controversias, previsto en el Artículo 17 inciso e) del presente Acuerdo.

## CAPÍTULO XI

### EVALUACIÓN Y AJUSTES

- Art. 27 La Comisión evaluará anualmente los resultados alcanzados en el marco del presente Acuerdo, debiendo presentar sus conclusiones al C.I.H.<sup>27</sup> para su consideración.
- Art. 28 Anualmente, en ocasión de la evaluación antes mencionada, la Comisión podrá llevar a consideración del C.I.H.<sup>28</sup> propuestas de modificación y desarrollo y/o perfeccionamiento del presente Acuerdo.
- Art. 29 Las modificaciones y adiciones al presente Acuerdo deberán ser aprobadas por el C.I.H.<sup>29</sup> y

---

<sup>26</sup> Ver art. 22, a)

<sup>27</sup> Ver art. 22, a)

<sup>28</sup> Ver art. 22, a)

<sup>29</sup> Ver art. 22, a)

formalizadas a través de Protocolos Adicionales o Modificatorios.

## CAPÍTULO XII

### ENTRADA EN VIGOR Y DURACIÓN

**Art. 30** El presente Acuerdo y sus Protocolos Adicionales entrarán en vigor 30 (treinta) días después de la fecha en que la Secretaría General de la ALADI comunique a los países signatarios la recepción de la última notificación relativa al cumplimiento de las disposiciones legales internas para su puesta en vigor y tendrá una duración de 10 (diez) años.

Seis meses antes del vencimiento del plazo de validez establecido los países se reunirán a fin de evaluar los resultados del Acuerdo para determinar conjuntamente la conveniencia de prorrogarlo.

Sin embargo, este plazo podrá ser anticipado por el C.I.H.<sup>30</sup> teniendo en cuenta los avances logrados en el desarrollo del Acuerdo.

En caso de que ello fuera convenido se fijará un nuevo período de vigencia, el que podrá ser indefinido.

## CAPÍTULO XIII

### ADHESIÓN

**Art. 31** El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión, previa negociación, de los países miembros de la

---

<sup>30</sup> Ver art. 22, a)

ALADI que desean participar en todos los aspectos del Programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

- Art. 32 La adhesión se formalizará una vez que se hayan negociado los términos de la misma entre los países signatarios y el país solicitante, mediante la suscripción de un Protocolo Adicional al presente Acuerdo que entrará en vigor treinta (30) días después del cumplimiento de los requisitos establecidos en el párrafo primero del Artículo 30 del presente acuerdo.

#### CAPÍTULO XIV

##### DENUNCIA

- Art. 33 Cualquier país signatario del presente Acuerdo podrá denunciarlo transcurridos cuatro (4) años de su entrada en vigor. Al efecto, notificará su decisión con sesenta (60) días de anticipación, depositando el instrumento respectivo en la Secretaría General de la ALADI, la cual informará de la denuncia a los demás países signatarios.

Transcurridos sesenta (60) días de formalizada la denuncia, cesarán automáticamente para el país denunciante los derechos y obligaciones contraídos en virtud del presente Acuerdo.

#### CAPÍTULO XV

##### DISPOSICIONES GENERALES

- Art. 34 Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo podrá limitar el derecho de los países signatarios de adoptar medidas para proteger el medio ambiente,

la salubridad y el orden público, de acuerdo con su respectiva legislación interna.

Art. 35 El presente Acuerdo será denominado "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra".

Art. 36 La Secretaría General de la ALADI será la depositaria del presente Acuerdo y enviará copia del mismo, debidamente autenticada, a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Acuerdo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la  
República Argentina:

Guido Di Tella,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República de Bolivia:

Ronald Mac Lean,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República Federativa del  
Brasil:

Celso Lafer,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República del Paraguay:

Alexis Frutos Vaesken,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE  
TRANSPORTE FLUVIAL POR  
LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ  
(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)

SOBRE ASUNTOS ADUANEROS

Los Plenipotenciarios 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, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, según poderes otorgados en buena y debida forma, convienen en suscribir el presente Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

CAPÍTULO I

DEFINICIONES

Artículo 1° A los fines del presente Protocolo, se entiende por:

- a. Tránsito aduanero internacional: Régimen bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de un recinto aduanero a otro en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras.
- b. Operación de tránsito aduanero internacional: Transporte de mercancías desde la jurisdicción de una aduana de partida hasta la

- jurisdicción de una aduana de destino ubicada en otro país, bajo el régimen establecido en el presente Protocolo.
- c. Aduana de partida: Oficina aduanera del territorio que comprende los cinco países signatarios del Acuerdo, bajo cuya jurisdicción se inicia una operación de tránsito aduanero internacional y donde son cargadas las mercancías en las unidades de transporte y colocados los precintos aduaneros.
  - d. Aduana de embarque fluvial: Oficina aduanera bajo cuya jurisdicción se realiza el transbordo de las mercancías, o se inicia el tramo fluvial de una operación de tránsito aduanero internacional.
  - e. Aduana de desembarque fluvial: Oficina aduanera bajo cuya jurisdicción se concluye el tramo fluvial de una operación de tránsito aduanero internacional, o se transbordan las mercancías a otro medio de transporte.
  - f. Aduana de destino: Oficina aduanera del territorio que comprende los cinco países signatarios de este Acuerdo bajo cuya jurisdicción se concluye una operación de tránsito aduanero internacional y donde se ampararán las mercancías a un nuevo régimen aduanero.
  - g. Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero, en adelante "MIC/DTA"<sup>31</sup>: El documento por el

---

<sup>31</sup> Ver Apéndice II de esta ley.



jurisdicción de una aduana de destino ubicada en otro país, bajo el régimen establecido en el presente Protocolo.

- c. Aduana de partida: Oficina aduanera del territorio que comprende los cinco países signatarios del Acuerdo, bajo cuya jurisdicción se inicia una operación de tránsito aduanero internacional y donde son cargadas las mercancías en las unidades de transporte y colocados los precintos aduaneros.
- d. Aduana de embarque fluvial: Oficina aduanera bajo cuya jurisdicción se realiza el transbordo de las mercancías, o se inicia el tramo fluvial de una operación de tránsito aduanero internacional.
- e. Aduana de desembarque fluvial: Oficina aduanera bajo cuya jurisdicción se concluye el tramo fluvial de una operación de tránsito aduanero internacional, o se transbordan las mercancías a otro medio de transporte.
- f. Aduana de destino: Oficina aduanera del territorio que comprende los cinco países signatarios de este Acuerdo bajo cuya jurisdicción se concluye una operación de tránsito aduanero internacional y donde se ampararán las mercancías a un nuevo régimen aduanero.
- g. Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero, en adelante "MIC/DTA"<sup>31</sup>: El documento por el

---

<sup>31</sup> Ver Apéndice II de esta ley.

cual el declarante indica ante la aduana de partida el régimen aduanero que debe darse a las mercancías y proporciona las informaciones necesarias para su aplicación.

- h. **Declarante:** Persona que de acuerdo a la legislación de cada país signatario, solicita el inicio de una operación de tránsito aduanero internacional en los términos del presente Protocolo, presentando un Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero ante la aduana de partida y responde frente a las autoridades competentes por la exactitud de su declaración.
- i. **Control aduanero:** Conjunto de medidas tomadas para asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la aduana esté encargada de aplicar.
- j. **Depósito aduanero:** Régimen especial en virtud del cual las mercancías son almacenadas bajo control de la aduana en un recinto aduanero constituido por edificación, con o sin playa, en un área determinada y habilitado para almacenar mercancías con suspensión del pago de los gravámenes de importación o exportación.
- k. **Garantía:** Obligación que se contrae a satisfacción de la aduana, con el objeto de asegurar el pago de los gravámenes o el cumplimiento de otras obligaciones contraídas frente a ella.
- l. **Gravámenes a la importación o exportación:** Derechos aduaneros y cualquier otro recargo

de efectos equivalentes, sean de carácter fiscal, monetario, cambiario o de otra naturaleza, que incidan sobre las importaciones y exportaciones. No quedan comprendidos en este concepto las tasas y recargos análogos cuando respondan al costo de los servicios prestados.

- m. Medio o unidad de transporte: Embarcación, barcaza, convoy, remolcador, vagón ferroviario, camión, contenedor o cualquier otro vehículo utilizado para el transporte de mercancías.
- n. Transbordo: Traslado de mercancías efectuado bajo control aduanero, desde una unidad de transporte a otra, incluida su descarga a tierra, con el objeto de que continúe hasta su lugar de destino.
- o. Transportador o transportista: Persona física o jurídica habilitada para realizar el transporte de mercancías en los términos del presente Protocolo.
- p. Operador de transporte multimodal: Persona jurídica habilitada para realizar operaciones de transporte de mercancías por más de un modo en los términos del presente Protocolo.
- q. Tornaguía: Copia del MIC/DTA refrendada por la aduana de destino que acredita el cumplimiento de la operación de tránsito aduanero internacional.

## CAPÍTULO II

### ÁMBITO DE APLICACIÓN

Art. 2° Las disposiciones del presente Protocolo son aplicables al transporte de mercancías en unidades de transporte, cuya realización incluya la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) y comprenda al menos los territorios de dos países signatarios, cruzando como mínimo una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino.

Los términos de este Protocolo son aplicables al transporte de mercancías entre los países signatarios y al proveniente o destinado a terceros países que no sean parte del mismo.

Art. 3° Los países signatarios acuerdan aplicar el régimen de tránsito aduanero a las mercancías que, transportadas bajo este régimen, deban entrar temporalmente en un depósito, en el curso de una misma operación de tránsito aduanero o ser objeto de transbordo.

## CAPÍTULO III

### SUSPENSIÓN DE GRAVÁMENES A LA IMPORTACIÓN O EXPORTACIÓN

Art. 4° Las mercancías transportadas en tránsito aduanero internacional al amparo del presente Protocolo, no estarán sujetas al pago de gravámenes a la importación o a la exportación eventualmente exigibles mientras dure la operación de tránsito,

con excepción del pago de tasas por servicios efectivamente prestados.

#### CAPÍTULO IV

#### CONDICIONES TÉCNICAS DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE

**Art. 5°** Las unidades utilizadas para el transporte de mercancías en aplicación del presente Protocolo deben satisfacer las siguientes condiciones:

- a. Que se les pueda colocar precintos aduaneros de manera sencilla y eficaz;
- b. Que ninguna mercancía pueda ser extraída de la parte precintada de la unidad de transporte o ser introducida en ésta sin dejar huellas visibles de manipulación irregular o sin ruptura del precinto aduanero;
- c. Que no tengan ningún espacio oculto que permita disimular mercancías;
- d. Que todos los espacios capaces de contener mercancías sean fácilmente accesibles para inspecciones aduaneras; y,
- e. Que sean identificables mediante marcas y números grabados que no puedan alterarse o modificarse.

**Art. 6°** Cada país signatario se reserva el derecho de formular observaciones a la aprobación de las embarcaciones o medios de transporte cuando no reúnan las condiciones mínimas a los efectos del control aduanero establecidas en el artículo

anterior. No obstante, se comprometen a no retrasar el transporte cuando las deficiencias comprobadas sean de poca importancia y no entrañen riesgos de fraude.

Art. 7° Las autoridades aduaneras podrán habilitar depósitos particulares a los efectos de almacenar repuestos y accesorios bajo control aduanero, indispensables para el mantenimiento de las unidades de transporte y equipos de las empresas de los otros países signatarios, que operen en la Hidrovía. El ingreso y el egreso de los mismos estará exento de gravámenes a la importación y exportación.

Los repuestos y accesorios que hayan sido reemplazados serán reexportados a su país de procedencia, abandonados a favor de la Administración de Aduanas o destruidos o privados de todo valor comercial, bajo control aduanero, debiendo asumir el transportador cualquier costo que ello origine.

## CAPÍTULO V

### PRECINTOS ADUANEROS

Art. 8° Los precintos aduaneros utilizados en una operación de tránsito aduanero internacional efectuada al amparo del presente Protocolo deben responder a las condiciones mínimas prescriptas en su Apéndice I.

Los países signatarios aceptarán los precintos aduaneros que responden a las condiciones mínimas prescriptas, cuando hayan sido colocados por las autoridades aduaneras de otro país. Tales

precintos gozarán, en el territorio de los demás países signatarios, de la misma protección jurídica que los precintos nacionales.

- Art. 9° En los casos en que por las características de la carga o de los medios de transporte no sea posible la colocación de precintos, las aduanas tomarán medidas de control especiales, sin encarecer ni demorar las operaciones de transporte.

## CAPÍTULO VI

### DECLARACIÓN DE LAS MERCANCÍAS Y RESPONSABILIDAD

- Art. 10 Para acogerse al régimen de tránsito aduanero internacional aquí establecido, se deberá presentar, para cada unidad de transporte, ante las autoridades de la aduana de partida, un MIC/DTA conforme al modelo y notas explicativas que figuran en el Apéndice II del presente Protocolo, debidamente completado y en el número de ejemplares que sean necesarios para cumplir con todos los controles y requerimientos durante la operación de tránsito.
- Art. 11 El transportador por el tramo que le corresponda o el operador de transporte multimodal habilitados son responsables ante las autoridades aduaneras del cumplimiento de las obligaciones que se derivan de la aplicación del régimen de tránsito aduanero internacional, en particular, están obligados a asegurar que las mercancías lleguen intactas a la aduana de destino, de acuerdo con las condiciones establecidas en el presente Protocolo.

- Art. 12 El declarante es el único responsable por las infracciones aduaneras que se deriven de las inexactitudes de sus declaraciones.

## CAPÍTULO VII

### GARANTÍAS

- Art. 13 Para cubrir las obligaciones fiscales eventualmente exigibles durante el cumplimiento de la operación de tránsito, la totalidad de las unidades de transporte de las empresas intervinientes se constituyen de pleno derecho como garantía, a cuyo efecto estas empresas deberán registrarse ante las autoridades aduaneras de los países signatarios. En caso de impedimento para su aplicación, el responsable podrá optar por otros tipos de garantías a satisfacción de la autoridad aduanera.

## CAPÍTULO VIII

### FORMALIDADES ADUANERAS

#### SECCIÓN 1

#### EN LA ADUANA DE PARTIDA

- Art. 14 Las mercancías que serán sometidas al régimen de tránsito aduanero internacional deben ser presentadas a las autoridades aduaneras de la aduana de partida, acompañadas de un MIC/DTA y de los documentos comerciales y de transporte necesarios.
- Art. 15 Las autoridades de la aduana de partida controlarán:



- a. Que el MIC/DTA esté debidamente completado;
- b. Que la Unidad de transporte a utilizarse ofrezca la seguridad necesaria conforme a las condiciones estipuladas en el artículo 5;
- c. Que las mercancías transportadas correspondan en naturaleza y número a las especificadas en la declaración; y
- d. Que se hayan adjuntado todos los documentos necesarios para la operación.

Art. 16 Una vez realizadas las comprobaciones de rigor las autoridades de la aduana de partida colocarán sus precintos y refrendarán el MIC/DTA.

Este documento se registrará y se devolverá al declarante, quien adoptará las disposiciones necesarias para que, en las diferentes etapas de la operación de tránsito, pueda ser presentado a los fines del control aduanero. Las autoridades de la aduana de partida conservarán un ejemplar del mismo.

## SECCIÓN 2

### EN LA ADUANA DE EMBARQUE Y DE DESEMBARQUE FLUVIAL, CUANDO NO COINCIDA CON LA ADUANA DE PARTIDA O DE DESTINO RESPECTIVAMENTE

Art. 17 Las autoridades de la aduana donde se transbordan las mercancías hacia o desde un medio de transporte fluvial, controlarán:

- a. Que la unidad de transporte a utilizarse ofrezca las condiciones mínimas requeridas por el artículo 5;
- b. Que se cumpla correctamente la operación de transbordo;
- c. Que, cuando se trate de contenedores, los precintos y marcas de identificación estén intactos; y
- d. Que cuando se trate de otro tipo de envase o de carga a granel, se adopten las medidas de seguridad aduanera que correspondan.

Art. 18 Una vez realizadas estas comprobaciones, la aduana de embarque fluvial refrendará el documento MIC/DTA y conservará un ejemplar para constancia de la operación.

Art. 19 Las demás aduanas en el curso de la Hidrovía, se abstendrán de practicar inspecciones o controles a las unidades de transporte, salvo que éstas entren a puerto a realizar operaciones, en cuyo caso se limitarán a revisar la documentación y condiciones exteriores de la carga sin efectuar verificación de la mercancía, lo que podrá llevarse a cabo por los medios que los países acuerden.

### SECCIÓN 3

#### EN LA ADUANA DE DESTINO

Art. 20 En la aduana de destino, las autoridades aduaneras se asegurarán que los sellos o precintos o las marcas de identificación estén intactos y verificarán que la unidad de transporte ofrezca suficiente seguridad; efectuarán asimismo los controles que

juzguen necesarios para asegurarse de que todas las obligaciones del declarante hayan sido cumplidas.

**Art. 21** Estas autoridades aduaneras certificarán sobre el MIC/DTA la fecha de presentación de la unidad de transporte con la carga y el resultado de sus controles. Un ejemplar de este documento así diligenciado será devuelto a la persona interesada.

La aduana de destino conservará un ejemplar del MIC/DTA y exigirá la presentación de un ejemplar adicional como tornaguía para ser enviado a la aduana de partida, lo que podrá efectuarse por los medios que los países acuerden.

## CAPÍTULO IX

### DISPOSICIONES GENERALES

**Art. 22** Ninguna de las disposiciones del presente Protocolo limita el derecho de las aduanas, en caso de sospecha de fraude, a ejercer la visita, verificación de las cargas u otros controles juzgados convenientes.

**Art. 23** Cada país signatario designará las aduanas habilitadas para ejercer las funciones previstas por el presente Protocolo.

Estas deberán:

- a. Reducir al mínimo el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades requeridas;
- b. Conceder prioridad al despacho de las mercancías percederas y las que requieran

un transporte rápido, tales como los envíos urgentes o de socorro en ocasión de catástrofes; y

- c. Asegurar que, en los casos en que corresponda efectuar visitas, las mismas se realicen, en la medida de lo posible, sin detener la marcha de las embarcaciones.

Art. 24 Los accidentes u otros hechos de fuerza mayor, ocurridos durante el transporte y que afecten la operación de tránsito aduanero, serán comunicados a la aduana u otra autoridad competente más próxima al lugar del hecho ocurrido, a fin de que se adopten las medidas que correspondan.

Art. 25 Las disposiciones del presente Protocolo establecen facilidades mínimas y no se oponen a la aplicación de otras mayores que los países signatarios se hayan concedido o pudieran concederse, por disposiciones unilaterales o en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales, a condición de que la concesión de facilidades mayores no comprometa el desarrollo de las operaciones efectuadas en aplicación del presente Protocolo.

Art. 26 El presente Protocolo es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial y su vigencia y entrada en vigor estarán conformes con lo establecido en el Artículo 30 de dicho Acuerdo.

La Secretaría General de la Asociación será depositaria del presente Protocolo, del cual enviará copias autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo

en el Valle de las Leñas, Departamento de Malargüe, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la  
República Argentina:

Guido Di Tella,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República de Bolivia:

Ronald Mac Lean,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República Federativa del  
Brasil:

Celso Lafer,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República del Paraguay:

Alexis Frutos Vaesken,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República Oriental del  
Uruguay:

Héctor Gros Espiell,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

APÉNDICE I

CONDICIONES MÍNIMAS A QUE DEBEN RESPONDER  
LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD ADUANERA  
(Sellos y precintos)

Los elementos de seguridad aduanera deberán cumplir las siguientes condiciones mínimas:

1. Los requisitos generales de los elementos de seguridad aduanera:

- a. Ser fuertes y durables;
- b. Ser fáciles de colocar;
- c. Ser fáciles de examinar e identificar;
- d. No poder quitarse o deshacerse sin romperlos o efectuarse manipulaciones irregulares sin dejar marca;
- e. No poder utilizarse más de una vez; y
- f. Ser de copia o imitación tan difícil como sea posible.

2. Especificaciones materiales del sello:

- a. El tamaño y forma del sello deberán ser tales como que las marcas de identificación sean fácilmente legibles;

- b. La dimensión de cada ojal de un sello corresponderá a la del precinto utilizado y deberá estar ubicado de tal manera que éste se ajuste firmemente cuando el sello esté cerrado;
  - c. El material utilizado deberá ser suficientemente fuerte como para prevenir roturas accidentales, un deterioro demasiado rápido (debido a condiciones climáticas, agentes químicos, etc.) o manipulaciones irregulares que no dejen marcas; y
  - d. El material utilizado se escogerá en función del sistema de precintado adoptado.
3. Especificaciones de los precintos:
- a. Los precintos deberán ser fuertes y durables, resistentes al tiempo y a la corrosión;
  - b. El largo del precinto debe ser calculado de manera de no permitir que una abertura sellada sea abierta en todo o en parte sin que el sello o precinto se rompa o deteriore visiblemente; y
  - c. El material utilizado debe ser escogido en función del sistema de precintado adoptado.

4. Marcas de identificación.

El sello o precinto, según convenga, debe comprender marcas que:

- a. Indiquen que se trata de un sello aduanero, por la aplicación de la palabra "aduanas";

- b. Identifiquen el país que aplica el sello; y
- c. Permitan la identificación de la aduana que colocó el sello, o bajo cuya autoridad fue colocado.



APÉNDICE II

INSTRUCCIONES PARA LLENAR EL FORMULARIO  
MANIFIESTO INTERNACIONAL DE  
CARGA/DECLARACIÓN DE TRÁNSITO ADUANERO  
MIC/DTA

El formulario de manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero se establece de conformidad con:

- A. Indicaciones para llenar las casillas del anverso del formulario.

Tránsito Aduanero - Cuando el documento tiene carácter de Declaración de Tránsito Aduanero se marca el recuadro "Sí". En caso negativo, se marca el recuadro "No".

- Casilla 1 - El transportador asienta su número y la fecha en que se emite el MIC.

- Casilla 2 - La aduana de partida asigna este número de registro del DTA al aceptarlo en trámite, asentando la fecha en que se emite el documento.

- Casilla 3 - Nombre y domicilio de los transportadores. Se individualiza el transportador que suscribe y presenta el MIC/DTA a la aduana de partida, indicando su dirección y país de domicilio, y a los demás transportadores intervinientes en la operación.

## HIDROVÍA

---

- Casilla 4 - Identificación de las unidades de transporte, por tramo. Se indica el país y el número de matrícula de las unidades de transporte amparadas por este documento.
- Casilla 5 - Nombre y domicilio del remitente. Se individualiza a la persona que remite al exterior las mercancías, indicando su dirección y el país de domicilio.
- Casilla 6 - Nombre y domicilio del destinatario. Se individualiza a la persona a la cual van destinadas las mercancías, indicando su dirección y país de domicilio.
- Casilla 7 - Lugar y país de carga. Se indican el lugar y el país donde se cargan las mercancías a bordo de la(s) unidad(es) de transporte.
- Casilla 8 - Lugar y país de destino. Se indican el lugar y el país donde se pondrá término a la operación de tránsito aduanero internacional.
- Casilla 9 - Nombre y domicilio del consignatario. Si existe una persona facultada para recibir las mercancías en destino que sea distinta del destinatario, se individualiza a dicha persona, indicando su dirección y el país de domicilio.
- Casilla 10 - Número de los conocimientos. Para cada partida de mercancías se indica el número del conocimiento de embarque que ampara su transporte internacional.
- Casilla 11 - Cantidad de bultos. Se indica la cantidad total de los bultos que componen cada partida de mercancías. Al final de la casilla se consigna la sumatoria de estas cantidades.

- Casilla 12 -** Peso bruto en kilogramos. Se indica el peso bruto de cada partida de mercancías. Al final de la casilla se consigna la sumatoria de estos pesos.
- Casilla 13 -** Valor FOB en U\$. Se indica el valor que tenía cada partida de mercancías en el tiempo y lugar en que el transportador se hizo cargo de ella, expresado en dólares de los Estados Unidos de América. Al final de la casilla se consigna la sumatoria de estos valores.
- Casilla 14 -** Marcas y números, descripción de las mercancías. Se indican las marcas y los números que figuran en los bultos de cada partida de mercancías, así como la descripción de éstas que figura en el documento de exportación correspondiente.
- Casilla 15 -** Número de los precintos. Se indica la serie y el número de los precintos o sellos colocados a la unidad de transporte, o bien a cada uno de los bultos si la unidad no es precintable.
- Casilla 16 -** Observaciones de la aduana de partida. Se anotan cualesquiera observaciones sobre la operación de tránsito aduanero internacional, las mercancías u otras que la aduana de partida estime pertinentes.
- Casilla 17 -** Firma y sello del responsable. En la parte inferior se anotan la fecha y el lugar en que se suscribe.
- Casilla 18 -** Firma y sello de la aduana de partida. Se consignan la firma y el sello del funcionario responsable de la aduana que autoriza el inicio de la operación de tránsito aduanero internacional. En la parte inferior se anota la fecha de esta intervención.
- Casilla 19 a 22 -**Firma y sello del transportador responsable por el transporte de cada tramo.

B. Indicaciones para llenar las casillas del reverso del formulario. Las casillas del reverso del MIC/DTA se reservan para el uso de las autoridades de aduana y de transporte que intervienen en los trámites fronterizos asociados con este tipo de operación, tanto en los países de tránsito como en los de salida y de destino, así como para la aduana de este último donde se efectúe la nacionalización de las mercancías individualizadas en el anverso al finalizar la operación de tránsito aduanero internacional. Los trámites que cada aduana deberá realizar están estipulados en el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) sobre Asuntos Aduaneros.

Casilla 23 - Lugar y país de escala. Se indican el puerto y el país en que el medio de transporte ingresó a realizar operaciones en el transcurso de una operación de tránsito aduanero.

Casilla 24 - Fecha. La aduana de escala asienta la fecha en que se realizan estas operaciones.

Casilla 25 - Operaciones realizadas. La autoridad aduanera especifica cuáles fueron las operaciones realizadas en ese punto de escala.

Casilla 26 - Modificaciones/Cambios del medio de transporte. La autoridad de transporte de ese puerto de escala detalla las modificaciones que se hubieran operado en el medio de transporte.

Casilla 27 - Firma y sello de la aduana. Se consignan la firma y sello del funcionario responsable de la aduana de escala que autorizó las operaciones realizadas en la misma.

Casilla 28 - Firma y sello de la autoridad interviniente. Se consignan la firma y sello de la autoridad de transporte que supervisó las modificaciones o cambios operados en el medio transporte.

HIDROVIA

MIC/DTA

MANIFIESTO INTERNACIONAL DE CARGA/DECLARAÇÃO DE TRANSITO  
ADUANERO

Nome e domicilio dos transportadores / Nombre y domicilio de los transportistas			ransito duaneiro / ránsito duanero	1 Nº MIC	ata/ echa
			í Não No	2 Nº DTA	ata/ echa
4 Identificação das unidades de transporte por trecho / Identificación de las unidades por trecho			5 Nome e domicilio do remetente / Nombre y domicilio del remitente		
			6 Nome e domicilio do destinatario / Nombre y domicilio del destinatario		
7 Lugar e pais de embarque / Lugar y país de embarque			9 Nome e domicilio do consignatário / Nombre y domicilio del consignatario		
			8 Lugar e pais de destino / Lugar y país de destino		
10 Conhecime ntos / Conocimien tos	11 Quantidade de volume / Cantidad de volumen	12 Peso Bruto / Peso Bruto	13 Valor FOB em U\$\$ / Valor FOB en U\$\$	14 Marcas e numeros, descrição das mercadoreias / Marcas y números, descripción de las mercaderías	
Total/Total					
15 Numero dos lacres / Números de los precintos			16 Observações da aduana de partida / Observaciones de la aduana de partida		

<p>O signatario declaro que as informaçoes que figuram en este documento sao corretas e autenticas e se obriga a cumprir com as disposicoes do Acordo.../ El suscrito declara que las informaciones que figuran en este documento son exactas y autenticas y se obliga a cumplir con las disposiciones del Acuerdo</p>	
<p>17 Carimbo e assinatura do transportador / Firma y sello del transportista</p>	
	<p>18 Carimbo e assinatura da aduana de partida / Firma y sello de la aduana de partida</p>
<p>19 Transportador responsavel (1º trecho)/Transportista responsable (1er. tramo)</p>	<p>20 Transportador responsavel (2º trecho)/Transportista responsable (2º tramo)</p>
<p>21 Transportador responsavel (3º trecho)/Transportista responsable (3er tramo)</p>	<p>22 Transportador responsavel (4º trecho)/Transportista responsable (4º tramo)</p>

PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE  
TRANSPORTE FLUVIAL  
POR LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ  
(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)

SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

Los Plenipotenciarios 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, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, según poderes otorgados en buena y debida forma, convienen en suscribir el presente Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

- Artículo 1° Objeto. Las disposiciones de este Protocolo y sus reglamentos complementarios serán aplicables sólo a las embarcaciones de la Hidrovía, a excepción de las normas comprendidas en el Título VII, las cuales serán de aplicación a todos los buques y embarcaciones que utilicen la misma.
- Art. 2° Régimen sancionatorio. Los países signatarios adoptarán un régimen sancionatorio único aplicable a las infracciones cometidas a las normas del



presente Protocolo y sus reglamentos complementarios<sup>32</sup>.

- Art. 3° Adaptación de instrumentos internacionales. Los países signatarios establecerán un régimen único de aplicación de cada convenio o instrumento internacional adoptado en este Protocolo cuando consideren necesario su adecuación al ámbito fluvial. Sin perjuicio de ello, dichos convenios serán aplicados hasta la aprobación del régimen citado.

## TÍTULO II

### NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LAS EMBARCACIONES Y A LA CARGA

#### CAPÍTULO I

##### LUCES Y MARCAS

- Art. 4° Régimen Normativo. Se adopta, en lo que a Luces y Marcas se refiere, el convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG, Londres, 1972)<sup>33</sup>.

#### CAPÍTULO II

##### CERTIFICADOS DE SEGURIDAD

- Art. 5° Emisión del Certificado. Los países signatarios deciden adoptar, para la emisión del Certificado de

---

<sup>32</sup> Ver Anexo II Reglamentos

<sup>33</sup> Ver Anexo II Reglamentos

Seguridad de la Navegación, el formato que se agrega como Apéndice I.

**Art. 6°** Régimen de inspecciones. Los países signatarios adoptarán un reglamento único simplificado para inspección de las embarcaciones de la Hidrovía, que garantice el cumplimiento de condiciones mínimas de seguridad, debiendo contemplar dicho documento las especialidades de casco, máquinas, armamento, electricidad y equipos de comunicación así como la inspección inicial.

**Art. 7°** Expedición del Certificado. El Certificado de Seguridad de la navegación será expedido por la autoridad competente del Estado de la bandera de la embarcación, conforme a los plazos que se establezcan en el Reglamento único señalado en el artículo precedente.

Los Certificados emitidos por las sociedades de clasificación reconocidas en el ámbito internacional, serán válidos en la Hidrovía, previo convenio de dichas sociedades con la autoridad.

**Art. 8°** Caducidad del Documento. Operará la caducidad del Certificado de Seguridad de la Navegación cuando expire el plazo de validez o se comprobare la pérdida de las condiciones de seguridad de la embarcación o fuere eliminada de la Matrícula Nacional.

**Art. 9°** Responsabilidad. La autoridad competente de cada país signatario será responsable de la verificación del cumplimiento de esta normativa, sin perjuicio de la responsabilidad del propietario, armador o su representante legal por el incumplimiento del presente régimen.

### CAPÍTULO III

#### SEGURIDAD DE EMBARCACIONES TANQUES

- Art. 10 Régimen Normativo. La seguridad de embarcaciones tanques se regirá de acuerdo a las disposiciones previstas<sup>34</sup>, para el efecto, en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Londres, 1974, sus Protocolos y Enmiendas).

Los países signatarios acordarán simplificaciones respecto de las embarcaciones no propulsadas o menores de 500 toneladas de arqueo bruto.

### CAPÍTULO IV

#### ARQUEO DE EMBARCACIONES Y ASIGNACIÓN DE FRANCOBORDO

- Art. 11 Arqueo de Embarcaciones. Los países signatarios deciden adoptar para el arqueo de las embarcaciones el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques<sup>35</sup> (Londres, 1969).

---

<sup>34</sup> Ver Anexo II Reglamentos, Reglamento de reconocimientos, Inspecciones y Certificados de Seguridad para embarcaciones de la Hidrovía, 2.8.

<sup>35</sup> Ver Anexo II Reglamentos, Reglamento para Determinación del Arqueo de Embarcaciones de la Hidrovía.

Art. 12 Francobordo. Los países signatarios adoptarán y emitirán un documento único de Francobordo para embarcaciones de la Hidrovía<sup>36</sup>.

El plazo de validez en ningún caso excederá el del Certificado de Seguridad de la Navegación.

Art. 13 Reglamento. Los países signatarios elaborarán un reglamento único para la asignación de francobordo para las embarcaciones de la Hidrovía<sup>37</sup>, a ser aplicados por las autoridades competentes de los países signatarios.

## CAPÍTULO V

### SEGURIDAD DE LA CARGA

#### SECCIÓN I

##### DISPOSICIÓN GENERAL

Art. 14 Reglamento. Los países signatarios podrán elaborar un reglamento único para la seguridad de las cargas<sup>38</sup> transportadas no normadas en el presente Capítulo.

Art. 15 Responsabilidades. Las autoridades competentes de los países signatarios verificarán el cumplimiento de lo dispuesto en la presente normativa.

---

<sup>36</sup> Ver Anexo II Reglamentos, Reglamento Único para la Asignación de Francobordo y Estabilidad.

<sup>37</sup> Ver Anexo II Reglamentos, Reglamento Único para la Asignación de Francobordo y Estabilidad.

<sup>38</sup> El Régimen único de Seguridad actualmente se encuentra en proceso de aprobación del CIH.

SECCIÓN 2

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS SOBRE CUBIERTA

Art. 16 Certificado de Troja. Todas las embarcaciones que transporten carga sobre cubierta, deberán estar autorizadas por la autoridad competente del Estado del pabellón de la embarcación, la que emitirá un certificado de troja, por sí o por delegación. El mismo tendrá en consideración la incidencia de la carga en la estabilidad de la embarcación, la resistencia de la zona de apoyo, la accesibilidad, el trincado de las mercancías y la incidencia de éstas en la visibilidad.

Art. 17 Régimen Normativo. Los países signatarios adoptarán un reglamento único para el transporte de mercancías sobre cubierta<sup>39</sup>.

Hasta tanto el reglamento no sea elaborado no podrán transportarse mercancías sobre cubiertas en:

- a) Embarcaciones del tipo tanque, cuando transporte productos con punto de inflamación menor de 70°C;
- b) Embarcaciones que transporten más de doce pasajeros; y
- c) Embarcaciones que por diseño o servicio no se adapten o no resulten aconsejables para este tipo de transporte, a criterio de la autoridad competente de cada país

---

<sup>39</sup> Ver Anexo II Reglamentos, Reglamento Único de Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía.

signatario, una vez efectuadas las verificaciones correspondientes.

### SECCIÓN 3

#### TRANSPORTE DE MERCANCÍAS SÓLIDAS A GRANEL

- Art. 18 El transporte de mercancías a granel se rige por las disposiciones correspondientes al Código de Prácticas de Seguridad relativas a las Cargas Sólidas a Granel (CCG), en lo que fuera pertinente.

### TÍTULO III

#### NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS AL PERSONAL EMBARCADO

### CAPÍTULO I

#### PILOTAJE DE LA HIDROVÍA

- Art. 19 Piloto - Funciones. El piloto es quien aconseja y asesora al capitán respecto de la navegación y maniobra en los ríos, pasos y canales de la Hidrovía, así como sobre las reglamentaciones especiales de cada zona.
- Art. 20 Responsabilidad del capitán. El capitán es el único responsable de la conducción, maniobra y gobierno de la embarcación; y su autoridad en ningún caso se delega en el piloto, sin perjuicio de la responsabilidad que incumba a éste por su asesoramiento.

- Art. 21      Carácter. El pilotaje<sup>40</sup> es obligatorio en la navegación de la Hidrovía y es prestado exclusivamente por personal titulado y habilitado por las autoridades competentes de los países signatarios, según las condiciones que se establezcan al efecto.

El capitán, patrón u oficial fluvial podrá ejercer el pilotaje de la embarcación cuando se encuentre debidamente capacitado y habilitado.

- Art. 22      Otorgamiento de título. La titulación de los pilotos de la Hidrovía será otorgada por la autoridad competente de cualquier país signatario.

Los países signatarios acuerdan establecer requisitos profesionales uniformes para acceder a dichos títulos.

- Art. 23      Conocimiento de la zona. La autoridad competente de cada uno de los países signatarios constatará el conocimiento de la zona a navegar y su normativa reglamentaria por parte de los pilotos<sup>41</sup>, capitanes, patrones y oficiales fluviales de la Hidrovía en los tramos que pertenezcan a sus aguas jurisdiccionales.

A tal efecto, los países signatarios establecerán un régimen uniforme respecto de los viajes en la zona que el postulante deba haber computado previamente.

---

<sup>40</sup> Ver art.23,24

<sup>41</sup> Ver art.21, 24

Art. 24      **Habilitación.** La autoridad competente de los países signatarios habilitará a los pilotos de la Hidrovía<sup>42</sup> que cumplan con los siguientes requisitos:

- a) Presentación del título de Piloto;
- b) Poseer la aptitud psicofísica requerida; y
- c) No poseer antecedentes penales<sup>43</sup> o profesionales desfavorables.

La autoridad competente de los países signatarios habilitará para navegar en sus respectivos tramos a los capitanes, patrones u oficiales que acrediten el conocimiento de la zona de dicho tramo de acuerdo a los artículos 21 y 23.

Art. 25      **Excepción.** Las embarcaciones menores de 200 Toneladas de Arqueo Bruto (T.A.B.) quedan exceptuadas del pilotaje.

Art. 26      **Habilitación por zonas.** Los pilotos, capitanes, patrones u oficiales de la Hidrovía podrán ser habilitados para una o más de las siguientes zonas, o las que se establezcan en el futuro:

- a) Puerto de Cáceres - Puerto Suárez - Canal Tamengo - Puerto Ladario;
- b) Puerto Suárez - Canal Tamengo - Puerto Ladario - Puerto Murinho - Puerto Asunción;
- c) Puerto Asunción - Puerto Corrientes; y

---

<sup>42</sup> Ver art.21, 23

<sup>43</sup> CC; art.36



- d) Puerto Corrientes - Desembocadura del Río Paraná incluyendo sus diferentes brazos y Puerto de Nueva Palmira.

En las zonas compartidas, las habilitaciones de las mismas podrán ser extendidas por cualquiera de los países signatarios que las integren.

Art. 27      Mantenimiento de habilitación. Para el mantenimiento de la habilitación en la Hidrovía, se deberá acreditar no tener períodos de alejamiento mayores de seis (6) meses del ejercicio del pilotaje en la zona para la que fuera habilitado, pudiendo otorgarse la rehabilitación mediante un examen de actualización ante la autoridad competente.

Art. 28      Viajes de práctica. Los países signatarios facilitarán el embarco de aspirantes a pilotos de la Hidrovía, con el objeto de cumplir los viajes de práctica.

Estos viajes deberán ser certificados por el capitán de la embarcación en la cual el aspirante a piloto de la Hidrovía realice su práctica.

Art. 29      Facilidades. Terminadas sus tareas, los pilotos podrán desembarcar libremente en los puertos de otro país signatario al que arriben las embarcaciones en las que cumplieron su cometido.

Los países signatarios brindarán a los mencionados pilotos las máximas facilidades para el mejor cumplimiento de su función.

## CAPÍTULO II

### DOTACIÓN DE SEGURIDAD

- Art. 30 Definición. La dotación de seguridad es el personal mínimo necesario de las embarcaciones de la Hidrovía que permita navegar en condiciones de seguridad. La dotación de explotación será establecida de acuerdo a la legislación de cada país signatario.
- Art. 31 Certificado de Dotación de Seguridad. Las autoridades competentes de cada país signatario, emitirán los Certificados de Dotación de Seguridad para las embarcaciones de la Hidrovía, según el modelo contenido en el Apéndice II.
- Art. 32 Vigencia del Certificado. El Certificado de Dotación de Seguridad mantendrá su vigencia durante toda la vida útil de la embarcación, a menos que a ésta se le introduzcan modificaciones de relevancia que alteren su tonelaje de arqueo, cambie su servicio o la potencia de su planta propulsora o surja cualquier otra circunstancia que la autoridad competente de cada país signatario considere pertinente.
- Art. 33 Criterios. Las autoridades competentes de los países signatarios determinarán la dotación de seguridad según el siguiente esquema:

## HIDROVÍA

Cargo	Embarca. Pasajer. Autopropuls Carg. Peligr	Embarc. Tanque Autopropulsada	Embarc. De carga	Remolcadores
Capitan	1(*)	1(*)	1 (*)	1(*)
Oficial	1(*)	1(*)	---	---
Marinero	2(*)	1(*)	2(*) (+)	1(*)
Jefe Maq.	1	1	1	1
Aux.Maq.	1	1	---	---

Observaciones: \* Cualquiera de ellos deberá estar capacitado para operar equipo de comunicación VHF.

+ En embarcaciones tanques, un tripulante deberá estar capacitado para cumplir las funciones de bombero.

Art. 34 Obligación de poseer Certificado. Quedarán obligados a poseer el Certificado de Dotación de Seguridad todas las embarcaciones de la Hidrovía cuyo arqueo sea igual o superior a veinte toneladas de arqueo bruto y las de pasajeros cualquiera sea su tonelaje.

## TÍTULO IV

### NORMAS RELATIVAS A LAS VÍAS NAVEGABLES

#### CAPÍTULO I

#### BALIZAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN

Art. 35 Régimen general. Los países signatarios adoptarán el sistema IALA (Región B) adoptado a la

navegación fluvial o el sistema de señalización de "ACCIONES A EMPRENDER" o ambos en forma indistinta, según las características particulares de los diferentes tramos de la Hidrovía. Sobre la base de lo establecido precedentemente, los países signatarios acordarán un reglamento único de balizamiento<sup>44</sup>.

- Art. 36 Responsabilidad. El balizamiento será ejecutado por las autoridades competentes responsables de la señalización náutica en el país signatario donde se localiza el tramo respectivo de la Hidrovía, debiendo posibilitar el tránsito seguro y ordenado de las embarcaciones, tanto diurno como nocturno, en forma permanente y continua.

En los tramos de la Hidrovía donde más de un país signatario ejerza jurisdicción, coordinarán las medidas necesarias a tal fin.

## CAPÍTULO II

### REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS NO PERMANENTES PARA LA NAVEGACIÓN

- Art. 37 Definición. Se entiende por obstáculos no permanentes para la navegación a las embarcaciones o bienes hundidos, sumergidos, encallados y perdidos o arrojados en aguas de la Hidrovía, los cuales quedan sometidos a las disposiciones vigentes del país signatario en cuya jurisdicción se encuentre el obstáculo.
- Art. 38 Ejecución de las operaciones. El responsable por los obstáculos no permanentes para la navegación

---

<sup>44</sup> Ver Anexo II Reglamentos, Reglamento Único de Balizamiento.

podrá solicitar a la autoridad competente del país signatario respectivo, autorización para investigarlos, removerlos, extraerlos o demolerlos, en todo o en parte.

Dicha autoridad podrá vetar el uso de medios o de procedimientos que, a su entender, representen riesgos inaceptables para la seguridad de la navegación, de terceros o del medio ambiente.

Antes de dar inicio a la investigación, exploración, remoción, extracción o demolición solicitadas o determinadas de los obstáculos no permanentes a la navegación, la autoridad competente citada determinará que el responsable adopte las acciones inmediatas y preliminares para la seguridad de la navegación, de terceros y del medio ambiente.

Art. 39      Responsabilidad de los países signatarios. El país signatario en cuyas aguas jurisdiccionales se encuentren los obstáculos será responsable de la coordinación, el control y la fiscalización de las operaciones y actividades de investigación, de exploración, remoción, extracción y demolición de los mismos.

La autoridad competente de dicho país signatario podrá intimar al responsable por los obstáculos no permanentes para la navegación, su remoción, extracción o demolición, en todo o en parte, cuando constituyan o vayan a constituir peligro, obstáculo para la navegación o amenaza de daños a terceros o al medio ambiente.

La citada autoridad establecerá plazos para el comienzo y término de la remoción, extracción o demolición, los que podrán ser prorrogados.

La autoridad competente del país signatario en cuyas aguas se encuentren los obstáculos no permanentes para la navegación, podrá asumir las operaciones de investigación, exploración, remoción, extracción o demolición de los mismos, por cuenta y riesgo de su responsable, si éste no hubiere dispuesto o podido realizar esas operaciones dentro de los plazos establecidos.

## TÍTULO V

### NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LA NAVEGACION PROPIAMENTE DICHA

#### CAPÍTULO I

##### ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE EMBARCACIONES Y BIENES

Art. 40 Definición. Se entiende por operaciones de asistencia o salvamento de embarcaciones y bienes a todo acto o actividad emprendida para dar asistencia o salvamento a una embarcación, aeronave o cualesquiera otros bienes que se encuentre en peligro en el ámbito de la Hidrovía.

Art. 41 Ejecución de las Operaciones. Las operaciones de asistencia o salvamento serán ejecutadas por los responsables de las embarcaciones en peligro.

En caso de que ellas no se realicen en los plazos y condiciones legales de los países signatarios en cuya jurisdicción haya ocurrido el hecho y pueda originar riesgos para la seguridad de la navegación o de contaminación para el medio ambiente, la

autoridad competente de dicho país asumirá la operación de salvamento o asistencia respectiva.

Al solo efecto de este artículo, en aquellos tramos de la Hidrovía en donde más de un país signatario ejerza jurisdicción, se establece para el canal principal el siguiente régimen:

- a) En el caso de que la embarcación auxiliada enarbole el pabellón de alguno de los países signatarios costeros en dicho tramo, las operaciones de asistencia o salvamento serán prestadas por el país del pabellón de la embarcación, pudiendo el otro país realizar las operaciones si aquel no se encontrare en condiciones de ejecutarlas.
- b) Las operaciones de asistencia o salvamento a embarcaciones de terceras banderas que naveguen aguas arriba, serán de responsabilidad del país signatario que se encuentre sobre la margen izquierda del río, y si la embarcación navegara aguas abajo será el país signatario que se encuentre ubicado sobre la margen derecha del río.

Las operaciones indicadas en los incisos precedentes no excluirán la intervención de embarcaciones privadas o públicas de cualquier bandera que pudieran prestar el servicio de asistencia o salvamento, sin perjuicio de que las autoridades jurisdiccionales ejerzan la fiscalización de las operaciones.

Art. 42 Cooperación. En la medida de sus posibilidades, los países signatarios cooperarán y facilitarán apoyo a requerimiento de cualquier otro país signatario para la realización de operaciones de asistencia o

salvamento o para continuar su ejecución si se hubieren iniciado.

Los países signatarios facilitarán la entrada o salida de las embarcaciones y aeronaves, como así también cualquier otro equipo necesario para efectuar operaciones de asistencia o salvamento, de los respectivos territorios o aguas jurisdiccionales, cumpliendo con los requisitos mínimos legales exigidos.

- Art. 43 Normas de Derecho Internacional Privado. Las reclamaciones o acciones originadas por las operaciones de asistencia o salvamento de embarcaciones y bienes se regirán por la ley del país en cuyas aguas jurisdiccionales se realicen dichas operaciones, como así también, entenderán los tribunales de este país.

## CAPÍTULO II

### BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DE PERSONAS EN PELIGRO

- Art. 44 Responsabilidad de los países signatarios. Los países signatarios tienen la responsabilidad del control y ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de sus jurisdicciones.

Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior, en los tramos de la Hidrovía donde más de un país signatario ejerza jurisdicción, la autoridad competente de uno de ellos podrá iniciar una operación de búsqueda y salvamento si dispone de unidades de salvamento que se encuentren en lugar más cercano al siniestro, debiéndose informar de inmediato a la autoridad competente del otro país.



Art. 45 Cooperación. Los países signatarios coordinarán sus servicios y las operaciones de búsqueda y salvamento.

Los países signatarios permitirán la entrada inmediata a sus aguas jurisdiccionales, a su espacio aéreo o a su territorio de embarcaciones y/o aeronaves de salvamento de otros países signatarios cuyo solo objeto sea la localización de siniestros y el salvamento de personas en peligro, sin cumplir con los requisitos legales exigidos normalmente.

Los países signatarios se comprometen a cooperar con el país signatario responsable de la operación de búsqueda y salvamento cuando la magnitud de la operación lo aconseje o por cualquier causa que impida iniciar o continuar dicha operación cuando aquél lo solicite.

### CAPÍTULO III

#### NORMAS PARA LA NAVEGACIÓN

Art. 46 Reglas Generales para la Navegación. Los países signatarios adoptan las normas establecidas en el convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes<sup>45</sup> (COLREG, Londres, 1972) como reglas generales para la navegación en la Hidrovía.

Art. 47 Reglas para la Navegación en Canales. Toda embarcación cuyo calado le permita navegar fuera de canales, solamente podrá hacerlo dentro de ellos

---

<sup>45</sup> Ver Anexo II Reglamentos, Reglamento para Prevenir los Abordajes.

cuando se encuentren libres de embarcaciones que por su calado no puedan abandonarlos.

- Art. 48 Normas a seguir por las Embarcaciones en caso de varadura o encalladura. Cuando se produzca una varadura o encalladura, se procederá a informar con la mayor precisión posible a la estación costera más próxima la posición, fecha y hora del acaecimiento y sondajes.
- Art. 49 Clausura de Canales. Los países signatarios podrán, en casos de fuerza mayor<sup>46</sup> o por razones de seguridad de la navegación, clausurar transitoriamente el uso de determinados canales o vías navegables de su jurisdicción en forma total o parcial, con aviso previo a los demás países signatarios. Desaparecidas las causas que motivaron tal clausura, se dará aviso de la supresión de la medida.
- Art. 50 Zonas de Espera, Fondeo, Alijo y Complemento de Cargas. Los países signatarios informarán sobre las zonas habilitadas para transferencia de carga, espera, fondeo, alije, trasbordo y depósito de mercancías en sus respectivas jurisdicciones, así como instalaciones disponibles.
- Art. 51 Intercambio de Información. Los países signatarios se comprometen a intercambiar información sobre los aspectos particulares de la navegación en cada zona, en especial sobre el ordenamiento del tránsito a que obligue la congestión de éste, el estado de balizamiento y las condiciones de las vías navegables.

---

<sup>46</sup> C.C.:426.

cuando se encuentren libres de embarcaciones que por su calado no puedan abandonarlos.

- Art. 48 Normas a seguir por las Embarcaciones en caso de varadura o encalladura. Cuando se produzca una varadura o encalladura, se procederá a informar con la mayor precisión posible a la estación costera más próxima la posición, fecha y hora del acaecimiento y sondajes.
- Art. 49 Clausura de Canales. Los países signatarios podrán, en casos de fuerza mayor<sup>46</sup> o por razones de seguridad de la navegación, clausurar transitoriamente el uso de determinados canales o vías navegables de su jurisdicción en forma total o parcial, con aviso previo a los demás países signatarios. Desaparecidas las causas que motivaron tal clausura, se dará aviso de la supresión de la medida.
- Art. 50 Zonas de Espera, Fondeo, Alijo y Complemento de Cargas. Los países signatarios informarán sobre las zonas habilitadas para transferencia de carga, espera, fondeo, alije, trasbordo y depósito de mercancías en sus respectivas jurisdicciones, así como instalaciones disponibles.
- Art. 51 Intercambio de Información. Los países signatarios se comprometen a intercambiar información sobre los aspectos particulares de la navegación en cada zona, en especial sobre el ordenamiento del tránsito a que obligue la congestión de éste, el estado de balizamiento y las condiciones de las vías navegables.

---

<sup>46</sup> C.C.:426.

- Art. 52      Zona de Armado y Desarmado de Convoyes. Los países signatarios deberán establecer y habilitar zonas aptas en sus respectivas jurisdicciones para el armado y desarmado de convoyes, que posibiliten dichas operaciones con el máximo de seguridad.
- Art. 53      Maniobra de Armado y Desarmado de Convoyes. Cuando mediaren razones que hicieran necesario el armado o desarmado por los convoyes fuera de las zonas habilitadas a tal efecto, la autoridad competente del respectivo país signatario permitirá la mencionada operación, siempre que no afecte la navegación.
- Art. 54      Dimensiones de los Convoyes. Los países signatarios acordarán un régimen único de dimensiones máximas de convoyes, en aquellas zonas que por sus características o intenso tránsito lo hagan necesario.

#### CAPÍTULO IV

#### COMUNICACIONES EN LO RELATIVO A LA NAVEGACIÓN

- Art. 55      Disposiciones Generales. Las autoridades competentes de los países signatarios serán responsables de la atención y dirección del sistema de comunicaciones para la seguridad de la navegación, el cual deberá ser establecido por tramos y según criterios convenidos.
- Art. 56      Informaciones Fluviométricas. Las autoridades competentes de cada país signatario deben prever la difusión del nivel de las aguas de las estaciones localizadas en sus respectivas jurisdicciones.

Art. 57 Avisos a los Navegantes y Boletines Meteorológicos. Las autoridades competentes de cada país signatario deben prever la difusión inmediata de novedades sobre la vía navegable por medio de avisos a los navegantes, así como pronósticos meteorológicos en estaciones establecidas en sus respectivas jurisdicciones.

Art. 58 Suministro de Información<sup>47</sup>. Las embarcaciones deberán suministrar a las autoridades competentes de cada país signatario toda la información que le requieran relativa a la seguridad de la navegación y contaminación de las aguas.

Art. 59 Plan de Comunicaciones. Los países signatarios acordarán un plan de comunicaciones conteniendo:

- a) Normas y procedimientos del servicio de comunicaciones para la seguridad de la navegación; y
- b) Normas y procedimientos del servicio de comunicaciones para el control de tránsito y seguridad.

Hasta tanto se confeccione el mencionado plan, los países signatarios coordinarán el intercambio de información divulgando los sistemas de comunicaciones que poseen destinados a tal fin.

Art. 60 Equipamiento de las embarcaciones. Toda embarcación tripulada deberá contar, como mínimo, con dos equipos de comunicaciones VHF, uno operando y otro en condiciones de ser operado.

---

<sup>47</sup> CN: 127, 128

## CAPÍTULO V

### AVERÍAS Y SINIESTROS RÉGIMEN NORMATIVO

Art. 61 Los países signatarios adoptan la Convención Internacional Para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Abordajes Marítimos (Bruselas, 1910), en cuanto a la solución del fondo del tema.

Art. 62 En lo referente a la ley aplicable y tribunal competente se adoptan las siguientes normas:

a) Abordajes: Los abordajes se rigen por la ley del país en cuyas aguas se producen y quedan sometidas a la jurisdicción de los tribunales del mismo.

Esta disposición se extiende a la colisión entre embarcaciones y cualquier propiedad mueble o inmueble, y a la reparación de los daños causados como consecuencia del pasaje o navegación de una embarcación por la proximidad de otra, aun cuando no exista contacto material.

b) Averías: La ley de la nacionalidad de la embarcación determina la naturaleza de la avería.

Las averías particulares o simples relativas a la embarcación se rigen por la ley de la nacionalidad de ésta. Las referentes a la mercancías embarcadas, por la ley aplicable al contrato del fletamento o de transporte.

Son competentes para entender en los respectivos juicios, los jueces o tribunales del puerto de descarga o en su defecto, los del puerto en que aquella debió operarse.

Las averías comunes o gruesas se rigen por la ley vigente en el país en cuyo puerto se practica su liquidación y prorrateo.

Exceptúase lo concerniente a las condiciones y formalidades del acto de avería común o gruesa, las cuales quedan sujetas a la ley de la nacionalidad de la embarcación.

La liquidación y prorrateo de la avería común o gruesa se harán en el puerto de destino de la embarcación y, si éste no se alcanzare, en el puerto en donde se realice la descarga.

Son componentes para conocer de los juicios de averías comunes o gruesas, los jueces o tribunales del país en cuyo puerto se practica la liquidación y prorrateo, siendo nula toda cláusula que atribuya competencia a los jueces o tribunales de otro país.

## TÍTULO VI

### NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LOS PUERTOS

#### RÉGIMEN DE ESTADIA EN PUERTO

#### CAPÍTULO I

##### DISPOSICIONES GENERALES

- Art. 63 Régimen normativo. Las normas de seguridad a que habrán de ajustarse las embarcaciones en cada puerto en particular serán establecidas por la autoridad competente de cada país signatario, teniendo presente las disposiciones establecidas en el presente Protocolo.
- Art. 64 Estadías en Puertos o Lugares de Atraque. Toda embarcación o convoy, independientemente de su carga, deberá tener en forma permanente una persona responsable de su seguridad, designado por el armador.

#### CAPÍTULO II

##### DESPACHO DE LLEGADA, PERMANENCIA Y DESPACHO DE SALIDA DE EMBARCACIONES

##### SECCIÓN 1

##### CONTENIDO Y OBJETO DE LOS DOCUMENTOS

- Art. 65 Documentos exigibles. Las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán a



la llegada o salida de embarcaciones a las cuales se aplica el presente Protocolo, más que la entrega de los documentos previstos en ese Capítulo.

Estos documentos son:

- a) La Declaración general;
- b) El Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA)<sup>48</sup>;
- c) La lista de la tripulación; y
- d) La lista de pasajeros.

**Art. 66** Declaración General: Contenido. En la declaración general de las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán más que los siguientes datos:

- a) Nombre y descripción de la embarcación;
- b) Nacionalidad de la embarcación;
- c) Pormenores relativos a la matrícula;
- d) Nombre del Capitán;
- e) Nombre y dirección del agente de la embarcación;
- f) Puerto de llegada o de salida; y
- g) Situación de la embarcación en el puerto.

---

<sup>48</sup> Ver Apéndice II de la Ley 269/93.

- Art. 67      Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)<sup>49</sup>. El MIC/DTA corresponderá al formulario adoptado en el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) sobre Aspectos Aduaneros.
- Art. 68      Lista de tripulación: contenido. En la lista de la tripulación, las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán más que los datos siguientes:
- a) Nombre y nacionalidad de la embarcación;
  - b) Apellido(s);
  - c) Nombres;
  - d) Nacionalidad;
  - e) Grado o funciones;
  - f) Fecha y lugar de nacimiento;
  - g) Tipo y número del documento de identidad;
  - h) Puerto y fecha de llegada; y
  - i) Procedencia.
- Art. 69      Excepción. Las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán la presentación de una lista de la tripulación en cada puerto de escala cuando la embarcación que preste servicio, ajustándose a un itinerario regular, no haya

---

<sup>49</sup> Ver Apéndice II de la Ley 269/93.

- Art. 67      Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)<sup>49</sup>. El MIC/DTA corresponderá al formulario adoptado en el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) sobre Aspectos Aduaneros.
- Art. 68      Lista de tripulación: contenido. En la lista de la tripulación, las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán más que los datos siguientes:
- a) Nombre y nacionalidad de la embarcación;
  - b) Apellido(s);
  - c) Nombres;
  - d) Nacionalidad;
  - e) Grado o funciones;
  - f) Fecha y lugar de nacimiento;
  - g) Tipo y número del documento de identidad;
  - h) Puerto y fecha de llegada; y
  - i) Procedencia.
- Art. 69      Excepción. Las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán la presentación de una lista de la tripulación en cada puerto de escala cuando la embarcación que preste servicio, ajustándose a un itinerario regular, no haya

---

<sup>49</sup> Ver Apéndice II de la Ley 269/93.

modificado la tripulación, en cuyo caso se presentará una declaración en la que conste tal situación.

**Art. 70** Lista de Pasajeros: contenido. En la lista de pasajeros, las autoridades competentes no exigirán más que los siguientes datos:

- a) Nombre y nacionalidad de la embarcación;
- b) Apellido(s);
- c) Nombre(s);
- d) Nacionalidad;
- e) Fecha de nacimiento;
- f) Lugar de nacimiento;
- g) Tipo y número de documento de identidad;
- h) Puerto de embarco;
- i) Puerto de desembarco; y
- j) Puerto y fecha de llegada de la embarcación.

**Art. 71** Validez. Las autoridades competentes de los países signatarios aceptarán los documentos establecidos en el presente Capítulo, fechados y firmados por el capitán de la embarcación o su agente.

## SECCIÓN 2

### EJEMPLARES A SER ENTREGADOS

- Art. 72 Llegada. A la llegada a puerto de una embarcación, las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán mayor número de ejemplares que los siguientes:
- a) 5 ejemplares de la declaración general;
  - b) 4 ejemplares del MIC/DTA;
  - c) 4 ejemplares de la lista de la tripulación; y
  - d) 4 ejemplares de la lista de pasajeros.
- Art. 73 Salida. A la salida de puerto de la embarcación, las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán mayor número de ejemplares que los siguientes:
- a) 5 ejemplares de la declaración general;
  - b) 4 ejemplares del MIC/DTA;
  - c) 2 ejemplares de la lista de la tripulación; y
  - d) 2 ejemplares de la lista de pasajeros.

### SECCIÓN 3

#### DOCUMENTOS A SER EXHIBIDOS Y REQUISITOS A CUMPLIR

- Art. 74** Documentos. La autoridad competente de cada país signatario podrá requerir toda aquella documentación que de acuerdo al tipo de embarcación deba ser llevada a bordo en cumplimiento de convenios internacionales o del Acuerdo de Transporte Fluvial.
- Art. 75** Despacho de salida. El capitán de la embarcación o su agente solicitará a la autoridad competente del respectivo país signatario la autorización para zarpar de puerto.
- Art. 76** Plazo de despacho. Otorgado el despacho de salida, la embarcación zarpará dentro de las treinta horas subsiguientes. Vencido dicho plazo sin haber zarpado, solicitará un nuevo despacho y justificará el motivo que tuvo para no haber salido del puerto.
- En los puertos en que por sus características particulares sea necesario disminuir o aumentar el término expresado precedentemente, la autoridad competente determinará el plazo de su validez.
- Art. 77** Arribada forzosa. En caso de arribada forzosa, el cumplimiento de las disposiciones sobre entrada y salida de puerto se ajustará a las circunstancias particulares de cada caso.
- Art. 78** Cambio de Destino. Las disposiciones de esta sección serán de aplicación a las embarcaciones que alteren su puerto de destino, no observándose

al respecto lo establecido en el artículo anterior y se informará previamente a la autoridad competente del puerto.

**Art. 79** Excepciones. No se formalizará despacho alguno en los siguientes supuestos:

- a) Cuando las embarcaciones efectúen escalas no relacionadas con su operación comercial. Dichas escalas no podrán exceder el lapso de 30 (treinta) horas, prorrogables a criterio de la autoridad competente cuando las circunstancias particulares del caso lo aconsejarán.
- b) Cuando el remolcador deje barcazas en puerto continuando su navegación. La agencia correspondiente formalizará, en este caso, el despacho de tales barcazas.

En todos los casos se informará previamente a la autoridad competente del puerto.

### CAPÍTULO III

#### REMOLQUE, ATRAQUE Y PRACTICAJE EN PUERTO

**Art. 80** Disposición general: no obligatoriedad. El remolque, maniobra y practicaaje no será obligatorio para las embarcaciones de la Hidrovía navegando en forma independiente o en convoy de remolque o empuje, salvo en aquellos casos en que las condiciones de seguridad de puerto así lo requieran, de acuerdo a lo que disponga la autoridad competente.

- Art. 81** Ejercicio de Practicaje. El practicaje en los puertos de la Hidrovía sólo será ejercido por los profesionales debidamente titulados y habilitados por el país a que pertenezca el puerto.

## TÍTULO VII

### NORMAS PARA LA PREVENCIÓN, REDUCCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS OCASIONADA POR LOS BUQUES, LAS EMBARCACIONES Y SUS OPERACIONES EN LA HIDROVÍA.

## CAPÍTULO I

### DISPOSICIONES GENERALES

- Art. 82** Definiciones. A los efectos del presente título se entiende por:

- a) Acción conjunta: el empleo de medios de varios países signatarios bajo un único mando.
- b) Contaminación: la introducción en el medio acuático desde una embarcación de la Hidrovía u otra en navegación, fondeada o amarrada, en forma directa o indirecta por la acción deliberada o accidental del hombre, de sustancia o residuos, causando efectos perjudiciales tales como daños en la biota, peligros para la salud humana, obstáculos para las actividades en el ambiente acuático, incluida la pesca, deterioro de la calidad del agua y reducción de los atractivos naturales y recreativos.



- c) Descargas, hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, sustancias perjudiciales, aguas sucias y basuras: tal como son definidas por el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973, enmendado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).
- d) Desechos peligrosos: todo desecho que pueda producir o contribuir a producir lesiones o enfermedades graves, incluso con riesgos de muerte o que constituya una amenaza sustancial a la salud humana o para el medio ambiente, si se lo manipula inadecuadamente.

Pertenece a este grupo cualquier material que presente alguna de las características siguientes: inflamabilidad, corrosividad, explosividad, reactividad, toxicidad o bioacumulación.

- e) Echazón: el acto de arrojar voluntariamente al agua bienes materiales contaminantes, que pueden corresponder a las embarcaciones de la Hidrovía u otras como a la larga, con el fin de preservar la seguridad de aquellas.
- f) Incidente de contaminación: el suceso que causa o puede potencialmente causar una descarga o una echazón de hidrocarburos o de sustancias nocivas y que requiere la realización de una operación inmediata de lucha a fin de eliminar o reducir sus efectos nocivos en el medio acuático, sobre los bienes, la salud humana o el bienestar público.

- g) Mercancías peligrosas: aquellas mercancías que en virtud de ser explosivas, gases comprimidos o licuados, inflamables, combustibles, venenosas, infecciosas, radioactivas o corrosivas, necesitan un embalaje, marcado, segregación, manipuleo o estiba especial.
- h) Plan de Contingencia: la Estructura que posee cada país signatario para actuar ante un incidente de contaminación en el medio acuático.
- i) Vertimiento: tal como es definido por el convenio Internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias del 13 de noviembre de 1972.
- j) Zona Especial: aquella zona de la Hidrovía en la cual están prohibidas las descargas de cualquier tipo que pudieran causar daños al medio ambiente<sup>50</sup>.

## CAPÍTULO II

### TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS, SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS, SUSTANCIAS PERJUDICIALES Y MERCANCÍAS PELIGROSAS

- Art. 83 Documentación. Los buques y las embarcaciones de la Hidrovía u otras que transporten mercancías peligrosas presentarán la notificación correspondiente ante la autoridad competente, con

---

<sup>50</sup> CN: art. 7; 8.

antelación a la entrada a puerto o salida de él, cumpliendo las formalidades que al respecto establezca la misma.

Los buques y las embarcaciones de la Hidrovía u otras que transporten mercancías peligrosas llevarán a bordo la documentación que al respecto establezcan las normas nacionales e internacionales, según corresponda.

Los buques y las embarcaciones de la Hidrovía u otras que transporten hidrocarburos o sustancias nocivas deberán llevar a bordo una copia de la póliza de seguros contra incidentes de contaminación.

La autoridad competente de cada país otorgará, cuando corresponda, los certificados y autorizaciones que sean de aplicación, de acuerdo a la modalidad del transporte.

Art. 84 Información de Siniestros. Las embarcaciones de la Hidrovía u otras que sufran averías u otros siniestros que involucren hidrocarburos o mercancías peligrosas transportadas por agua, en aguas de jurisdicción de un país signatario, informarán de inmediato tal circunstancia a la autoridad competente de dicho país, ajustando su accionar a las normas existentes sobre tales emergencias, las que deberán complementarse con las directivas que para esos casos imparta dicha autoridad.

Art. 85 Transporte, Embalaje y Segregación de Mercancías Peligrosas y Contaminantes en Bultos. El transporte, embalaje, marcado y segregación de mercancías peligrosas en bultos se rige, según corresponda por las disposiciones del Código

Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) y por el Anexo III del MARPOL 73/78.

**Art. 86** Transporte de Mercancías Sólidas Peligrosas a Granel. El transporte de mercancías sólidas peligrosas a granel se rige por las disposiciones correspondientes del Apéndice B del Código IMDG.

**Art. 87** Transporte de Productos Líquidos Químicos Peligrosos a Granel. El transporte de productos químicos líquidos peligrosos a granel se rige, según corresponda, 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 MARPOL 73/78, aprobados por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Las autoridades competentes de los países signatarios establecerán un régimen de autorizaciones para las embarcaciones quimiqueras de la Hidrovía.

**Art. 88** Transporte de Gases Licuados a Granel. El transporte de gases licuados a granel se rige, según corresponda, por el Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporte gases licuados a granel (Código CIG), por el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel o por el Código para buques existentes que transporten gases licuados a granel, aprobados por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Las autoridades competentes de los países signatarios establecerán un régimen de autorizaciones para las embarcaciones gaseras de la Hidrovía.

- Art. 89 Transporte de Hidrocarburos. El transporte de hidrocarburos se rige, en cuanto fuere aplicable, por el Anexo I del MARPOL 73/78.

### CAPÍTULO III

#### TRANSPORTE Y VERTIMIENTO

- Art. 90 Prohibición. Queda prohibido el transporte por agua en la Hidrovía de desechos peligrosos, como así también el vertimiento de todo tipo de desechos u otras materias<sup>51</sup>.

### CAPÍTULO IV

#### RÉGIMEN DE LAS DESCARGAS

- Art. 91 Prohibición de Descargas. Quedan prohibidas las descargas de:
- a) Hidrocarburos provenientes del régimen operativo de las embarcaciones de la Hidrovía u otras<sup>52</sup>;
  - b) Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel procedentes de operaciones de limpieza y deslatrado de tanques;

---

<sup>51</sup> CN: art. 7; 8.

<sup>52</sup> CN: art. 7; 8.

c) Aguas sucias; y

d) Basuras.

**Art. 92** Instalaciones de Recepción. La evacuación de las sustancias indicadas en el artículo 91<sup>53</sup> deberá realizarse en las instalaciones portuarias o en los servicios de recepción que se habiliten a tales efectos. Las autoridades competentes de los países signatarios arbitrarán las medidas a fin de que las citadas instalaciones de recepción estén disponibles y en funcionamiento tan pronto como sea posible.

**Art. 93** Régimen Temporario de Descargas. Hasta tanto los países signatarios habiliten instalaciones portuarias o servicios de recepción, que satisfagan las necesidades operativas de las embarcaciones de la Hidrovía u otras, podrán efectuarse descargas con sujeción a las normas que se acuerden. Dichas descargas no podrán realizarse en las Zonas Especiales, las cuales serán determinadas por cada país signatario, o en conjunto cuando corresponda. El establecimiento de dichas Zonas Especiales deberá tener un fundamento ecológico y su localización será informada a los restantes países signatarios.

**Art. 94** Excepciones a la Prohibición de Descargas. Se exceptúan del régimen previsto en el artículo 91:

a) Las descargas o los vertimientos que se efectúen para salvar vidas humanas o para proteger la seguridad de la embarcación de la Hidrovía u otra y siempre que se hubieran tomado todas las precauciones razonables

---

<sup>53</sup> CN: art. 7; 8.

para reducir al mínimo tales descargas o vertimientos;

- b) Las descargas o los vertimientos por averías de la embarcación de la Hidrovía u otra o sus equipos, siempre que no se hubiera actuado con intención de producir la avería o con culpa; y
- c) Las descargas o los vertimientos por operaciones de lucha contra incidentes de contaminación.

## CAPÍTULO V

### LUCHA CONTRA INCIDENTES DE CONTAMINACIÓN

Art. 95 Incidentes de Contaminación. Los países signatarios promoverán la reducción en el mayor grado posible de los riesgos de incidentes de contaminación mediante acciones tendientes a aumentar la seguridad de las operaciones que puedan contaminar el medio acuático, de conformidad con los instrumentos internacionales en vigor y las normas dictadas por cada uno de ellos.

Art. 96 Obligaciones de los países signatarios. Los países signatarios se comprometen a:

- a) Intercambiar información sobre toda norma que se prevea dictar en relación con la prevención de incidentes de contaminación, con vistas a establecer normas compatibles o equivalentes en sus respectivos ordenamientos jurídicos; y

- b) Establecer planes de contingencia a nivel nacional, que deberán ser compatibles entre sí y permitir la utilización de los medios en forma complementaria, a fin de facilitar, cuando resulte necesario, la acción conjunta de las mismas.

**Art. 97** Control de las Operaciones. Cada país signatario asumirá el control de las operaciones de lucha contra incidentes de contaminación sujetos a su jurisdicción.

En aquellos tramos de la Hidrovía en donde más de un país signatario ejerza jurisdicción, asumirá el control de las operaciones el país al que corresponda la dirección de operaciones de salvamento.

**Art. 98** Iniciación y Desarrollo de las Operaciones. El país actuante comunicará inmediatamente a las autoridades de los otros países signatarios la iniciación de una operación de lucha contra incidentes de contaminación.

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

El país signatario actuante podrá requerir la colaboración de las autoridades de los otros países signatarios cuando lo estime necesario, conservando el control de las operaciones, a la vez que suministrará la información disponible sobre su



desarrollo. Los países requeridos colaborarán con los medios adecuados de que dispongan.

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

**Art. 99** Acciones legales. Los países signatarios establecerán un régimen de reembolso por los gastos que demanden las operaciones de lucha contra la contaminación producida por las embarcaciones de la Hidrovía u otras, sobre una base que asegure garantías suficientes de cobro.

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

Cuando un país signatario haya requerido colaboración de otro, y éste no hubiese obtenido el pago en sede administrativa por parte del responsable, a fin de obtener el reembolso de los gastos en que hubiera incurrido, dichos gastos serán reembolsados por el país signatario requirente, el cual podrá repetir en sede administrativa o judicial contra el responsable del incidente de contaminación.

- Art. 100 Identificación de los Responsables. Cuando ocurra un incidente de contaminación, los países signatarios investigarán en sus respectivas jurisdicciones a fin de identificar al o a los responsables del mismo y se prestarán a estos efectos mutua cooperación.

## CAPÍTULO VI

### ENTRADA EN VIGOR

- Art. 101. Oportunidad de aplicación. Los países signatarios procurarán el establecimiento gradual de las normas de este título, las que deberán estar totalmente vigentes a más tardar el 31 de diciembre de 1994.

## TÍTULO VIII

### DISPOSICIÓN FINAL

- Art. 102 Vigencia y entrada en vigor. El presente Protocolo es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial y su vigencia y entrada en vigor estarán conformes con lo establecido en el artículo 30 de dicho Acuerdo.

La Secretaría General de la Asociación será depositaria del presente Protocolo, del cual enviará copias autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el Presente Protocolo en el Valle de las Leñas, Departamento de Malargüe, Provincia de Mendoza, República

Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la  
República Argentina:

Guido Di Tella,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República de Bolivia:

Ronald Mac Lean,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República Federativa del  
Brasil:

Celso Lafer,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República del Paraguay:

Alexis Frutos Vaesken,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República Oriental del  
Uruguay:

Héctor Gros Espiell,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

APÉNDICE I

Modelo de Certificado de Seguridad de la Navegación para las Embarcaciones de la Hidrovía<sup>54</sup>

Nº de Certificado

MATRÍCULA SEÑAL  
Nombre del (1) .....

DISTINTA

NAVEGACIÓN

SERVICIO

FECHA DE MATERIAL DEL CASCO T.A.B. T.A.N. ESLORA  
CONSTRUCCIÓN

BUQUE  
AUTORIZADO A ALTURA DE CUBERTADA  
TRANSPORTAR MERCANCÍAS PELIGROSAS

ASIGNACIÓN  
DE PASAJEROS

SI / NO

TIPO PLANTA POTENCIA EFECTIVA POTENCIA NOMINAL ASIGNACIÓN  
PROPULSORA TOTAL ELECTRÓNICA DE REMOLQUE

EL (2)

Certifica:

Que el (1) ..... ha sido objeto de las inspecciones (3) ..... de conformidad con las disposiciones reglamentadas por .....

<sup>54</sup> Ver Anexo II Reglamentos, Reglamento de Reconocimientos, inspecciones y Certificados para embarcaciones, Anexo I.

Que las inspecciones han puesto de manifiesto que su estado es satisfactorio y que cumple con las señaladas prescripciones.

El presente Certificado será válido hasta el vencimiento que se indica más adelante, sujeto a la realización de las inspecciones de convalidación que, entre las fechas límites se establece al dorso, debiendo quedar registradas.

Expedido en ..... el ..... de ..... de 19....

**SELLO FIRMA Y ACLARACIÓN**

- (1) Indicar si se trata de buque o artefacto naval.
- (2) Autoridad que suscribe el Certificado.
- (3) Indicar si se trata de "Iniciales" o de "Renovación".

CONVALIDACIONES

Se certifica que el (1) ..... ha sido objeto de las inspecciones que se establecen a continuación, con resultado satisfactorio, en las especialidades y fechas que se indican, respectivamente.

A REALIZAR	ENTRE EL Y EL	LUGAR Y FECHA DE REALIZACION	FIRMA DEL INSP. Y ACLARACIÓN
------------	---------------	------------------------------	------------------------------

1A. IC ARMAMENTO			
---------------------	--	--	--

1A. II ARMAMENTO			
---------------------	--	--	--

1A. II MAQUINAS			
--------------------	--	--	--

1a. RECIPIENTES DE PRESION			
-------------------------------	--	--	--

1A. II ELECTRICIDAD			
------------------------	--	--	--

1A. II IIF/IIS CASCO			
----------------------------	--	--	--

1A. II 2a. IC ARMAMENTO			
-------------------------------	--	--	--

1A. II			
--------	--	--	--

1A. II			
--------	--	--	--

2a. II ARMAMENTO			
---------------------	--	--	--

2a. II MÁQUINAS			
--------------------	--	--	--

1a. RECIPIE DE PRESIÓN			
---------------------------	--	--	--

2a. II  
ELECTRICIDAD

---

Referencias:	IC	- INSPECCIÓN COMPLEMENTARIA
	II	- INSPECCIÓN INTERMEDIA
	IIF	- INSPECCIÓN INTERMEDIA A FLOTE (Tachar lo que no corresponda)
	IIS	- INSPECCIÓN INTERMEDIA EN SECO (Tachar lo que no corresponda)

APÉNDICE II  
MODELO DE CERTIFICADO DE DOTACIÓN DE SEGURIDAD

El presente documento se expide en virtud de lo establecido en el artículo 28 del Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

---

Nombre de la embarcación	MATRÍCULA	BANDERA	SERVICIO
--------------------------	-----------	---------	----------

---

La autoridad competente certifica que de conformidad con las normas vigentes que regulan las dotaciones de seguridad de las embarcaciones de la matrícula nacional, afectadas a la navegación en la Hidrovía, la embarcación dispone de personal suficiente como para garantizar su seguridad, siempre que lleve la tripulación en número y cargo no inferior al que se establece a continuación:

---

CARGO	NÚMERO
-------	--------

---



HIDROVÍA

---

ANEXO I

APÉNDICE II

MODELO DE CERTIFICADO DE FRANCOBORDO PARA  
BUQUES DE LA HIDROVÍA<sup>55</sup>

Nº CERTIFICA

---

NOMBRE DEL BUQUE

MATRÍCULA

ARQUEO TOTAL

---

El ..... certifica que el buque arriba mencionado posee asignación francobordo de acuerdo ..... y han sido constatadas sus marcas las que encuentran de acuerdo a los valores reglamentarios que se consignan a continuación:

---

F.B.

MEDIDO DESDE LA LÍNEA DE CUBIERTA

---

mm.

---

El presente certificado quedará automáticamente caduco al introducirse modificaciones que varíen las condiciones de asignación o el:

VENCIMIENTO:

Expedido en ..... el ..... de ..... de 19....

---

<sup>55</sup> Ver Anexo II Reglamentos, Reglamento Único para la Asignación de Francobordo y Estabilidad

**PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE  
TRANSPORTE FLUVIAL POR LA  
HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ  
(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)**

**SOBRE SEGUROS<sup>56</sup>**

Los Plenipotenciarios 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, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, según poderes otorgados en buena y debida forma, convienen en suscribir el presente Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná.

**CAPÍTULO I**

**SISTEMA COMÚN DE COBERTURA**

**Artículo 1.** Los países signatarios adoptarán criterios comunes de cobertura destinados a la indemnización por daños ocasionados a intereses asegurables de las embarcaciones, tripulación, pasajeros, medio ambiente y de terceros. Asimismo, reglamentarán las condiciones generales de las pólizas de seguro.

---

<sup>56</sup> C.C.: art.1644; 1655.

## CAPÍTULO II

### RIESGOS ASEGURABLES

Art. 2° Los países signatarios dispondrán la obligatoriedad a los Armadores que operen en la Hidrovía, de cubrir los siguientes riesgos:

- a) Seguro de responsabilidad civil por daños contra terceros, incluyendo remoción de restos; y
- b) Seguro de tripulación y de pasajeros por lesiones o muerte.

Art. 3° Cualquier Armador que transporte sustancias nocivas o hidrocarburos deberá en forma obligatoria tomar una póliza de seguro que indemnice y cubra los costos de limpieza de las aguas y costas en las vías navegables de la Hidrovía, originados por incidentes de contaminación.

## CAPÍTULO III

### MECANISMO DE CONTRALOR

Art. 4° Los países signatarios establecerán los sistemas de contralor de la vigencia de las pólizas de seguros y los alcances de las coberturas obligatoriamente exigidas en este Protocolo (artículos 2 y 3, si correspondiere).

La verificación de su incumplimiento impedirá a la embarcación navegar por la Hidrovía, hasta tanto el Armador acredite la contratación de dichos seguros.

#### CAPÍTULO IV

##### ÁMBITO DE COBERTURA DE LA PÓLIZA DE SEGURO

- Art. 5° Las pólizas deberán ser tomadas por los Armadores<sup>57</sup> que operen en la Hidrovía según la legislación del país de registro de la embarcación de la Hidrovía u otras; cubrir los riesgos exigidos en los artículos 2 y 3 del presente Protocolo y tener la misma amplitud de cobertura para toda la extensión de la Hidrovía.
- Art. 6° Los países signatarios se comprometen a facilitar las gestiones que permitan la remesa de divisas al exterior para el pago de las primas de seguros, indemnización y gastos relacionados con el contrato de seguros.
- Art. 7° El presente Protocolo es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial y su vigencia y entrada en vigor estarán conformes con lo establecido en el artículo 30 de dicho Acuerdo.

La Secretaría General de la Asociación será depositaria del presente Protocolo, del cual enviará copias autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe,

---

<sup>57</sup> Acuerdo de Transporte Fluvial, art.12

Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la  
República Argentina:

Guido Di Tella,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República de Bolivia:

Ronald Mac Lean,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República Federativa del  
Brasil:

Celso Lafer,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República del Paraguay:

Alexis Frutos Vaesken,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República Oriental del  
Uruguay:

Héctor Gros Espiell,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

**PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE  
TRANSPORTE FLUVIAL  
POR LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ  
(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)**

**SOBRE CONDICIONES DE IGUALDAD DE  
OPORTUNIDADES PARA  
UNA MAYOR COMPETITIVIDAD**

Los plenipotenciarios 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, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, según poderes otorgados en buena y debida forma, convienen en suscribir el presente Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

**Artículo 1°** A fin de lograr un adecuado grado de competitividad entre las empresas de transporte fluvial de los países que integran la Hidrovía mediante una creciente homogeneización de las diversas normas que rigen esta actividad, los Gobiernos adoptarán criterios comunes en los aspectos y plazos que se establecen en los artículos siguientes.

**Art. 2°** Los países signatarios adoptarán criterios homogéneos en el tratamiento de las importaciones de embarcaciones fluviales, repuestos, partes y accesorios, en particular en lo referente al tratamiento arancelario y no arancelario. Estas medidas deberán estar vigentes antes del 31 de diciembre de 1994.

- Art. 3° En el caso de eventuales concesiones de incentivos fiscales, subsidios u otros favores oficiales a los Armadores de la Hidrovía, los países signatarios adoptarán criterios homogéneos en el tratamiento de los mismos.
- Art. 4° Los países signatarios adoptarán dotaciones de seguridad homogéneas de acuerdo con el tipo y características de las embarcaciones, sobre la base de una tipificación común de las mismas. Estas medidas entrarán en vigor en un plazo no mayor de 12 (doce) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.
- Art. 5° Los países signatarios facilitarán la revalidación de títulos y patentes de los tripulantes de embarcaciones de la Hidrovía, adecuando los planes de formación y capacitación a esos efectos. Estas medidas deberán estar vigentes antes del 31 de diciembre de 1994.
- Art. 6° Los países signatarios se comprometen a no aplicar tratamiento diferencial en el suministro de combustibles y lubricantes entre las embarcaciones de su propia bandera y las de los restantes países que integran la Hidrovía. Estas medidas deberán estar vigentes a partir de los 6 (seis) meses de la entrada en vigor del presente Protocolo.
- Art. 7° Los países signatarios dejarán de aplicar todas aquellas tasas portuarias que no reflejen una efectiva contraprestación de servicios. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de 12 (doce) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Art. 8° Los países signatarios simplificarán y homogeneizarán la denominación de los servicios portuarios de modo que comprendan, bajo cada concepto, similares prestaciones. Dichas medidas se aplicarán dentro de los 12 (doce) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Art. 9° Los países signatarios eliminarán aquellas normas que impidan o dificulten la celebración de acuerdos operativos entre empresas constituidas en los países que integren la Hidrovía relacionadas con el transporte fluvial. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de 12 (doce) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Art. 10 Los países signatarios deberán unificar y simplificar todos los trámites y documentos relativos al transporte fluvial en la Hidrovía que dificulten las operaciones o eleven sus costos. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de 18 (dieciocho) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Art. 11 Los países signatarios adoptarán horarios amplios y uniformes de atención de los organismos intervinientes en cada puerto, a fin de evitar recargos por habilitación de horarios extraordinarios en función de la capacidad operativa de los mismos, se adoptarán medidas que les permitan, a requerimiento, operar las 24 (veinticuatro) horas del día, durante todo el año.

En puertos de zonas limítrofes, deberán adoptarse horarios homogéneos a fin de facilitar el transporte fronterizo. Estas medidas deberán estar vigentes dentro de los 12 (doce) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.



- Art. 12 Los países signatarios adoptarán las medidas necesarias tendientes a la liberalización de la contratación de la mano de obra y demás servicios portuarios con el objeto de reducir costos en un plazo no mayor de los 12 (doce) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.
- Art. 13 Los países signatarios adoptarán exigencias y procedimientos comunes para la matriculación de las embarcaciones en sus respectivos registros, comprometiéndose asimismo a intercambiar información respecto de las altas, bajas o modificaciones de las mismas. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de 12 (doce) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.
- Art. 14 Los países signatarios adoptarán en forma conjunta las medidas que permitan, en igualdad de condiciones, la plena participación en el transporte de la Hidrovía de sus embarcaciones fluviales y fluviomarítimas. Estas medidas deberán estar vigentes antes del 31 de diciembre de 1994.
- Art. 15 El presente Protocolo es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial y su vigencia y entrada en vigor estarán conformes con lo establecido en el artículo 30 de dicho Acuerdo.

La Secretaría General de la Asociación será depositaria del presente Protocolo, del cual enviará copias autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe,

Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la  
República Argentina:

Guido Di Tella,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República de Bolivia:

Ronald Mac Lean,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República Federativa del  
Brasil:

Celso Lafer,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República del Paraguay:

Alexis Frutos Vaesken,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República Oriental del  
Uruguay:

Héctor Gros Espiell,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE  
TRANSPORTE FLUVIAL

POR LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ  
(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)

SOBRE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Los plenipotenciarios 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, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, según poderes otorgados en buena y debida forma, convienen en suscribir el presente Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 1. La controversia que pudieren presentarse entre los países signatarios al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) con motivo de la interpretación, aplicación o incumplimiento de las normas del mencionado Acuerdo, así como de sus Protocolos y de las decisiones del C.I.H. y de la Comisión del Acuerdo, se someterán a los procedimientos de solución de controversias previstos en el presente Protocolo.

Art. 2° Los países signatarios en una controversia, a través de sus organismos nacionales competentes, procurarán resolverlas en primer lugar mediante consultas y negociaciones directas<sup>58</sup>.

---

<sup>58</sup> Ver Anexo III, Reglamento Interno de la Comisión del Acuerdo, art.25

- Art. 3° Si mediante negociaciones directas no se alcanzare Tercera Semana del mes una solución en un plazo razonable o si la controversia fuese solucionada sólo en forma parcial, cualquiera de los países signatarios en la controversia podrá someterla a consideración de la Comisión del Acuerdo. Esta evaluará la situación a la luz de los elementos pertinentes disponibles, dando oportunidad a las partes para que expongan sus respectivas posiciones y requiriendo, cuando lo considere necesario, el asesoramiento de expertos, según el procedimiento que establezca el reglamento de la Comisión.
- Art. 4° Al término del procedimiento previsto en el artículo anterior, la Comisión formulará las recomendaciones tendientes a la solución de la controversia.
- Art. 5° A falta de solución mediante el procedimiento previsto en los artículos anteriores, cualquiera de los países signatarios en la controversia podrá someterla a consideración del C.I.H<sup>59</sup>, de acuerdo con el procedimiento que establezca el Reglamento del Comité<sup>60</sup>.
- Art. 6° Si la controversia no hubiere podido solucionarse mediante la aplicación del procedimiento previsto en el artículo 5, cualquiera de los países signatarios en la controversia podrá someterla a la decisión de un Tribunal Arbitral.<sup>61</sup> Cada país signatario en la

---

<sup>59</sup> Acuerdo de Transporte Fluvial, art.22, a)

<sup>60</sup> Ver Estatuto: Anexo I, Fuentes

<sup>61</sup> Ver Anexo III, Reglamento Interno de la Comisión del Acuerdo, art.25-33

controversia nombrará un árbitro y los dos árbitros designados se pondrán de acuerdo para elegir como Presidente del Tribunal Arbitral a un nacional de otro país, sea o no signatario del Acuerdo.

Los árbitros, quienes deberán ser juristas de reconocida competencia en las materias objeto de la controversia, serán nombrados dentro del plazo de 15 (quince) días y el Presidente dentro de un plazo de 30 (treinta) días a partir de la fecha en que uno de los países signatarios en la controversia haya comunicado al otro que ha decidido someterla al Tribunal Arbitral.

Art. 7º Si dos o más países signatarios en la controversia sostuvieren la misma posición, unificarán su representación ante el Tribunal Arbitral y designarán un árbitro de común acuerdo en el plazo establecido en el artículo 6, teniendo en cuenta que en ningún caso el Tribunal Arbitral quedará formado por más de 3 (tres) árbitros.

Art 8º Si uno de los países signatarios en la controversia no designa a su respectivo árbitro en el plazo establecido en el artículo 6, el Secretario Ejecutivo del C.I.H. procederá a designarlo, por sorteo, de la lista de 10 (diez) árbitros nacionales presentada por la parte que no haya designado su árbitro. A tales efectos, los países signatarios deberán presentar dicha lista al C.I.H., luego de la entrada en vigor del Acuerdo.

Si no hubiere acuerdo en la designación del Presidente del Tribunal Arbitral, el nombramiento estará a cargo del Secretario Ejecutivo del C.I.H., quien lo nombrará por sorteo, de una lista de 20 (veinte) árbitros elaborada por el C.I.H. e integrada

por 2 (dos) nacionales de cada país signatario y 10 (diez) de terceros países.

**Art 9°** El tribunal Arbitral resolverá la controversia sobre la base de las disposiciones del Acuerdo del Transporte Fluvial, de los Protocolos concluidos en el marco del mismo, de las decisiones del C.I.H. y de la Comisión del Acuerdo, como así también de los principios y normas del derecho internacional aplicables en la materia.

La presente disposición no restringe la facultad del Tribunal Arbitral de decidir una controversia ex aequo et bono, si las partes así lo convinieren.

**Art. 10** Los países signatarios declaran que reconocen como obligatoria, ipso facto y sin necesidad de compromiso especial, la jurisdicción del Tribunal Arbitral para conocer y resolver todas las controversias a que se refiere el artículo 1 del presente Protocolo y se comprometen a cumplir las decisiones y el laudo dictados por el Tribunal.

**Art. 11** El Tribunal Arbitral fijará su propio Reglamento de Procedimiento y decidirá las cuestiones no previstas. El Tribunal Arbitral fijará en cada caso su sede en alguno de los países signatarios.

**Art. 12** El Tribunal Arbitral podrá, a solicitud de la parte interesada y en la medida en que existan presunciones fundadas de que el mantenimiento de la situación ocasionaría daños graves e irreparables a una de las partes, dictar las medidas provisionales que considere apropiadas, según las circunstancias y en las condiciones que el propio Tribunal Arbitral establezca, para prevenir tales daños.

**Art. 13** El Tribunal Arbitral se expedirá por escrito en un plazo máximo de treinta (30) días, prorrogables por igual lapso, contados a partir de su constitución.

Las decisiones y el laudo se adoptarán por mayoría, serán inapelables y obligatorios para los países signatarios en la controversia a partir de la notificación y tendrán respecto de ellos valor de cosa juzgada. Las decisiones y el laudo deberán ser cumplidos en forma inmediata, salvo que el Tribunal Arbitral fije otros plazos.

**Art. 14** Si un país signatario en la controversia no cumpliere el laudo del Tribunal Arbitral, los otros países signatarios en la controversia podrán adoptar medidas compensatorias temporarias en el marco del Acuerdo de Transporte Fluvial que guarden proporcionalidad, tendientes a obtener su cumplimiento.

**Art. 15** Cada país signatario en una controversia sufragará los gastos ocasionados por la actuación de su árbitro. El Presidente del Tribunal Arbitral recibirá una compensación pecuniaria, la cual, conjuntamente con los demás gastos del Tribunal Arbitral, serán sufragados en montos iguales por los países signatarios en la controversia, a menos que el Tribunal decidiere distribuirlos en distinta proporción.

**Art. 16** Cualquiera de los países signatarios en la controversia podrá, dentro de los 15 (quince) días de la notificación del laudo, solicitar una aclaración del mismo o una interpretación sobre la forma en que deberá cumplirse. Si el Tribunal Arbitral considera que las circunstancias lo exigen, podrá suspender el cumplimiento del laudo hasta que decida sobre la solicitud presentada.

**Art. 17** Los particulares afectados por medidas de los países signatarios en violación al Acuerdo de Transporte Fluvial podrán reclamar ante el C.I.H., agotadas las instancias de negociación por los organismos nacionales competentes y de la Comisión del Acuerdo<sup>62</sup>. Si el C.I.H. considerase aceptable el reclamo procederá a la convocatoria de un grupo de especialistas. Este elevará su dictamen al C.I.H. Si en ese dictamen se verificase la procedencia del reclamo formulado contra un país signatario, cualquier otro país signatario podrá requerirle la adopción de medidas correctivas o la anulación de las medidas cuestionadas. Si su requerimiento no prosperase dentro de un plazo de 15 (quince) días el país signatario que lo efectuó podrá recurrir directamente al procedimiento arbitral.

**Art. 18** Serán idiomas oficiales en todos los procedimientos previstos en el presente Protocolo el español<sup>63</sup> y portugués, cuando resultare aplicable.

**Art. 19** El presente Protocolo es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial y su vigencia y entrada en vigor estarán conformes con lo establecido en el artículo 30 de dicho Acuerdo.

La Secretaría General de la Asociación será depositaria del presente Protocolo, del cual enviará copias autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de las Leñas,

---

<sup>62</sup> Acuerdo de Transporte Fluvial, art.22

<sup>63</sup> CN: art.140.



Departamento Malargüe, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la  
República Argentina:

Guido Di Tella,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República de Bolivia:

Ronald Mac Lean,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República Federativa del  
Brasil:

Celso Lafer,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República del Paraguay:

Alexis Frutos Vaesken,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República Oriental del  
Uruguay:

Héctor Gros Espiell,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE  
TRANSPORTE FLUVIAL  
POR LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ  
(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)

SOBRE CESE PROVISORIO DE BANDERA

Los plenipotenciarios 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, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, según poderes otorgados en buena y debida forma, convienen en suscribir el presente Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 1° Durante el plazo de dos (2) años a partir de la entrada en vigor del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), las embarcaciones de la Hidrovía que hayan ingresado o ingresen a regímenes de excepción sobre cese provisorio de bandera establecido por alguno de los países signatarios en el Acuerdo y en virtud de los cuales adquieran la bandera de un país que no sea parte en el presente Acuerdo, serán considerados a los efectos de este mismo y de sus Protocolos Adicionales celebrados o que se celebren en su consecuencia, como embarcaciones de la Hidrovía de la bandera del país signatario que haya establecido el régimen de excepción, teniendo todos los derechos y obligaciones que surgen de los mencionados instrumentos.

Art. 2° Si durante el período de cese provisorio se adoptara la bandera de otro país signatario en el Acuerdo, prevalecerá, en tal caso, la ley de este último.

Art. 3° El presente Protocolo es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial.

La Secretaría General de la Asociación será depositaria del presente Protocolo, del cual enviará copias autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de las Leñas, Departamento Malargüe, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la  
República Argentina:

Guido Di Tella,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República de Bolivia:

Ronald Mac Lean,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República Federativa del  
Brasil:

Celso Lafer,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República del Paraguay:

Alexis Frutos Vaesken,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Por el Gobierno de la  
República Oriental del  
Uruguay:

Héctor Gros Espiell,  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

Artículo 2o.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Aprobada por la Honorable Cámara de Senadores el dos de setiembre del año un mil novecientos noventa y tres y por la Honorable Cámara de Diputados, sancionándose la Ley el veinte y tres de noviembre del año un mil novecientos noventa y tres.

Francisco José de Vargas  
Presidente  
H. Cámara de Diputados

Evelio Fernández Arévalos  
Presidente  
H. Cámara de Senadores

Juan José Vázquez Vázquez  
Secretario Parlamentario

Julio Rolando Elizeche  
Secretario Parlamentario

Asunción, 13 de diciembre de 1993

Téngase por Ley de la República, publíquese e insértese en el  
Registro Oficial.

JUAN CARLOS WASMOSY  
El Presidente de la República

Diógenes Martínez  
Ministro de Relaciones Exteriores

ANEXO I :

FUENTES  
QUE DIERON ORIGEN A LA HIDROVÍA  
PARAGUAY – PARANÁ  
(Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira)

## TRATADO DE LA CUENCA DEL PLATA\*

Brasilia, 23 de abril de 1969

Los Gobiernos de las Repúblicas de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, representados en la I Reunión Extraordinaria de Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata, realizada en Brasilia el 22 y 23 de abril de 1969,

CONVENCIDOS De la necesidad de aunar esfuerzos para el debido logro de los propósitos fundamentales señalados en la Declaración Conjunta de Buenos Aires de 27 de febrero de 1967 y en el Acta de Santa Cruz de la Sierra de 20 de mayo de 1968 y animados de un firme espíritu de cooperación y solidaridad;<sup>1</sup>

---

\* Estados miembros originarios: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay, Uruguay.

<sup>1</sup> La Declaración de Buenos Aires expresó la voluntad política de llevar a cabo el estudio conjunto e integral de la Cuenca del Plata, con miras a la realización de un programa de obras multinacionales, bilaterales y nacionales, útiles al progreso de la Región" (Art. I). Al efecto dispuso la constitución del Comité Intergubernamental Coordinador (CIC) y fijó la necesidad de considerar determinados temas prioritarios.

A su turno, por el Acta de Santa Cruz de la Sierra se resolvió la celebración periódica de Reuniones de Ministros, la aprobación del Estatuto del Comité Intergubernamental Coordinador, y la preparación de un proyecto de Tratado, que se encomendó al propio Comité. Asimismo, el Acta dio cuenta de la aprobación concedida a la realización de estudios previos a la ejecución de: i) "Proyectos compartidos por los cinco países miembros"; ii) "Proyectos específicos presentados por los países miembros".

**PERSUADIDOS** De que la acción mancomunada permitirá el desarrollo armónico y equilibrado así como el óptimo aprovechamiento de los grandes recursos naturales de la región y asegurará su preservación para las generaciones futuras a través de la utilización racional de esos recursos;

**CONSIDERANDO** Asimismo que los Cancilleres han aprobado un estatuto para el Comité Intergubernamental Coordinador de los países de la Cuenca del Plata;

**DECIDIERON** Suscribir el presente Tratado para afianzar la institucionalización del sistema de la Cuenca del Plata y, a ese fin, designaron sus plenipotenciarios, que convinieron lo siguiente:

**Artículo I.** Las partes contratantes convienen en mancomunar esfuerzos con el objeto de promover el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca del Plata y de sus áreas de influencia directa y ponderable.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup>La IV Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, emitió la Resolución N° 25, llamada "Declaración de Asunción sobre Aprovechamiento de Ríos Internacionales" (Asunción del Paraguay, 3 de junio de 1971), y acerca del tratamiento diferencial a ser contemplado en los proyectos: i) La V Reunión de Cancilleres, por la Resolución N° 36 (V), resolvió recomendar al Comité Intergubernamental Coordinador que en los estudios sobre transportes del Grupo de Expertos del Proyecto A-5 (Obras de infraestructura de interconexión vial, ferroviaria y de comunicaciones entre los países miembros), se contemple muy especialmente la situación de Bolivia, Paraguay y Uruguay; e ii) La VI Reunión de Cancilleres, por la Resolución N° 46 (VI), resolvió encomendar al Comité la elaboración de un programa de trabajo destinado a ordenar, en forma sistemática, a los fines de su efectiva ejecución, las diferentes Resoluciones y los proyectos considerados en el proceso de integración de la Cuenca del Plata. En la elaboración de dicho programa de trabajo, se acordó

**Parágrafo único.** A tal fin, promoverán en el ámbito de la Cuenca la identificación de áreas de interés común y la realización de estudios, programas y obras, así como la formulación de entendimientos operativos e instrumentos jurídicos que estimen necesarios y que propendan a:

- a) la facilitación y asistencia en materia de navegación;<sup>3</sup>

---

prestar preferente atención a los proyectos de interés especial para Bolivia, Paraguay y Uruguay.

<sup>3</sup> El 26 de junio de 1992 se firmó en Mendoza, Argentina, el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira). En el marco del Tratado para la Cuenca del Plata, el nuevo Acuerdo, denominado "de Santa Cruz de la Sierra", tiene por objeto facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en los cursos de agua de la Hidrovía. Los países signatarios se reconocen recíprocamente la libertad de navegación, de tránsito y de transferencia de carga, alije, transbordo y depósito. Asimismo, para las operaciones reguladas en el Acuerdo se otorga el trato nacional a las embarcaciones de bandera de los países signatarios y reserva a los armadores de dichos países el transporte de bienes y personas entre los mismos países cuando se realicen con origen y destino en puertos localizados en la Hidrovía.

Al tiempo de firmar el Acuerdo fueron celebrados los siguientes Protocolos adicionales: asuntos aduaneros, navegación y seguridad, seguros, condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad, solución de controversias y cese provisorio de bandera.

Los órganos del Acuerdo son: el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (C.I.H.) como órgano político y la Comisión, en calidad de órgano técnico. No se especifican las instancias a recorrer para la entrada vigor del Acuerdo y sus Protocolos, estableciéndose únicamente que la vigencia operará treinta días después de la fecha en que la Secretaría General de ALADI comunique a los países signatarios la recepción de la última notificación relativa al cumplimiento de las disposiciones legales internas para su puesta en vigor.



- b) la utilización racional del recurso agua, especialmente a través de la regulación de los cursos de agua y su aprovechamiento múltiple y equitativo;<sup>4</sup>
- c) la preservación y el fomento de la vida animal y vegetal;
- d) el perfeccionamiento de las interconexiones viales, ferroviarias, fluviales, aéreas, eléctricas y de telecomunicaciones;
- e) la complementación regional mediante la promoción y radicación de industrias de interés para el desarrollo de la Cuenca;
- f) la complementación económica de áreas limítrofes;
- g) la cooperación mutua en materia de educación, sanidad y lucha contra las enfermedades;
- h) la promoción de otros proyectos de interés común y en especial aquellos que tengan relación con el inventario, evaluación y el aprovechamiento de los recursos naturales del área; e

---

<sup>4</sup>El proyecto de la Hidrovía Paraguay-Paraná emerge de las previsiones contenidas en los incisos a) y b) del artículo I. Con anterioridad, apareció sugerido en el punto IV.A de la Declaración Conjunta de la Primera Reunión de Cancilleres (27 de febrero de 1967) y luego en el Proyecto A-4 del Acta de Santa Cruz de la Sierra (20 de mayo de 1968).

- i) el conocimiento integral de la Cuenca del Plata.

**Art. II.<sup>5</sup>** Los Ministros de Relaciones Exteriores de los países de la Cuenca del Plata se reunirán una vez por año, en fecha que será sugerida por el Comité Intergubernamental Coordinador, a fin de trazar directivas básicas de política común para el logro de los propósitos establecidos en este Tratado; apreciar y evaluar los resultados obtenidos; celebrar consultas sobre la acción de sus respectivos gobiernos en el ámbito del desarrollo multinacional integrado de la Cuenca; dirigir la acción del Comité Intergubernamental Coordinador y, en general, adoptar las providencias necesarias para el cumplimiento del presente Tratado a través de las realizaciones concretas que él demande.

**Parágrafo 1.** Los Ministros de Relaciones Exteriores podrán reunirse en sesión extraordinaria, previa convocatoria efectuada por el Comité Intergubernamental Coordinador a solicitud de por lo menos tres de las partes contratantes.

**Parágrafo 2.** Si excepcionalmente el Ministro de Relaciones Exteriores de una de las partes contratantes no pudiera concurrir a una reunión, ordinaria o extraordinaria, se hará representar por un delegado especial.

---

<sup>5</sup> El Reglamento de Reuniones de Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata, fue aprobado en la V Reunión Ordinaria de Cancilleres, celebrada en Punta del Este (Uruguay), el 7 de diciembre de 1972. La Resolución N° 182 (XIII), sancionada durante la XIII Reunión de Cancilleres (Brasilia, diciembre de 1982), incorporó una cláusula previendo la intervención, en las Reuniones, de los altos funcionarios del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata.

Parágrafo 3. Las decisiones tomadas en reuniones efectuadas de conformidad con este artículo requerirán siempre el voto unánime de los cinco países.

Art. III. Para los efectos del presente Tratado, el Comité Intergubernamental Coordinador es reconocido como el órgano permanente de la Cuenca, encargado de promover, coordinar y seguir la marcha de las acciones multinacionales que tengan por objeto el desarrollo integrado de la Cuenca del Plata y de la asistencia técnica y financiera que organice con el apoyo de los organismos internacionales que estime convenientes, y ejecutar las decisiones que adopten los Ministros de Relaciones Exteriores<sup>6</sup>.

Parágrafo 1. El Comité Intergubernamental Coordinador se regirá por el estatuto aprobado en la II Reunión de Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata, celebrada en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, del 18 al 20 de mayo de 1968.<sup>7</sup>

Parágrafo 2. En reunión extraordinaria, a tal fin especialmente convocada, los Ministros de Relaciones Exteriores

---

<sup>6</sup> El Convenio Constitutivo del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), se celebró en la VI Reunión Ordinaria de Cancilleres (Buenos Aires, Argentina, 12 de junio de 1974). La Resolución N° 5 de la IV Reunión Ordinaria, había dispuesto su creación. El Fondo es un ente autónomo, no estando obligado a tenor de los dictámenes del Comité.

<sup>7</sup> De acuerdo a lo prescripto por el Estatuto del Comité Intergubernamental Coordinador (cuyo texto integra el Acta de Santa Cruz de la Sierra de mayo de 1968), dicho órgano y el Gobierno argentino concertaron un acuerdo de sede. El texto del mismo se aprobó por Resolución N° 27 (V) y el Tratado fue suscrito el 22 de marzo de 1973.

podrán, siempre con el voto unánime de los cinco países, reformar el estatuto del Comité Intergubernamental Coordinador.

Artículo IV. Sin perjuicio de las disposiciones internas de cada país, serán órganos de cooperación y asesoramiento de los gobiernos las comisiones o secretarías nacionales constituidas de acuerdo con la Declaración Conjunta de Buenos Aires. Tales comisiones o secretarías podrán establecer contactos bilaterales, obedeciendo siempre a los criterios y normas de los países interesados, manteniendo debidamente informado, cuando sea el caso, al Comité Intergubernamental Coordinador<sup>8</sup>.

Artículo V. La acción colectiva entre las partes contratantes deberá desarrollarse sin perjuicio de aquellos proyectos y empresas que decidan ejecutar en sus respectivos territorios, dentro del respeto al derecho internacional y según la buena práctica entre naciones vecinas y amigas.

---

<sup>8</sup> Además, en el sistema institucional de la Cuenca del Plata, actuaron grupos de expertos o comisiones ad-hoc. Estos órganos fueron instituidos inicialmente para encarar proyectos contenidos en el Acta de Santa Cruz de la Sierra (mayo de 1968), a los que luego se agregaron otros grupos y comisiones con el objeto de avanzar en el tratamiento de cuestiones sectoriales, tales como: recurso agua; intercambio comercial y complementación industrial; áreas limítrofes y turismo; salud; educación. Los grupos y comisiones fueron creados por el Comité, del cual además pasaron a depender. En la II Reunión Extraordinaria de Cancilleres (Buenos Aires, 1985), se fijaron temas para su tratamiento por grupos de trabajo denominados "Contrapartes Técnicas". Luego se aprobó el Programa de Acciones, por la Resolución 203 dictada en la XVII Reunión de Cancilleres (Santa Cruz de la Sierra, 1987). Las Contrapartes Técnicas han avanzado en el tratamiento de varios de los temas acordados, como calidad de aguas y alerta hidrológica

Artículo VI. Lo establecido en el presente Tratado no inhibirá a las partes contratantes para concluir acuerdos específicos o parciales, bilaterales o multilaterales, encaminados al logro de los objetivos generales de desarrollo de la Cuenca<sup>9</sup>.

Parágrafo 2. Mientras las partes contratantes procedan a la ratificación del presente Tratado y al depósito de los instrumentos de ratificación, en la acción multinacional emprendida para el desarrollo de la Cuenca del Plata, se sujetarán a lo acordado en la Declaración Conjunta de Buenos Aires y en el Acta de Santa Cruz de la Sierra.

Parágrafo 3. La intención de denunciar el presente Tratado será comunicada por una parte contratante a las demás partes contratantes por lo menos noventa días antes de la entrega formal del instrumento de denuncia al Gobierno de la República Federativa del Brasil. Formalizada la denuncia, los efectos del Tratado cesarán, para la parte contratante denunciante, en el plazo de un año.

Artículo VII. El presente Tratado se denominará Tratado de la Cuenca del Plata y tendrá duración ilimitada.

Artículo VIII. El presente Tratado será ratificado por las partes contratantes y los instrumentos de ratificación

---

<sup>9</sup> Los Estados Miembros suelen notificar al Comité Intergubernamental Coordinador, la celebración de convenios relativos a los objetivos de desarrollo de la región y de su integración física. Tales, el acuerdo entre Argentina y Bolivia por el cual se otorgó a Bolivia una zona franca en el puerto argentino de Rosario (notificación de julio de 1969); y la notificación anticipada de un tratado sobre el Río de la Plata entre Argentina y Uruguay (notificación de noviembre de 1973).

serán depositados ante el Gobierno de la República Federativa del Brasil.

**Parágrafo 1.** El presente Tratado entrará en vigor treinta días después de depositados los instrumentos de ratificación de todas las partes contratantes.

En fe de lo cual, los infraescritos plenipotenciarios, después de haber depositado sus plenos poderes, que se han encontrado en buena y debida forma, firman el presente Tratado.

**Parágrafo 2** Mientras las Partes Contratantes procedan a la ratificación del presente Tratado y al depósito de los Instrumentos de Ratificación, en la acción multinacional emprendida para el desarrollo de la Cuenca del Plata, se sujetarán a lo acordado en la Declaración Conjunta de Buenos Aires y en el Acta de Santa Cruz de la Sierra.

**Parágrafo 3** La intención de denunciar el presente Tratado será comunicada por una Parte Contratante a las demás Partes Contratantes por lo menos noventa días antes de la entrega formal del Instrumento de Denuncia al Gobierno de la República Federativa del Brasil. Formalizada la denuncia, los efectos del Tratado cesarán para la Parte Contratante denunciante, en el plazo de un año.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos Plenipotenciarios, después de haber depositado sus plenos poderes, que se han encontrado en buena y debida forma, firman el presente Tratado.

Hecho en la ciudad de Brasilia, a los veinte y tres días del mes de abril del año mil novecientos sesenta y nueve, en un solo ejemplar, en los idiomas español y portugués, que quedará depositado en

los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores del Brasil, el cual expedirá copias autenticadas a los países signatarios.

Nicanor Costa Mendez  
por la República Argentina

Victor Hoz De Vila  
por la República de  
Bolivia

José De Magalhaes Pinto  
por la República Federativa  
del Brasil

Raúl Sapena Pastor  
por la República del  
Paraguay

Venancio Flores  
por la República Orien-  
tal del Uruguay

República Federativa del Brasil:	16 de octubre de 1969
República del Paraguay:	11 de febrero de 1970
República Argentina:	22 de mayo de 1970
República Oriental del Uruguay:	25 de mayo de 1970
República de Bolivia:	15 de julio de 1970
ENTRADA EN VIGENCIA	14 de agosto de 1970

INCORPORACIÓN DEL PROGRAMA  
HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ (PUERTO  
CÁCERES - PUERTO NUEVA PALMIRA) AL  
SISTEMA DEL TRATADO DE LA CUENCA  
DEL PLATA.

RESOLUCIÓN N° 238 (XIX)

La XIX Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata,

VISTO:

La Resolución 210 (XVII) que declara de interés prioritario el Sistema de Transporte Fluvial determinado por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay;

La importancia que Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay asignan al Proyecto Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), tal como lo destacaron sus Jefes de Estado en las Declaraciones de La Paz (6/VII/1989) y de Montevideo (1/III/1990);

El Acta suscripta por los Ministros de Transporte y Obras Públicas de la Cuenca del Plata en su reunión celebrada en Santiago de Chile (1/IX/1989) en la que se resolvió la creación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH)



### CONSIDERANDO:

Que los países Signatarios del Tratado de la Cuenca del Plata son los mismos que integran el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH).

Que el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) ha celebrado seis Reuniones Ordinarias y cuatro Reuniones Extraordinarias, alcanzando significativos avances para el desarrollo del Programa;

Que es conveniente concentrar esfuerzos en los organismos en que los Países son partes y evitar la dispersión de recursos humanos y materiales;

Que tales emprendimientos han despertado el interés de organismos internacionales y regionales de financiamiento y cooperación, tales como el BID, PNUD, CEE, FONPLATA, ALADI e INTAL;

Que el Tratado de la Cuenca del Plata, por los objetivos que se propone y por la experiencia adquirida por los países durante los años de su vigencia, ofrece el marco adecuado, tanto normativo como operativo, para el desarrollo del Proyecto Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira).

### RESUELVE:

- 1 Incorporar el Programa Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) al Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata. Dicha incorporación se realizará manteniendo la estructura del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH).

ESTATUTO DEL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE  
LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ  
(PUERTO DE CÁCERES – PUERTO DE NUEVA PALMI-  
RA)

Punta del Este (Uruguay), 5 de diciembre de 1992.

CAPÍTULO I: DEFINICIONES

Artículo 1º A los efectos de este Estatuto se entiende por:

- Programa Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira): un entendimiento operativo de los previstos en el Art. 1, Parágrafo único del Tratado de la Cuenca del Plata, conformado por el conjunto de estudios, acciones, acuerdos promovidos y/o formalizados en el ámbito del CIH.
- Estados miembros: la República Argentina, la República de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay.
- Hidrovía: es el tramo sucesivo que comprende los ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura de este último, desde la localidad de Cáceres en la República Federativa del Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay y el Canal Tamengo, afluente del Río Paraguay compartido por la Re-

pública de Bolivia y la República Federativa del Brasil.

- CIH: el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), órgano del Tratado de la Cuenca del Plata, cuyas finalidades y atribuciones se establecen en el presente Estatuto.
- Grupos Técnicos: grupos de expertos integrados por especialistas de cada país, a ser convocados por el CIH para desempeñar tareas específicas.
- Secretaría Ejecutiva: Secretaría Ejecutiva del CIH cuyas funciones se determinan en este Estatuto.
- Delegación: la representación de cada uno de los Estados miembros ante el CIH.
- Delegados: los Representantes acreditados por cada Estados miembro, en carácter de Jefe y Miembros de la Delegación.
- Estatuto: el presente instrumento jurídico.
- Decisiones: las que adopte el CIH.
- Idiomas oficiales: español y portugués.

## CAPÍTULO II: DE LAS FINALIDADES.

Art. 2º El CIH es el órgano del Tratado de la Cuenca del Plata encargado de coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identificadas por los Estados miembros respecto al Pro-

grama Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), así como gestionar y negociar, previa anuencia de las autoridades nacionales pertinentes de cada país, acuerdos de cooperación técnica y suscribir aquellos no reembolsables para el desarrollo de un sistema eficiente de transporte fluvial, constituyéndose en el foro de entendimiento para los asuntos relacionados con este tema, según las atribuciones que se detallan en el Capítulo V del presente Estatuto.

### CAPÍTULO III: DE LA COMPOSICIÓN

Art. 3° El CIH estará integrado por las Delegaciones que representen a los Estados miembros.

Parágrafo 1: Los Delegados de los Estados miembros deberán ser funcionarios investidos de las plenipotencias necesarias por sus respectivos gobiernos. Las Delegaciones de los Estados miembros podrán estar integradas, además, por funcionarios especializados en las materias a tratar en cada una de las reuniones.

Parágrafo 2: Los Estados miembros designarán un delegado en la sede para seguimiento permanente de las actividades de la Secretaría Ejecutiva y enlace con ésta.

### CAPÍTULO IV: DE LA PRESIDENCIA.

Art. 4° Los Delegados de los Estados miembros ejercerán la Presidencia del CIH, en cada reunión, en forma rotativa según el orden alfabético del nombre de los países, salvo que los Representantes decidan otorgar la Presidencia al país anfitrión. El Presi-

dente permanecerá en el ejercicio de sus funciones hasta la próxima reunión del CIH.

**Art. 5º** También serán designados un Vicepresidente y un Relator. El Vicepresidente entrará en funciones en ausencia del Presidente, con las mismas facultades y atribuciones.

## CAPÍTULO V: DE LAS ATRIBUCIONES

**Art. 6º** El CIH tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Determinar acciones e identificar proyectos y obras para mejorar la navegabilidad con el objeto de facilitar el transporte en la Hidrovía.
- b) Determinar las prioridades de las acciones y de los proyectos a realizar, que contribuyan al mejoramiento permanente de las condiciones de navegabilidad, con el objeto de facilitar el transporte en la Hidrovía y las prioridades de las acciones y de los proyectos que se refieran a otros asuntos del citado programa.
- c) Realizar el seguimiento de los proyectos, obras y acciones a que se refieren los incisos "a" y "b", conforme acuerden los Estados miembros.
- d) Evaluar las posibles fuentes de financiamiento disponibles para estudios, proyectos y obras.
- e) Gestionar la cooperación técnica en los términos previstos en el Artículo 2 del presen-

- te Estatuto y el asesoramiento de organismos regionales e internacionales.
- f) Solicitar a los organismos nacionales su colaboración y apoyo para el desarrollo de las distintas actividades comprendidas en el programa de la Hidrovía.
  - g) Solicitar y promover la realización de estudios o la actualización de los existentes sobre las obras y otros temas de importancia para el desarrollo de la Hidrovía.
  - h) Negociar los términos de los acuerdos que fueran necesarios con organismos regionales e internacionales, para la recepción de la cooperación técnica de conformidad con lo previsto en el Artículo 2 del presente Estatuto.
  - i) Promover la compatibilización y simplificación de la legislación y reglamentación vigentes, aplicables a la navegación y al transporte en la Hidrovía y a otros asuntos del citado Programa, con el fin de definir un marco normativo que facilite su competitividad aumentando su eficiencia.
  - j) Convocar Grupos Técnicos para el estudio de asuntos específicos
  - k) Negociar con FONPLATA y otros organismos especializados los términos de los acuerdos específicos para que actúen como agentes financieros en aquellas operaciones en las cuales el CIH fuera el solicitante o beneficiario.

- l) Confeccionar los pliegos de las licitaciones para la contratación de estudios financiados con recursos de cooperación técnica no reembolsable o donaciones; aprobar la precalificación de firmas consultoras y consultores individuales; otorgar la adjudicación de los estudios y celebrar los contratos para su realización.
- m) Aprobar el Plan Anual de Actividades de la Secretaría Ejecutiva.
- n) Encomendar a la Secretaría Ejecutiva la realización de tareas específicas vinculadas con el Programa de la Hidrovía.
- o) Dictar su propio Reglamento Interno y el de la Secretaría Ejecutiva y modificarlos cuando lo considere necesario.
- p) Desempeñar cualquier otra función que los Estados miembros le asignen.

#### CAPÍTULO VI: DE LA SEDE.

- Art. 7° El CIH tiene su sede en la ciudad de Buenos Aires, República Argentina, según las condiciones que se establezcan en el Acuerdo de Sede.

#### CAPÍTULO VII: DE LAS REUNIONES

- Art. 8° El CIH celebrará sus reuniones periódicas en su sede, o en cualquier otro lugar que determine, según un calendario preestablecido. Podrá también celebrar reuniones a solicitud de uno de los Esta-

dos miembros, con aprobación de los demás, por intermedio de la Secretaría Ejecutiva.

Art. 9° El CIH sesionará con la presencia de las cinco delegaciones.

Parágrafo único: Se labrarán actas de cada reunión, las que serán suscritas por los Jefes de Delegación o quienes los reemplacen en ese carácter.

Art. 10 Las decisiones del CIH se adoptarán por unanimidad. Cada Delegación tiene un voto, el cual deberá ser emitido por el Jefe de Delegación o quien lo reemplace en ese carácter. El voto será expresado por las Delegaciones en orden alfabético.

Art. 11 El CIH se reunirá en sesiones plenarias y en sesiones limitadas a la participación de las Delegaciones.

Art. 12 Podrán participar de las reuniones del CIH observadores de organismos regionales e internacionales, de acuerdo con las normas reglamentarias pertinentes.

Art. 13 La Secretaría de las reuniones será ejercida por la Secretaría Ejecutiva del CIH.

#### CAPÍTULO VIII: DE LA SECRETARÍA EJECUTIVA.

Art. 14 La Secretaría Ejecutiva funciona en forma permanente en la sede del CIH.

Art. 15 El cargo de Secretario Ejecutivo deberá ser desempeñado por nacionales de los Estados miembros del CIH, por rotación alfabética.



Parágrafo 1: El Secretario Ejecutivo será designado, a propuesta del Estado miembro que correspondiere, por voto unánime del CIH y durará en sus funciones dos años, pudiendo ser reelegido de la misma forma, por un año. Para posteriores reelecciones anuales se requerirá el mandato expreso y unánime de los Estados miembros.

Parágrafo 2: El Secretario Ejecutivo podrá ser relevado de sus funciones, por razones fundadas, por el voto de por lo menos cuatro Delegaciones.

Art. 16 El personal de la Secretaría Ejecutiva será nombrado por el CIH, a propuesta del Secretario Ejecutivo.

Parágrafo 1: Al formular tales propuestas, el Secretario Ejecutivo, en lo posible, tomará en cuenta una distribución equitativa entre nacionales de los Estados miembros.

Parágrafo 2: El Secretario Ejecutivo podrá, con autorización del CIH, contratar técnicos para la ejecución de tareas específicas.

Art. 17 En el cumplimiento de sus funciones, el Secretario Ejecutivo y el personal de la Secretaría Ejecutiva no solicitarán ni recibirán instrucciones de ningún Gobierno, ni de ninguna autoridad ajena al CIH, y se abstendrán de actuar en forma incompatible con su condición de responsable únicamente ante el CIH.

Art. 18 El CIH y sus funcionarios gozarán en el país sede de las exenciones e inmunidades que se establezcan en el Acuerdo de Sede.

**Parágrafo único:** El Reglamento Interno del CIH establecerá la categoría de los funcionarios a quienes se aplicarán las disposiciones del presente artículo.

**Art. 19** Los Estados miembros podrán poner a disposición de la Secretaría Ejecutiva el personal técnico necesario para la realización de estudios y tareas aprobadas por el CIH, haciéndose cargo de sus honorarios y cualquier otro gasto que demande su comisión de servicios.

**Parágrafo único:** La Secretaría Ejecutiva propondrá al CIH el perfil de experiencia profesional que se requiera en esos casos.

**Art. 20** El Secretario Ejecutivo tiene, además de las precedentemente establecidas, las siguientes funciones:

- a) Preparar, en consulta con el Presidente del CIH, la agenda tentativa de las reuniones.
- b) Efectuar, en consulta con el Presidente, la convocatoria a las reuniones del CIH, remitiendo en esa oportunidad a las Delegaciones de los Estados miembros la agenda tentativa y la documentación correspondiente.
- c) Asistir a las sesiones del CIH, informar y proponer acerca de los asuntos de su competencia que merecieren la atención del Comité.
- d) Representar al CIH cuanto éste así lo disponga.

**Parágrafo único:** El Reglamento Interno del CIH establecerá la categoría de los funcionarios a quienes se aplicarán las disposiciones del presente artículo.

**Art. 19** Los Estados miembros podrán poner a disposición de la Secretaría Ejecutiva el personal técnico necesario para la realización de estudios y tareas aprobadas por el CIH, haciéndose cargo de sus honorarios y cualquier otro gasto que demande su comisión de servicios.

**Parágrafo único:** La Secretaría Ejecutiva propondrá al CIH el perfil de experiencia profesional que se requiera en esos casos.

**Art. 20** El Secretario Ejecutivo tiene, además de las precedentemente establecidas, las siguientes funciones:

- a) Preparar, en consulta con el Presidente del CIH, la agenda tentativa de las reuniones.
- b) Efectuar, en consulta con el Presidente, la convocatoria a las reuniones del CIH, remitiendo en esa oportunidad a las Delegaciones de los Estados miembros la agenda tentativa y la documentación correspondiente.
- c) Asistir a las sesiones del CIH, informar y proponer acerca de los asuntos de su competencia que merecieren la atención del Comité.
- d) Representar al CIH cuanto éste así lo disponga.

- e) Asistir a los Grupos Técnicos que el CIH decidiera convocar, para atender los asuntos que le fueren encomendados.
- f) Solicitar a los organismos nacionales, regionales e internacionales, previa autorización del CIH, la asignación temporaria de personal técnico para la realización de los estudios y tareas que le fueren encomendadas.
- g) Tomar las providencias que le encomiende el CIH ante los organismos regionales e internacionales para la tramitación de cooperación técnica en los términos previstos en el Artículo 2 del presente Estatuto.
- h) Intercambiar informaciones con los organismos regionales e internacionales y, con el conocimiento de la respectiva Delegación, con los organismos nacionales públicos y privados, referidas al Programa de la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira).
- i) Elevar a consideración del CIH en cada reunión el informe de lo actuado.
- j) Elaborar y elevar a consideración del CIH el proyecto de presupuesto de la Secretaría Ejecutiva, estados financieros e informe de auditoría, plan de trabajo y cronograma de actividades.
- k) Cumplir los demás cometidos que le asigne el CIH.

## TRATADO DE MONTEVIDEO 1980

Montevideo, 12 de agosto de 1980

Los GOBIERNOS de la República Argentina, de la República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República de Colombia, de la República de Chile, de la República del Ecuador, de los Estados Unidos Mexicanos, de la República del Paraguay, de la República del Perú, de la República Oriental del Uruguay y de la República de Venezuela.

ANIMADOS por el propósito de fortalecer los lazos de amistad y solidaridad entre sus pueblos.

PERSUADIDOS de que la integración económica regional constituye uno de los principales medios para que los países de América Latina puedan acelerar su proceso de desarrollo económico y social a fin de asegurar un mejor nivel de vida para sus pueblos.

DECIDIDOS a renovar el proceso de integración latinoamericano y a establecer objetivos y mecanismos compatibles con la realidad de la región.

SEGUROS de que la continuación de dicho proceso requiere aprovechar la experiencia positiva obtenida en la aplicación del Tratado de Montevideo del 18 de febrero de 1960.

CONSCIENTES de que es necesario asegurar un tratamiento especial para los países de menor desarrollo económico relativo.

**DISPUESTOS** a impulsar el desarrollo de vínculos de solidaridad y cooperación con otros países y áreas de integración de América Latina, a fin de promover un proceso convergente que conduzca al establecimiento de un mercado común regional.

**CONVENCIDOS** de la necesidad de contribuir a la obtención de un nuevo esquema de cooperación horizontal entre países en vías de desarrollo y sus áreas de integración, inspirado en los principios del derecho internacional en materia de desarrollo.

**TENIENDO EN CUENTA** la decisión adoptada por las Partes Contratantes del Acuerdo General de Aranceles y Comercio que permite concertar acuerdos regionales o generales entre países en vías de desarrollo con el fin de reducir o eliminar mutuamente las trabas a su comercio recíproco.

**CONVIENEN** en suscribir el presente Tratado el cual sustituirá, conforme a las disposiciones en el mismo contenidas, al Tratado que instituye la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio.

## CAPÍTULO I

### Objetivos, funciones y principios

Artículo 1° Por el presente Tratado las Partes Contratantes prosiguen el proceso de integración encaminado a promover el desarrollo económico-social, armónico y equilibrado de la región, y para ese efecto instituyen la Asociación Latinoamericana de Integración (en adelante denominada "Asociación"), cuya sede es la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay.

Dicho proceso tendrá como objetivo a largo plazo el establecimiento, en forma gradual y progresiva, de un mercado común latinoamericano.

**Art. 2°** Las normas y mecanismos del presente Tratado y las que dentro de su marco establezcan los países miembros, tendrán por objeto el desarrollo de las siguientes funciones básicas de la Asociación: la promoción y regulación del comercio recíproco, la complementación económica y el desarrollo de las acciones de cooperación económica que coadyuven a la ampliación de los mercados.

**Art. 3°** En la aplicación del presente Tratado y en la evolución hacia su objetivo final, los países miembros tomarán en cuenta los siguientes principios:

- a) Pluralismo, sustentado en la voluntad de los países miembros para su integración, por encima de la diversidad que en materia política y económica pudiera existir en la región;
- b) Convergencia, que se traduce en la multilateralización progresiva de los acuerdos de alcance parcial, mediante negociaciones periódicas entre los países miembros, en función del establecimiento del mercado común latinoamericano;
- c) Flexibilidad, caracterizada por la capacidad para permitir la concertación de acuerdos de alcance parcial, regulada en forma compatible con la consecución progresiva de su convergencia y el fortalecimiento de los vínculos de integración;
- d) Tratamientos diferenciales, establecidos en la forma que en cada caso se determine, tanto en los mecanismos de alcance regional como en los de alcance parcial, sobre la ba-

se de tres categorías de países, que se integrarán tomando en cuenta sus características económico-estructurales. Dichos tratamientos serán aplicados en una determinada magnitud a los países de desarrollo intermedio y de manera más favorable a los países de menor desarrollo económico relativo; y

- e) Múltiple, para posibilitar distintas formas de concertación entre los países miembros, en armonía con los objetivos y funciones del proceso de integración, utilizando todos los instrumentos que sean capaces de dinamizar y ampliar los mercados a nivel regional.

## CAPÍTULO II

### Mecanismos

- Art. 4° Para el cumplimiento de las funciones básicas de la Asociación establecidas por el artículo 2 del presente Tratado, los países miembros establecen un área de preferencias económicas, compuesta por una preferencia arancelaria regional, por acuerdos de alcance regional y por acuerdos de alcance parcial.

### SECCIÓN PRIMERA

#### Preferencia arancelaria regional

- Art. 5° Los países miembros se otorgarán recíprocamente una preferencia arancelaria regional, que se aplicará con referencia al nivel que rija para terceros



países y se sujetará a la reglamentación correspondiente.

## SECCIÓN SEGUNDA

### Acuerdos de alcance regional

Art. 6° Los acuerdos de alcance regional son aquellos en los que participan todos los países miembros.

Se celebrarán en el marco de los objetivos y disposiciones del presente Tratado, y podrán referirse a las materias y comprender los instrumentos previstos para los acuerdos de alcance parcial establecidos en la sección tercera del presente capítulo.

## SECCIÓN TERCERA

### Acuerdos de alcance parcial

Art. 7° Los acuerdos de alcance parcial son aquellos en cuya celebración no participa la totalidad de los países miembros, y propenderán a crear las condiciones necesarias para profundizar el proceso de integración regional mediante su progresiva multilateralización.

Los derechos y obligaciones que se establezcan en los acuerdos de alcance parcial regirán exclusivamente para los países miembros que los suscriban o que a ellos adhieran.

Art. 8° Los acuerdos de alcance parcial podrán ser comerciales, de complementación económica, agropecuarios, de promoción del comercio o adoptar

otras modalidades de conformidad con el artículo 14 del presente Tratado.

Art. 9° Los acuerdos de alcance parcial se regirán por las siguientes normas generales:

- a) Deberán estar abiertos a la adhesión, previa negociación, de los demás países miembros;
- b) Deberán contener cláusulas que propicien la convergencia a fin de que sus beneficios alcancen a todos los países miembros;
- c) Podrán contener cláusulas que propicien la convergencia con otros países latinoamericanos, de conformidad con los mecanismos establecidos en el presente Tratado;
- d) Contendrán tratamientos diferenciales en función de las tres categorías de países reconocidas por el presente Tratado, cuyas formas de aplicación se determinarán en cada acuerdo, así como procedimientos de negociación para su revisión periódica a solicitud de cualquier país miembro que se considere perjudicado;
- e) La desgravación podrá efectuarse para los mismos productos o subpartidas arancelarias y sobre la base de una rebaja porcentual respecto de los gravámenes aplicados a la importación originaria de los países no participantes;
- f) Deberán tener un plazo mínimo de un año de duración; y

- g) Podrán contener, entre otras, normas específicas en materia de origen, cláusulas de salvaguardia, restricciones no arancelarias, retiro de concesiones, renegociación de concesiones, denuncia, coordinación y armonización de políticas. En el caso de que tales normas específicas no se hubieran adoptado, se tendrán en cuenta las disposiciones que establezcan los países miembros en las respectivas materias, con alcance general.

**Art. 10** Los acuerdos comerciales tienen por finalidad exclusiva la promoción del comercio entre los países miembros, y se sujetarán a las normas específicas que se establezcan al efecto.

**Art. 11** Los acuerdos de complementación económica tienen por objetivo, entre otros, promover el máximo aprovechamiento de los factores de la producción, estimular la complementación económica, asegurar condiciones equitativas de competencia, facilitar la concurrencia de los productos al mercado internacional e impulsar el desarrollo equilibrado y armónico de los países miembros.

Estos acuerdos se sujetarán a las normas específicas que se establezcan al efecto.

**Art. 12** Los acuerdos agropecuarios tienen por objeto fomentar y regular el comercio agropecuario intraregional. Deben contemplar elementos de flexibilidad que tengan en cuenta las características socio-económicas de la producción de los países participantes. Estos acuerdos podrán estar referidos a productos específicos o a grupos de productos y podrán basarse en concesiones temporales, estacionales, por cupos o mixtas, o en contratos entre organismos estatales o paraestatales. Se sujetarán

a las normas específicas que se establezcan al efecto.

**Art. 13** Los acuerdos de promoción del comercio estarán referidos a materias no arancelarias y tenderán a promover las corrientes de comercio intrarregional. Se sujetarán a las normas específicas que se establezcan al efecto.

**Art. 14** Los países miembros podrán establecer, mediante las reglamentaciones correspondientes, normas específicas para la concertación de otras modalidades de acuerdos de alcance parcial.

A ese efecto, tomarán en consideración, entre otras materias, la cooperación científica y tecnológica, la promoción del turismo y la preservación del medio ambiente.

### CAPÍTULO III

#### Sistema de apoyo a los países de menor desarrollo económico relativo

**Art. 15** Los países miembros establecerán condiciones favorables para la participación de los países de menor desarrollo económico relativo en el proceso de integración económica, basándose en los principios de la no reciprocidad y de la cooperación comunitaria.

**Art. 16** Con el propósito de asegurarles un tratamiento preferencial efectivo, los países miembros establecerán la apertura de los mercados, así como concertarán programas y otras modalidades específicas de cooperación.

- Art. 17 Las acciones en favor de los países de menor desarrollo económico relativo se concretarán a través de acuerdos de alcance regional y acuerdos de alcance parcial.

A fin de asegurar la eficacia de tales acuerdos, los países miembros deberán formalizar normas negociadas vinculadas con la preservación de las preferencias, la eliminación de las restricciones no arancelarias y la aplicación de cláusulas de salvaguardia en casos justificados.

## SECCIÓN PRIMERA

### Acuerdos de alcance regional

- Art. 18 Los países miembros aprobarán sendas nóminas negociadas de productos preferentemente industriales, originarios de cada país de menor desarrollo económico relativo, para los cuales se acordará sin reciprocidad, la eliminación total de gravámenes aduaneros y demás restricciones por parte de todos los demás países de la Asociación.

Los países miembros establecerán los procedimientos necesarios para lograr la ampliación progresiva de las respectivas nóminas de apertura, pudiendo realizar las negociaciones correspondientes cuando lo estimen conveniente.

Asimismo, procurarán establecer mecanismos eficaces de compensación para los efectos negativos que incidan en el comercio intrarregional de los países de menor desarrollo económico relativo mediterráneos.

## SECCIÓN SEGUNDA

### Acuerdos de alcance parcial

- Art. 19 Los acuerdos de alcance parcial que negocien los países de menor desarrollo económico relativo con los demás países miembros, se ajustarán, en lo que sea pertinente, a las disposiciones previstas en los artículos 8 y 9 del presente Tratado.
- Art. 20 A fin de promover una efectiva cooperación colectiva en favor de los países de menor desarrollo económico relativo, los países miembros negociarán con cada uno de ellos Programas Especiales de Cooperación.
- Art. 21 Los países miembros podrán establecer programas y acciones de cooperación en las áreas de preinversión, financiamiento y tecnología destinados fundamentalmente a prestar apoyo a los países de menor desarrollo económico relativo y, entre ellos, especialmente a los países mediterráneos, para facilitar el aprovechamiento de las desgravaciones arancelarias.
- Art. 22 Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos precedentes, podrán establecerse, dentro de los tratamientos en favor de los países de menor desarrollo económico relativo, acciones de cooperación colectiva y parcial, que contemplen mecanismos eficaces destinados a compensar la situación desventajosa que afrontan Bolivia y Paraguay por su mediterraneidad.

Siempre que en la preferencia arancelaria regional a que se refiere el artículo 5 del presente Tratado

se adopten criterios de gradualidad en el tiempo, se procurarán preservar los márgenes otorgados en favor de los países mediterráneos, mediante desgravaciones acumulativas.

Asimismo, se procurará establecer fórmulas de compensación tanto en la preferencia arancelaria regional, cuando ésta se profundice, como en los acuerdos de alcance regional y parcial.

- Art. 23 Los países miembros procurarán otorgar facilidades para el establecimiento en sus territorios de zonas, depósitos o puertos francos y otras facilidades administrativas de tránsito internacional, en favor de los países mediterráneos.

#### CAPÍTULO IV

##### Convergencia y cooperación con otros países y áreas de integración económica de América Latina

- Art. 24 Los países miembros podrán establecer regímenes de asociación o de vinculación multilateral, que propicien la convergencia con otros países y áreas de integración económica de América Latina, incluyendo la posibilidad de convenir con dichos países o áreas el establecimiento de una preferencia arancelaria latinoamericana.

Los países miembros reglamentarán oportunamente las características que deberán tener dichos regímenes.

- Art. 25 Asimismo, los países miembros podrán concertar acuerdos de alcance parcial con otros países y áreas de integración económica de América Latina, de acuerdo con las diversas modalidades pre-

vistas en la sección tercera del capítulo II del presente Tratado, y en los términos de las respectivas disposiciones reglamentarias.

Sin perjuicio de lo anterior, estos acuerdos se sujetarán a las siguientes normas:

- a) Las concesiones que otorguen los países miembros participantes, no se harán extensivas a los demás, salvo a los países de menor desarrollo económico relativo;
- b) Cuando un país miembro incluya productos ya negociados en acuerdos parciales con otros países miembros, las concesiones que otorgue podrán ser superiores a las convenidas con aquéllos, en cuyo caso se realizarán consultas con los países miembros afectados con el fin de encontrar soluciones mutuamente satisfactorias, salvo que en los acuerdos parciales respectivos se hayan pactado cláusulas de extensión automática o de renuncia a las preferencias incluidas en los acuerdos parciales a que se refiere el presente artículo; y
- c) Deberán ser apreciados multilateralmente por los países miembros en el seno del Comité a efectos de conocer el alcance de los acuerdos pactados y facilitar la participación de otros países miembros en los mismos.



## CAPÍTULO V

### Cooperación con otras áreas de integración económica

**Art. 26** Los países miembros realizarán las acciones necesarias para establecer y desarrollar vínculos de solidaridad y cooperación con otras áreas de integración fuera de América Latina, mediante la participación de la Asociación en los programas que se realicen a nivel internacional en materia de cooperación horizontal, en ejecución de los principios normativos y compromisos asumidos en el contexto de la Declaración y Plan de Acción para la obtención de un Nuevo Orden Económico Internacional y de la Carta de los Derechos y Deberes Económicos de los Estados.

El Comité dictará las medidas adecuadas para facilitar el cumplimiento de los objetivos señalados.

**Art. 27** Asimismo los países miembros podrán concertar acuerdos de alcance parcial con otros países en desarrollo o respectivas áreas de integración económica fuera de América Latina, de acuerdo con las diversas modalidades previstas en la sección tercera del capítulo II del presente Tratado, y en los términos de las respectivas disposiciones reglamentarias.

Sin perjuicio de lo anterior, estos acuerdos se sujetarán a las siguientes normas:

- a) Las concesiones que otorguen los países miembros participantes en ellos, no se harán extensivas a los demás, salvo a los países de menor desarrollo económico relativo;

- b) Cuando se incluyan productos ya negociados con otros países miembros en acuerdos de alcance parcial, las concesiones que se otorguen no podrán ser superiores a las convenidas con aquéllos, y si lo fueran se extenderán automáticamente a esos países; y
- c) Deberá declararse su compatibilidad con los compromisos contraídos por los países miembros en el marco del presente Tratado y de acuerdo con los literales a) y b) del presente artículo.

## CAPÍTULO VI

### Organización institucional

- Art. 28 Los órganos políticos de la Asociación son:
- a) El Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores (denominado en este Tratado "Consejo");
  - b) La Conferencia de Evaluación y Convergencia (denominada en este Tratado "Conferencia"); y
  - c) El Comité de Representantes (denominado en este Tratado "Comité").
- Art. 29 El órgano técnico de la Asociación es la Secretaría General (denominada en este Tratado "Secretaría").

**Art. 30** El Consejo es el órgano supremo de la Asociación y adoptará las decisiones que correspondan a la conducción política superior del proceso de integración económica.

El Consejo tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Dictar normas generales que tiendan al mejor cumplimiento de los objetivos de la Asociación, así como al desarrollo armónico del proceso de integración;
- b) Examinar el resultado de las tareas cumplidas por la Asociación;
- c) Adoptar medidas correctivas de alcance multilateral de acuerdo con las recomendaciones adoptadas por la Conferencia en los términos del artículo 33, literal a) del presente Tratado;
- d) Establecer las directivas a las cuales deberán ajustar sus labores los restantes órganos de la Asociación;
- e) Fijar las normas básicas que regulen las relaciones de la Asociación con otras asociaciones regionales, organismos o entidades internacionales;
- f) Revisar y actualizar las normas básicas que regulen los acuerdos de convergencia y cooperación con otros países en desarrollo y las respectivas áreas de integración económica;

- g) Tomar conocimiento de los asuntos que le hayan sido elevados por los otros órganos políticos y resolverlos;
- h) Delegar en los restantes órganos políticos la facultad de tomar decisiones en materias específicas destinadas a permitir el mejor cumplimiento de los objetivos de la Asociación;
- i) Aceptar la adhesión de nuevos países miembros;
- j) Acordar enmiendas y adiciones al Tratado en los términos del artículo 61;
- k) Designar al Secretario General; y
- l) Establecer su propio Reglamento.

Art. 31 El Consejo estará constituido por los Ministros de Relaciones Exteriores de los países miembros. Sin embargo, cuando en algunos de éstos la competencia de los asuntos de integración estuviera asignada a un Ministro o Secretario de Estado distinto al de Relaciones Exteriores, los países miembros podrán estar representados en el Consejo, con plenos poderes, por el Ministro o el Secretario respectivo.

Art. 32 El Consejo sesionará y tomará decisiones con la presencia de la totalidad de los países miembros.

El Consejo se reunirá por convocatoria del Comité.

**Art. 33**      **La Conferencia tendrá las siguientes atribuciones:**

- a) Examinar el funcionamiento del proceso de integración en todos sus aspectos, y la convergencia de los acuerdos de alcance parcial, a través de su multilateralización progresiva, así como recomendar al Consejo la adopción de medidas correctivas de alcance multilateral;
- b) Promover acciones de mayor alcance en materia de integración económica;
- c) Efectuar revisiones periódicas de la aplicación de los tratamientos diferenciales, que tengan en cuenta no sólo la evolución de la estructura económica de los países y consecuentemente su grado de desarrollo, sino también el aprovechamiento efectivo que hayan realizado los países beneficiarios del tratamiento diferencial aplicado, así como de los procedimientos que busquen el perfeccionamiento en la aplicación de dichos tratamientos;
- d) Evaluar los resultados del sistema de apoyo a los países de menor desarrollo económico relativo y adoptar medidas para su aplicación más efectiva;
- e) Realizar las negociaciones multilaterales para la fijación y profundización de la preferencia arancelaria regional;
- f) Propiciar la negociación y concertación de acuerdos de alcance regional en los que participen todos los países miembros y que se refieran a cualquier materia objeto del pre-

sente Tratado, conforme a lo dispuesto en el artículo;

g) Cumplir con las tareas que le encomiende el Consejo;

h) Encargar a la Secretaría los estudios que estime convenientes;

i) Aprobar su propio Reglamento.

**Art. 34** La Conferencia estará integrada por Plenipotenciarios de los países miembros.

La Conferencia se reunirá cada tres años en sesión ordinaria por convocatoria del Comité, y en las demás oportunidades en que éste la convoque en forma extraordinaria para tratar asuntos específicos de su competencia.

La Conferencia sesionará y tomará decisiones con la presencia de todos los países miembros.

**Art. 35** El Comité es el órgano permanente de la Asociación y tendrá las siguientes atribuciones y obligaciones:

a) Promover la concertación de acuerdos de alcance regional, en los términos del artículo 6 del presente Tratado y, con ese fin, convocar reuniones gubernamentales por lo menos anualmente, con el objeto de:

(1) Dar continuidad a las actividades del nuevo proceso de integración;

(2) Evaluar y orientar el funcionamiento del proceso;

- (3) Analizar y promover medidas para lograr mecanismos más avanzados de integración; y
  - (4) Empezar negociaciones sectoriales o multisectoriales con la participación de todos los países miembros, para concertar acuerdos de alcance regional, referidos básicamente a desgravaciones arancelarias;
- b) Adoptar las medidas necesarias para la ejecución del presente Tratado y de todas sus normas complementarias;
  - c) Reglamentar el presente Tratado;
  - d) Cumplir con las tareas que le encomienden el Consejo y la Conferencia;
  - e) Aprobar el programa anual de trabajos de la Asociación y su presupuesto anual;
  - f) Fijar las contribuciones de los países miembros al presupuesto de la Asociación;
  - g) Aprobar, a propuesta del Secretario General, la estructura de la Secretaría;
  - h) Convocar al Consejo y a la Conferencia;
  - i) Representar a la Asociación ante terceros países;
  - j) Encomendar estudios a la Secretaría;

- k) Formular recomendaciones al Consejo y a la Conferencia;
- l) Presentar informes al Consejo acerca de sus actividades;
- m) Proponer fórmulas para resolver las cuestiones planteadas por los países miembros, cuando fuera alegada la inobservancia de algunas de las normas o principios del presente Tratado;
- n) Apreciar multilateralmente los acuerdos parciales que celebren los países en los términos del artículo 25 del presente Tratado;
- ñ) Declarar la compatibilidad de los acuerdos parciales que celebren los países miembros en los términos del artículo 27 del presente Tratado;
- o) Crear órganos auxiliares;
- p) Aprobar su propio Reglamento; y
- q) Atender los asuntos de interés común que no sean de la competencia de los otros órganos de la Asociación.

Art. 36 El Comité estará constituido por un Representante Permanente de cada país miembro con derecho a un voto.

Cada Representante Permanente tendrá un Alterno.



Art. 37 El Comité sesionará y adoptará resoluciones con la presencia de Representantes de dos tercios de los países miembros.

Art. 38 La Secretaría será dirigida por un Secretario General y estará compuesta por personal técnico y administrativo.

El Secretario General ejercerá su cargo por un período de tres años y podrá ser reelegido por otro período igual.

El Secretario General se desempeñará en tal carácter con relación a todos los órganos políticos de la Asociación.

La Secretaría tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

- a) Formular propuestas a los órganos de la Asociación que corresponda, a través del Comité, orientados a la mejor consecución de los objetivos y el cumplimiento de las funciones de la Asociación;
- b) Realizar los estudios necesarios para cumplir sus funciones técnicas y los que le fueren encomendados por el Consejo, la Conferencia y el Comité, y desarrollar las demás actividades previstas en el programa anual de trabajos;
- c) Realizar estudios y gestiones encaminadas a proponer a los países miembros, a través de sus Representaciones Permanentes, la concertación de acuerdos previstos por el presente Tratado dentro de las orientaciones fijadas por el Consejo y la Conferencia;

- d) Representar a la Asociación ante organismos y entidades internacionales de carácter económico con el objeto de tratar asuntos de interés común;
- e) Administrar el patrimonio de la Asociación y representarla, a ese efecto, en actos y contratos de derecho público y privado;
- f) Solicitar el asesoramiento técnico y la colaboración de personas y de organismos nacionales e internacionales;
- g) Proponer al Comité la creación de órganos auxiliares;
- h) Procesar y suministrar, en forma sistemática y actualizada, a los países miembros, las informaciones estadísticas y sobre regímenes de regulación del comercio exterior de los países miembros que faciliten la preparación y realización de negociaciones en los diversos mecanismos de la Asociación y el posterior aprovechamiento de las respectivas concesiones;
- i) Analizar por iniciativa propia, para todos los países, o a pedido del Comité, el cumplimiento de los compromisos convenidos y evaluar las disposiciones legales de los países miembros que alteren directa o indirectamente las concesiones pactadas;
- j) Convocar las reuniones de los órganos auxiliares no gubernamentales y coordinar su funcionamiento;

- k) Realizar evaluaciones periódicas de la marcha del proceso de integración y mantener un seguimiento permanente de las actividades emprendidas por la Asociación y de los compromisos de los acuerdos logrados en el marco de la misma;
- l) Organizar y poner en funcionamiento una Unidad de Promoción Económica para los países de menor desarrollo económico relativo y realizar gestiones para la obtención de recursos técnicos y financieros así como estudios y proyectos para el cumplimiento del programa de promoción. Elaborar, asimismo, un informe anual sobre el aprovechamiento efectuado del sistema de apoyo a los países de menor desarrollo económico relativo;
- m) Preparar el presupuesto de gastos de la Asociación, para su aprobación por el Comité, así como las ulteriores reformas que fueren necesarias;
- n) Preparar y presentar al Comité los proyectos de programas anuales de trabajo;
- ñ) Contratar, admitir y prescindir del personal técnico y administrativo, de acuerdo con las normas que reglamenten su estructura;
- o) Cumplir con lo solicitado por cualquiera de los órganos políticos de la Asociación; y
- p) Presentar anualmente al Comité un informe de los resultados de la aplicación del presente Tratado y de las disposiciones jurídicas que de él se deriven.

- Art. 39 El Secretario General será designado por el Consejo.
- Art. 40 En el desempeño de sus funciones, el titular del órgano técnico, así como el personal técnico y administrativo, no solicitarán ni recibirán instrucciones de ningún Gobierno ni de entidades nacionales o internacionales. Se abstendrán de cualquier actitud incompatible con su calidad de funcionarios internacionales.
- Art. 41 Los países miembros se comprometen a respetar el carácter internacional de las funciones del Secretario General y del personal de la Secretaría o de sus expertos y consultores contratados, y a abstenerse de ejercer sobre ellos cualquier influencia en el desempeño de sus funciones.
- Art. 42 Se establecerán órganos auxiliares de consulta, asesoramiento y apoyo técnico. En particular, uno integrado por funcionarios responsables de la política de integración de los países miembros.
- Se establecerán, asimismo, órganos auxiliares de carácter consultivo, integrados por representantes de los diversos sectores de la actividad económica de cada uno de los países miembros.
- Art. 43 El Consejo, la Conferencia y el Comité adoptarán sus decisiones con el voto afirmativo de dos tercios de los países miembros.
- Se exceptúan de esta norma general las decisiones sobre las siguientes materias, las cuales se aprobarán con los dos tercios de votos afirmativos y sin que haya voto negativo:

- a) Enmiendas o adiciones al presente Tratado;
- b) Adopción de las decisiones que correspondan a la conducción política superior del proceso de integración;
- c) Adopción de las decisiones que formalicen el resultado de las negociaciones multilaterales para la fijación y profundización de la preferencia arancelaria regional;
- d) Adopción de las decisiones encaminadas a multilateralizar a nivel regional los acuerdos de alcance parcial;
- e) Aceptación de la adhesión de nuevos países miembros;
- f) Reglamentación de las normas del Tratado;
- g) Determinación de los porcentajes de contribuciones de los países miembros al presupuesto de la Asociación;
- h) Adopción de medidas correctivas que surjan de las evaluaciones de la marcha del proceso de integración;
- i) Autorización de un plazo menor de cinco años, respecto de obligaciones, en caso de denuncia del Tratado;
- j) Adopción de las directivas a las cuales deberán ajustar sus labores los órganos de la Asociación; y
- k) Fijación de las normas básicas que regulen las relaciones de la Asociación con otras

asociaciones regionales, organismos o entidades internacionales.

La abstención no significará voto negativo. La ausencia en el momento de la votación se interpretará como abstención.

El Consejo podrá eliminar temas de esta lista de excepciones, con la aprobación de dos tercios de votos afirmativos y sin que haya voto negativo.

## CAPÍTULO VII

### Disposiciones generales

- Art. 44 Las ventajas, favores, franquicias, inmunidades y privilegios que los países miembros apliquen a productos originarios de o destinados a cualquier otro país miembro o no miembro, por decisiones o acuerdos que no estén previstos en el presente Tratado o en el Acuerdo de Cartagena, serán inmediata o incondicionalmente extendidos a los restantes países miembros.
- Art. 45 Las ventajas, favores, franquicias, inmunidades y privilegios ya concedidos o que se concedieren en virtud de convenios entre países miembros o entre éstos y terceros países, a fin de facilitar el tráfico fronterizo, regirán exclusivamente para los países que los suscriban o los hayan suscrito.
- Art. 46 En materia de impuestos, tasas y otros gravámenes internos, los productos originarios del territorio de un país miembro gozarán en el territorio de los demás países miembros de un tratamiento no menos favorable al que se aplique a productos similares nacionales.

Los países miembros adoptarán las providencias que, de conformidad con sus respectivas Constituciones Nacionales, sean necesarias para dar cumplimiento a la disposición precedente.

- Art. 47 En el caso de productos incluidos en la preferencia arancelaria regional o en acuerdos de alcance regional o parcial, que no sean producidos o no se produzcan en cantidades sustanciales en su territorio, cada país miembro tratará de evitar que los tributos u otras medidas internas que se apliquen deriven en la anulación o reducción de cualquier concesión o ventaja obtenida por cualquier país miembro como resultado de las negociaciones respectivas.

Si un país miembro se considera perjudicado por las medidas mencionadas en el párrafo anterior, podrá recurrir al Comité con el fin de que se examine la situación planteada y se formulen las recomendaciones que correspondan.

- Art. 48 Los capitales procedentes de los países miembros de la Asociación gozarán en el territorio de los otros países miembros de un tratamiento no menos favorable que aquel que se concede a los capitales provenientes de cualquier otro país no miembro, sin perjuicio de las previsiones de los acuerdos que puedan celebrar en esta materia los países miembros, en los términos del presente Tratado.

- Art. 49 Los países miembros podrán establecer normas complementarias de política comercial que regulen, entre otras materias, la aplicación de restricciones no arancelarias, el régimen de origen, la adopción de cláusulas de salvaguardia, los regí-

menes de fomento a las exportaciones y el tráfico fronterizo.

**Art. 50** Ninguna disposición del presente Tratado será interpretada como impedimento para la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la:

- a) Protección de la moralidad pública;
- b) Aplicación de leyes y reglamentos de seguridad;
- c) Regulación de las importaciones o exportaciones de armas, municiones y otros materiales de guerra y, en circunstancias excepcionales, de todos los demás artículos militares;
- d) Protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales;
- e) Importación y exportación de oro y plata metálicos;
- f) Protección del patrimonio nacional de valor artístico, histórico o arqueológico; y
- g) Exportación, utilización y consumo de materiales nucleares, productos radiactivos o cualquier otro material utilizable en el desarrollo o aprovechamiento de la energía nuclear.

**Art. 51** Los productos importados o exportados por un país miembro gozarán de libertad de tránsito dentro del territorio de los demás países miembros y estarán sujetos exclusivamente al pago de las tasas



normalmente aplicables a las prestaciones de servicios.

## CAPÍTULO VIII

### Personalidad jurídica, inmunidades y privilegios

**Art. 52.** La Asociación gozará de completa personalidad jurídica y especialmente de capacidad para:

- a) Contratar;
- b) Adquirir los bienes muebles e inmuebles indispensables para la realización de sus objetivos y disponer de ellos;
- c) Demandar en juicio; y
- d) Conservar fondos en cualquier moneda y hacer las transferencias necesarias.

**Art. 53** Los Representantes y demás funcionarios diplomáticos de los países miembros acreditados ante la Asociación, así como los funcionarios y asesores internacionales de la Asociación, gozarán en el territorio de los países miembros de las inmunidades y privilegios diplomáticos y demás, necesarios para el ejercicio de sus funciones.

Los países miembros se comprometen a celebrar en el plazo más breve posible un acuerdo destinado a reglamentar lo dispuesto en el párrafo anterior, en el cual se definirán dichos privilegios e inmunidades.

La Asociación celebrará un acuerdo con el Gobierno de la República Oriental del Uruguay a

normalmente aplicables a las prestaciones de servicios.

## CAPÍTULO VIII

### Personalidad jurídica, inmunidades y privilegios

**Art. 52.** La Asociación gozará de completa personalidad jurídica y especialmente de capacidad para:

- a) Contratar;
- b) Adquirir los bienes muebles e inmuebles indispensables para la realización de sus objetivos y disponer de ellos;
- c) Demandar en juicio; y
- d) Conservar fondos en cualquier moneda y hacer las transferencias necesarias.

**Art. 53** Los Representantes y demás funcionarios diplomáticos de los países miembros acreditados ante la Asociación, así como los funcionarios y asesores internacionales de la Asociación, gozarán en el territorio de los países miembros de las inmunidades y privilegios diplomáticos y demás, necesarios para el ejercicio de sus funciones.

Los países miembros se comprometen a celebrar en el plazo más breve posible un acuerdo destinado a reglamentar lo dispuesto en el párrafo anterior, en el cual se definirán dichos privilegios e inmunidades.

La Asociación celebrará un acuerdo con el Gobierno de la República Oriental del Uruguay a

efectos de precisar los privilegios e inmunidades de que gozarán dicha Asociación, sus órganos y sus funcionarios y asesores internacionales.

- Art. 54 La personalidad jurídica de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, establecida por el Tratado de Montevideo suscrito el 18 de febrero de 1960 continuará, para todos sus efectos, en la Asociación Latinoamericana de Integración. Por lo tanto, desde el momento en que entre en vigencia el presente Tratado, los derechos y obligaciones de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio corresponderán a la Asociación Latinoamericana de Integración.

## CAPÍTULO IX

### Disposiciones finales

- Art. 55 El presente Tratado no podrá ser firmado con reservas ni éstas podrán ser recibidas en ocasión de su ratificación o adhesión.
- Art. 56 El presente Tratado será ratificado por los países signatarios en el más breve plazo posible.
- Art. 57 El presente Tratado entrará en vigor treinta días después del depósito del tercer instrumento de ratificación con relación a los tres primeros países que lo ratifiquen. Para los demás signatarios, entrará en vigor el trigésimo día posterior al depósito del respectivo instrumento de ratificación, y en el orden en que fueran depositadas las ratificaciones.

Los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de la República Oriental del Uruguay, el cual comunicará la fecha de depósito

a los Gobiernos de los Estados que hayan firmado el presente Tratado y a los que en su caso hayan adherido.

El Gobierno de la República Oriental del Uruguay notificará al Gobierno de cada uno de los Estados signatarios la fecha de la entrada en vigor del presente Tratado.

**Art. 58** Después de su entrada en vigor el presente Tratado quedará abierto a la adhesión de aquellos países latinoamericanos que así lo soliciten. La aceptación de la adhesión será adoptada por el Consejo.

El Tratado entrará en vigor para el país adherente treinta días después de la fecha de su admisión.

Los países adherentes deberán poner en vigencia en esa fecha los compromisos derivados de la preferencia arancelaria regional y de los acuerdos de alcance regional que se hubieran celebrado a la fecha de la adhesión.

**Art. 59** Las disposiciones del presente Tratado no afectarán los derechos y obligaciones resultantes de convenios suscritos por cualquiera de los países signatarios con anterioridad a su entrada en vigor.

**Art. 60** Las disposiciones del presente Tratado no afectarán los derechos y obligaciones resultantes de convenios suscritos por cualquiera de los países signatarios entre su firma y el momento en que la ratifique. Para los países que adhieran con posterioridad como miembros de la Asociación, las disposiciones de este artículo se refieren a los convenios suscritos con anterioridad a su incorporación.

Cada país miembro tomará, sin embargo, las providencias necesarias para armonizar las disposiciones de los convenios vigentes con los objetivos del presente Tratado.

- Art. 61 Los países miembros podrán introducir enmiendas o adiciones al presente Tratado, las que deberán ser formalizadas en protocolos que entrarán en vigor cuando hayan sido ratificados por todos los países miembros y depositados los respectivos instrumentos, salvo que en ellos se estableciere otro criterio.
- Art. 62 El presente Tratado tendrá duración indefinida.
- Art. 63 El país miembro que desee desligarse del presente Tratado deberá comunicar tal intención a los demás países miembros en una de las sesiones del Comité, efectuando la entrega formal del documento de la denuncia ante dicho órgano un año después de realizada la referida comunicación. Formalizada la denuncia cesarán automáticamente, para el Gobierno denunciante, los derechos y obligaciones que correspondan a su condición de país miembro.

Sin perjuicio de lo anterior, los derechos y obligaciones emergentes de la preferencia arancelaria regional mantendrán su vigencia por cinco años más, salvo que en oportunidad de la denuncia los países miembros acuerden lo contrario. Este plazo se contará a partir de la fecha de la formalización de la denuncia.

En lo referente a los derechos y obligaciones emergentes de acuerdos de alcance regional y parcial, la situación del país miembro denunciante deberá ajustarse a las normas específicas que se

hubieren fijado en cada acuerdo. De no existir estas previsiones se aplicará la disposición general del párrafo anterior del presente artículo.

**Art. 64** El presente Tratado se denominará Tratado de Montevideo 1980.

## CAPÍTULO X

### Disposiciones transitorias

**Art. 65** Hasta tanto todos los países signatarios hubieran ratificado el presente Tratado, a partir de su entrada en vigor por la ratificación de los primeros tres, se aplicarán a los países signatarios que no lo hubieran hecho aún, tanto en sus relaciones recíprocas como en las relaciones con los países signatarios ratificantes, las disposiciones de la estructura jurídica del Tratado de Montevideo de 18 de febrero de 1960, en lo que corresponda, y en particular las resoluciones adoptadas en la Reunión del Consejo de Ministros de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio celebrada el 12 de agosto de 1980.

Estas disposiciones no se continuarán aplicando a las relaciones entre los países signatarios que hubieran ratificado el presente Tratado y los que aún no lo hubieren hecho, a partir de un año de su entrada en vigor.

**Art. 66** Los órganos de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, establecidos por el Tratado de Montevideo de 18 de febrero de 1960, dejarán de existir a partir de la entrada en vigor del presente Tratado.

- Art. 67 Los países signatarios no ratificantes podrán participar en los órganos de la Asociación con voz y voto, si les fuera posible o fuese de su interés, hasta tanto se opere la ratificación o se venza el plazo establecido en el segundo párrafo del artículo 65.
- Art. 68 A los países signatarios que ratifiquen el presente Tratado después que éste haya entrado en vigor, les serán aplicables todas las disposiciones que hubieran aprobado hasta ese momento los órganos de la Asociación.
- Art. 69 Las resoluciones aprobadas por el Consejo de Ministros de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio en su Reunión del 12 de agosto de 1980 se incorporarán al ordenamiento jurídico del presente Tratado una vez que éste entre en vigor.

HECHO en la ciudad de Montevideo a los doce días del mes de agosto del año mil novecientos ochenta, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos. El Gobierno de la República Oriental del Uruguay será el depositario del presente Tratado y enviará copia debidamente autenticada del mismo a los Gobiernos de los demás países signatarios y adherentes.

**ANEXO II**  
**REGLAMENTOS DE LA HIDROVÍA**  
**PARAGUAY - PARANÁ**  
**(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)**

**APROBADOS EN LA V REUNIÓN**  
**ORDINARIA DE CANCELLERES DE LA**  
**CUENCA DEL PLATA EN FECHA 14 DE**  
**DICIEMBRE DE 1997, EN LA CIUDAD DE**  
**MONTEVIDEO - URUGUAY**



## ANEXO F

### ÍNDICE DE L

1. REGLAMENTO ÚNICO DE  
SOBRE CUBIERTA EN EM
2. REGLAMENTO ÚNICO DE
3. GLOSARIO UNIFORME D  
LA HIDROVÍA
4. REGLAMENTO PARA PRI
5. REGLAMENTO PARA DE  
LAS EMBARCACIONES D
6. PLAN DE COMUNICACIO  
NAVEGACIÓN DE LA HII
7. RÉGIMEN ÚNICO DE DIM  
CONVOYES DE LA HIDRO
8. REGLAMENTO ÚNICO PA  
FRANCOBORDO Y ESTAI
9. DOCUMENTO DE EXIGE  
MATRICULACIÓN DE EM
10. REGLAMENTO DE RECO  
CERTIFICADO DE SEGUR  
HIDROVÍA
11. RÉGIMEN ÚNICO DE INF

**ACTUALMENTE SE ENCUENTRAN EN PROCESO DE APROBACIÓN DEL CIH LOS SIGUIENTES REGLAMENTOS:**

- 1. RÉGIMEN UNIFORME SOBRE PILOTAJE**
- 2. RÉGIMEN ÚNICO DE SEGURIDAD (ADECUACIÓN AL SOLAS)**
- 3. REGLAMENTO DEL PROTOCOLO SOBRE ASUNTOS ADUANEROS PASAA**
- 4. PLAN DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN DEL PERSONAL EMBARCADO**

**SE ENCUENTRAN EN PROCESO DE ELABORACIÓN LOS SIGUIENTES INSTRUMENTOS:**

- 1. RÉGIMEN DE POLUCIÓN (ADECUACIÓN DEL MARPOL)**
- 2. RÉGIMEN DE REEMBOLSO POR LOS GASTOS QUE DEMANDEN LAS OPERACIONES DE LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN PRODUCIDA POR EMBARCACIONES**
- 3. PLANES DE CONTINGENCIA**

**REGLAMENTO ÚNICO PARA EL TRANSPORTE DE MERCADERÍAS  
SOBRE CUBIERTA EN EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA**

---

**REGLAMENTO ÚNICO PARA EL TRANSPORTE DE  
MERCADERÍAS SOBRE CUBIERTA EN  
EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA**

**Artículo 1°  
Normas Aplicables**

El Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía se rige por las disposiciones de este Reglamento.

**Artículo 2°  
Tipos de Carga**

Solo podrá transportarse sobre cubierta:

- 1.1 Mercaderías de tipo seca, líquida y semilíquida envasada.
- 1.2 Mercaderías Peligrosas, siempre que se observaran, además de las disposiciones de este Reglamento, las normas establecidas por la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974 (SOLAS 74), sus Protocolos y Enmiendas.
- 1.3 Animales en pie, siempre que se observaran, además de las disposiciones de este Reglamento, las normas establecidas por el ordenamiento jurídico interno de los Países Signatario.
- 1.4 Aquellas mercaderías no contempladas en este Artículo, cuando a criterio de las Autoridades Competentes de los Países Signatarios no comprometieran la seguridad de la embarcación.

- 1.5 Para los casos mencionados en 1.3 y 1.4 la Autoridad Competente de cada País Signatario asentará la autorización pertinente en el correspondiente casillero del Certificado de Seguridad de la Navegación para las Embarcaciones de la Hidrovía.

Artículo 3°  
Embarcaciones Excluidas

No podrán ser transportadas mercaderías sobre cubierta en:

- 1.1 Embarcaciones tanques, cuando transportaran sustancias inflamables a temperatura inferior a setenta grados centígrados.
- 1.2 Embarcaciones que transportaren más de doce (12) pasajeros, salvo autorización especial otorgada por los Países Signatario, la cual debe asentarse en el Certificado de la Navegación para las Embarcaciones de la Hidrovía.

Artículo 4°  
Estabilidad

La estabilidad de las embarcaciones se verificará en base a los cálculos técnicos consignados en el Apéndice I, del Reglamento Unico para la Asignación de Francobordo para Embarcaciones de la Hidrovía. Dicha verificación se complementará con la realización de las pruebas de inclinación establecidas en el Apéndice I de la reglamentación mencionada en el párrafo anterior.

Artículo 5°  
Visibilidad

La altura cubierta no podrá obstruir la visión del timonel a una distancia mayor a la equivalente a 1,5 veces la eslora

**REGLAMENTO ÚNICO PARA EL TRANSPORTE DE MERCADERÍAS  
SOBRE CUBIERTA EN EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA**

---

máxima cuando se trata de embarcaciones autopropulsadas, semi integradas o similares, y a cinco (5) veces la eslora máxima del tren remolque tratándose de embarcaciones que navegaran en convoy.

La distancia mencionada en el párrafo anterior, es la comprendida entre la perpendicular trazada desde la parte más saliente de proa y el punto en que la línea de visión del timonel, tomada desde su puesto de mando, corta el agua a proa.

Las distancias consignadas corresponden a valores máximos pudiendo en ciertos casos, las Autoridades Competentes definirán distancias menores en función de las características físicas del río en determinados tramos.

**Artículo 6°  
Resistencia de la Zona de Apoyo**

La resistencia estructural de las cubiertas y tapas de escotillas donde se apoya la cubertada deba estar en relación al peso de la carga que se pretende transportar.

Los cálculos técnicos considerarán el factor de estiba de la carga a transportar sobre cubierta, las sobrecargas derivadas del embarque de agua, efectos dinámicos y aumento de pesos debido a la absorción de agua.

**Artículo 7°  
Accesibilidad**

La disposición de la cubertada debe permitir el acceso de la tripulación hacia proa, popa y lugares en los que se ubicaran los elementos de maniobra de la embarcación.

**Artículo 8°**  
**Lugares Libres**

La cubertada debe permitir el acceso y el cierre efectivo de las aberturas de los compartimientos destinados a la tripulación, pasajeros, pañoles de incendio y salvamento, No podrá obstruir imbornales y portas de desagüe, bocas de incendio, sonda, venteos, ventiladores, elementos de amarre y fondeo, el acceso a las maquinarias emplazadas en cubierta para efectuar maniobras de atraque fondeo y remolque, ni impedir el arriado de elementos de salvamento. Asimismo, la cubertada debe permitir el acceso a las bodegas de la embarcación sin que sea necesario moverla.

**Artículo 9°**  
**Embarcaciones Tanques**

Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 7 y 8 cuando la cubertada fuera transportada en embarcaciones tanques, debe permitir el acceso a los elementos de maniobra emplazados sobre cubierta y a las válvulas de los sistemas de achique, venteo y extinción de tanques.

**Artículo 10**  
**Barandilla de Seguridad**

Cuando el acceso a los sitios indicados en los artículos anteriores se efectuara por encima de la cubertada o a través de las bandas de la embarcación, se deberán instalar barandillas cuya altura mínima no podrá ser inferior a 1 metro, a los fines de permitir a la tripulación la circulación segura.

**Artículo 11**  
**Trincado de las Mercaderías**

El trincado de la cubertada debe impedir su movimiento en navegación, permitiendo su divisibilidad en caso de peligro.

Artículo 12  
Elementos de Trincado

Las características de los cables, cadenas, tensores, grilletes, y demás accesorios del trincado de la cubertada, deben ser tales que aseguren la inmovilidad de la carga.

Artículo 13  
Planos y Cálculos

Los interesados en transportar mercaderías sobre cubierta, deberán presentar por única vez ante las Autoridades Competentes de los Países Signatarios, los planos y cálculos demostrativos de la aptitud de la embarcación a tal fin debiendo contener como mínimo informaciones tales como, carga admisible por m<sup>2</sup>, altura máxima de cubertada, distribución de carga y relación de ordenada del centro de gravedad vs. el calado.

Los planos a presentar deberán contemplar las exigencias establecidas por este Reglamento relativas a accesibilidad, visibilidad, lugares libres y trincado, en relación a la distribución prevista.

Los cálculos que se deben adjuntar se adecuarán a los dispuesto por los Artículos 4 y 6 en materia de estabilidad de la embarcación y resistencia estructural de la zona de apoyo de la carga, respectivamente.

La documentación exigida en los párrafos anteriores deberán presentarse por duplicado.

Artículo 14  
Inspección de Constatación

Previo a la aprobación de los planos y cálculos mencionados en los artículos anteriores, la Autoridad Competente del país de

bandera de la embarcación la inspeccionará a los fines de constatar en ella los elementos técnicos de juicio aportados.

#### Artículo 15 Emisión del Certificado

Cuando los resultados de la inspección de constatación referida en el artículo anterior se correspondieran con los elementos técnicos de juicio, la Autoridad Competente consignará la autorización en el casillero correspondiente del certificado de Seguridad de la Navegación para las Embarcaciones de la Hidrovía.

#### Artículo 16 Duplicados

Los duplicados de los planos y cálculos aprobados, integrarán la documentación de la embarcación, para información del capitán, patrón u oficial fluvial y control de las Autoridades Competentes de los Países Signatarios.

#### Artículo 17 Circunstancias Excepcionales

Por razones de fuerza mayor o cuando se tratara de cargas especiales, las Autoridades Competentes de los Países Signatarios podrán autorizar el transporte de mercaderías sobre cubierta, eximiendo del cumplimiento de ciertas exigencias dispuestas en este Reglamento.

#### Artículo 18 Vigencia de la Autorización

La asignación y permiso de transporte de mercaderías sobre cubierta tendrá vigencia en tanto no se introduzcan en la embarcación modificaciones que alteren las condiciones iniciales de asignación de cubertada.



## REGLAMENTO ÚNICO DE BALIZAMIENTO

### Artículo 1º

Los Países Signatarios adoptarán el sistema I.A.L.A. (Región B) adaptado a la navegación fluvial o el sistema de señalización de «ACCIONES A EMPRENDER» o ambos en forma indistinta, según las características particulares de los diferentes tramos de la hidrovía. En los tramos en que fuere utilizado el sistema de «ACCIONES A EMPRENDER», el mismo será de acuerdo con lo especificado en los Artículos siguientes, y representados en los Anexos I y II de este Reglamento.

### Artículo 2º

Se entiende por margen izquierda la margen situada del lado izquierdo con relación a la dirección de la naciente hacia la desembocadura.

### Artículo 3º

Se entiende por margen derecho la margen situada del lado derecho con relación a la dirección de la naciente hacia la desembocadura.

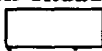
### Artículo 4º

Las señales visuales ciegas fijas, indicadoras de cambio de margen, cuando estén situadas en la margen izquierda deben exhibir el símbolo «X», confeccionado con un material retrorreflectivo de color rojo, sobre un panel en forma de rombo pintado de blanco.


Artículo 5°

Las señales visuales ciegas fijas, indicadoras de cambio de margen, cuando estén situadas en la margen derecha deben exhibir el símbolo «X», confeccionado con material retrorreflectivo de color verde, sobre un panel en forma de rombo pintado de blanco.

Artículo 6°

Las señales visuales ciegas fijas, indicadoras de canal junto a la margen, cuando estén situadas en la margen izquierda deben exhibir el símbolo “  ” confeccionado con material retrorreflectivo de color rojo, sobre un panel triangular pintado de blanco.

Artículo 7°

Las señales visuales ciegas fijadas, indicadoras de canal junto a la margen, cuando estén situadas en la margen derecha deben exhibir el símbolo “  ”, confeccionado con material retrorreflectivo de color verde sobre un panel cuadrangular pintado de blanco.


Artículo 8°

Las señales visuales ciegas fijas, indicadoras de canal en mitad del río, cuando estén situadas en la margen izquierda, deben exhibir el símbolo «H», confeccionado con material retrorreflectivo de color rojo, sobre un panel triangular pintado de blanco.


Artículo 5º

Las señales visuales ciegas fijas, indicadoras de cambio de margen, cuando estén situadas en la margen derecha deben exhibir el símbolo «X», confeccionado con material retrorreflectivo de color verde, sobre un panel en forma de rombo pintado de blanco.

Artículo 6º

Las señales visuales ciegas fijas, indicadoras de canal junto a la margen, cuando estén situadas en la margen izquierda deben exhibir el símbolo “  ” confeccionado con material retrorreflectivo de color rojo, sobre un panel triangular pintado de blanco.

Artículo 7º

Las señales visuales ciegas fijadas, indicadoras de canal junto a la margen, cuando estén situadas en la margen derecha deben exhibir el símbolo “  ”, confeccionado con material retrorreflectivo de color verde sobre un panel cuadrangular pintado de blanco.

Artículo 8º

Las señales visuales ciegas fijas, indicadoras de canal en mitad del río, cuando estén situadas en la margen izquierda, deben exhibir el símbolo «H», confeccionado con material retrorreflectivo de color rojo, sobre un panel triangular pintado de blanco.

**Artículo 9º**

Las señales visuales ciegas fijas, indicadoras de canal en mitad del río, cuando están situadas en la margen derecha, deben exhibir el símbolo «H», confeccionado con material retrorreflectivo de color verde, sobre un panel cuadrangular pintado de blanco.

**Artículo 10**

Las señales visuales ciegas fijas, indicadoras de «bifurcación del canal», deben exhibir el símbolo «Y», confeccionado con material retrorreflectivo de color amarillo, sobre un panel cuadrangular o triangular pintado de negro, de acuerdo con su posición, en la margen derecha o izquierda, respectivamente. Existiendo canal principal, el símbolo deberá tener, en su parte superior, un segmento más ancho que el otro, indicando la dirección de ese canal.

**Artículo 11**

Las señales visuales ciegas fijas, indicadoras de peligro aislado, deben exhibir el símbolo «+», confeccionado con material retrorreflectivo de color blanco, inscripto en dos paneles circulares pintados de negro, uno encima del otro.

**Artículo 12**

Las señales visuales luminosas fijas, cuando estén situadas en la margen izquierda, deben poseer una estructura pintada en color blanco con dos franjas rojas y deben exhibir luz de destellos rojos.

### Artículo 13

Las señales fijas, cuando estén situadas en un lugar que sea necesario para ser una estructura pintada en el color verde y deben exhibir luz de

### Artículo 14

Los puentes descubiertos y aún no indicados en un plan de navegación en la denominación de «nuevos peligros» o «obstrucciones» como bancos de arena, arrecifes, etc., antes de la acción de hombre, tales

Los puentes descubiertos deben ser señalizados de acuerdo con las presentes normas, lo más pronto posible.

Los nuevos peligros pueden ser señalizados por cualquier tipo de balizamiento (señales, balizas, etc.) inclusive con luz blanca, excepto los utilizados en las normas del sistema I.A.L.A., con la finalidad de definir sus posiciones, siendo la prioridad de los nuevos peligros y puentes establecidos, a través de los

El puente descubierta competente considerase el nuevo peligro grave para la navegación, cuando sea necesario para la navegación, una de las señales usadas para ser duplicada por una señal lo más pronto posible, idéntica a su par.

El puente descubierta puede ser marcado por una señal cuando sea necesario para la navegación, haciendo el código Morse, la letra

«D», mostrando en la pantalla del radar.

**Párrafo 4** La señal usada para indicar un peligro cuando la Autoridad competente suministre información con suficiente claridad.

Artículo

Los puentes fijos sobre la vía de navegación deben tener pilares de soporte con señalización e iluminación en

**Párrafo 1** El (los) vanos (s)

I- en el centro de la vía de navegación, con una luz blanca y una señal de advertencia o rítmica convenida por el Comité Marítimo.

II- en el punto de intersección del eje longitudinal del navío con el eje transversal, en un rectángulo de 10 metros de anchura y 10 metros de altura, con una luz blanca y una señal de advertencia o rítmica convenida por el Comité Marítimo.

III- en el punto de intersección del eje longitudinal del navío con el eje transversal, en un rectángulo de 10 metros de anchura y 10 metros de altura, con una luz blanca y una señal de advertencia o rítmica convenida por el Comité Marítimo.

(1,5)

«D», mostrando el largo de una milla náutica en la pantalla del radar.

- Párrafo 4 La señal usada para duplicar puede ser removida cuando la Autoridad Competente estime que la información concerniente al nuevo peligro fue suficientemente divulgada.

#### Artículo 15

Los puentes fijos sobre la Hidrovía Paraguay – Paraná, que tengan pilares de soporte sobre el agua, deben recibir señalización e iluminación en los diversos vanos.

- Párrafo 1 El (los) vanos (s) principal (es) debe (n) exhibir:
- I- en el centro, bajo el puente, una luz rápida blanca y en los pilares laterales luces fijas o rítmicas, de acuerdo con las convenciones para el balizamiento marítimo;
  - II- en el pilar que deba ser dejado a babor por el navegante que sube el río, un panel rectangular blanco conteniendo un rectángulo verde, con la mayor dimensión vertical, adoptándose para el rectángulo interior la dimensión mínima de dos coma cuatro (2,4) metros en la dirección horizontal y, dos coma cinco (2,5) metros en la dirección vertical; y
  - III- en el pilar que deba ser dejado por estribor, por el navegante que sube el río, un panel rectangular blanco conteniendo un triángulo equilátero rojo, adoptándose la dimensión mínima, uno coma cinco (1,5) metros para el lado del triángulo.

- Párrafo 2** El (los) vano (s) secundario (s), si hubiese (n) pilar (es) de soporte (s), si hubiese (n) pilar (es) de soporte (s) sobre el agua, deben (n) tener ese (esos) pilar (es) señalado (s) por luz fija blanca o iluminado (s) por reflector (es) con luz blanca que no encandile.
- Párrafo 3** Para los fines mencionados anteriormente, se entiende como vano (s) principal (es) aquel (llos) aconsejado (s) para la navegación y como secundario (s), el (los) otro (demás) vano (s).
- Párrafo 4** Los alcances luminosos nocturnos de todas las luces de señalización deberán ser iguales o mayores de cinco (5) millas náuticas.

#### Artículo 16

Las esquinas o extremidades de muelles, trapiches, dolfinés, boyas de amarre y terminales deben ser señalizados, en el período nocturno de acuerdo con las convenciones para el balizamiento marítimo.

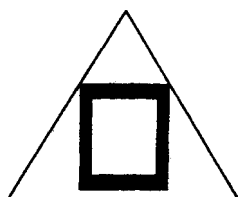
- Párrafo 1** Siempre que la dimensión principal de los muelles, trapiches, dolfinés, boyas de amarre y terminales exceda de diez (10) metros, los mismos deben ser iluminados por luces blancas que no encandilen.

ANEXO II AL REGLAMENTO ÚNICO DE  
BALIZAMIENTO

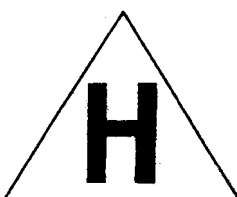
SEÑALES DE LA MARGEN DERECHA

ANEXO II AL REGLAMENTO UNICO DE BALIZAMIENTO

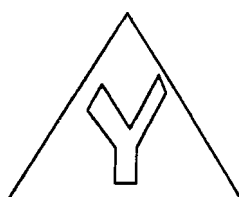
SEÑALES DE LA MARGEN IZQUIERDA



CANAL JUNTO A LA MARGEN



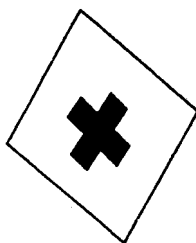
CANAL EN MEDIO DEL RIO



BIFURCACION DEL CANAL  
PRINCIPAL: DIRECCION ANCHA  
SECUNDARIA: DIRECCION ANGOSTA



PELIGRO



CAMBIO DE MARGEN

REFERENCIAS:



BLANCO



BLANCO REFLECTIVO



GLOSARIO UNIFORME DE LOS SERVICIOS DE LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ

Glosario Uniforme de los Servicios Portuarios de la Hidrovía Paraguay – Paraná<sup>1</sup>.

ÍNDICE

Tema	Página
1.0 Introducción	
2.0 Metodología	
2.1 Entrevistas	
3.0 Servicios portuarios por país	
3.1 Denominación servicios en Argentina	
3.2 Denominación Servicios en Bolivia	
3.3 Denominación servicios en Brasil	
3.4 Denominación servicios en Paraguay	
3.5 Denominación servicios en Uruguay	
4.0 Comparativa de denominaciones	
5.0 Denominaciones propuestas	
6.0 Referencias	
7.0 Abreviaturas	

---

<sup>1</sup> El presente trabajo fue desarrollado por el consultor Martin Sgut. Las interpretaciones y contenido no deben atribuirse al Comité Inter-gubernamental de la Hidrovía Paraguay – Paraná, al Banco Interamericano de Desarrollo, Instituto de Integración Latinoamericana, ni a las Autoridades Portuarias de los países.

### 1.0 Introducción

La función de los puertos, en la práctica, no es otra que la de otorgar instalaciones y servicios idóneos, que a la vez provean al desarrollo de la zona en donde se encuentran ubicados, facilitando el comercio. En este marco los puertos presentan, al usuario, un conjunto de instalaciones y servicios con el fin de brindarle el punto de conexión a la carga proveniente del sector marítimo fluvial para su transferencia al transporte terrestre o a otras embarcaciones.

Toda administración portuaria, sea estatal o privada tiene como meta que estos servicios sean eficientes y que permitan facilitar el desarrollo del comercio.

Existen dos principales agentes económicos que desarrollan el comercio a través de los puertos, y por ende que los utilizan y lucran a través del uso de los mismos: los propietarios de la carga y los armadores.

La relación entre estos sujetos y el puerto (administración portuaria – armadores y propietarios de la mercadería), está establecida por el «Tarifario de los Servicios Portuarios».

Para cumplir con su finalidad, un tarifario de servicios portuarios deberá reunir en general las siguientes condiciones:

- Debe permitir una adecuada redistribución de los beneficios de usuarios y armadores (captando una parte razonable de sus ganancias)
- Facilitar la comparación de tarifas y costos entre diferentes puertos.

- Contribuir a la mejor utilización de las instalaciones.

Para cumplir los requisitos citados la estructura tarifaria debe ser lo más sencilla posible, pudiéndose lograr esto mediante la reducción del número de rubros y reduciendo también el número de variables que se tiene en cuenta para aplicar las mismas.

En general las estructuras, bases y reglamentación tarifaria de los puertos pertenecientes a los países miembros y las denominaciones de los servicios, son de alta complejidad y difieren mucho de las directrices de las agencias internacionales que han estudiado esta materia como ser la UNCTAD y el ESCAP. La labor que se inicia con este trabajo no es inédita, en este campo, a nivel internacional se observa un avance muy importante en los puertos asiáticos, los cuales ya han unificado sus estructuras. También se observa en la CEE una definición en esta materia, que señala aparte de la tendencia a la unificación de las estructuras tarifarias, a la homogeneización de los procedimientos de los sistemas contables y de costos de los puertos, esto último para minimizar o reflejar los subsidios. En Latinoamérica se observa el caso de los puertos Centroamericanos en los cuales ya se han consensuado una estructura homogénea y los cuales ya están en proceso de adaptación a la misma.

La estructura tarifaria existente en los puertos de los estados miembros de la HPP, obedecen a distintos enfoques y en general no se encuadran específicamente a las necesidades particulares del transporte fluvial y o fluviomarítimo que opera en el.

Esta situación ha dado lugar a una superposición de denominaciones y estructuras no coincidentes en cuanto a los servicios que se brindan. Se puede afirmar que hoy en día en materia tarifaria existe una manipulación y dis-

torsión de los conceptos tarifarios dada la abundante terminología y poco clara definición de las contraprestaciones.

Asimismo cabe resaltar que, en varios países integrantes de la HPP, se está produciendo un activo proceso de desregulación que como en el caso de Brasil está teniendo a que cada puerto adopte su propia estructura tarifaria, en el caso argentino en esta materia se ha dejado librado por ley a que cada puerto aplique sus propias tarifas.

El presente trabajo propone establecer las equivalencias entre las distintas denominaciones de los servicios portuarios que permitan arribar, posteriormente, a una unificación de la estructura tarifaria de aplicación a las reales necesidades del transporte de la Hidrovía.

La unificación de la nomenclatura de los servicios tendrá como consecuencia mas importante la obtención de un sistema tarifario que ajustándose a las reales necesidades, actuales y futuras, del transporte particular de la Hidrovía sea el más adecuado para los usuarios, armadores, autoridades portuarias y prestadores de servicios.

Es importante dejar constancia que se pretende primero coincidir en lo que cada servicio significa, luego armonizar estructuras tarifarias y bases y que éstos excluye totalmente los niveles de los precios, cuya fijación obviamente responde a las políticas y mecanismos que defina cada país.

Es importante subrayar también, la importancia que tiene este aspecto para el usuario, por cuanto de lograr una unificación de las denominaciones en forma simultánea con las estructuras, se favorecerá la competencia, por cuanto los clientes de los puertos podrán interpretar y comparar más fácilmente las alternativas de operar en cada uno de ellos.

Lo arriba indicado a criterio del consultor es el componente técnico más trascendente de este trabajo, por cuanto en un escenario de tarifas que puedan interpretarse y compararse con facilidad por los usuarios se crean beneficios tangibles para el comercio exterior, pudiendo esto tener un positivo impacto a nivel regional y favorecer los procesos de integración.

## 2.0 Metodología

Para la confección de un «Glosario Uniforme de las Denominaciones de los Servicios Portuarios» se ha tenido en cuenta, las técnicas modernas de tarificación, a todo efecto de que el trabajo permita establecer una base entendible, a nivel internacional, para el análisis de la homogeneización tarifaria y para establecer un criterio uniforme de comparación entre los servicios portuarios.

Primeramente se ha efectuado un relevamiento de los distintos servicios existentes por país, clasificando los mismos en «Generales» y «Específicos». Esta clasificación se ha ordenado alfabéticamente y en todos los casos donde fue posible se ha referenciado la fuente de la norma reglamentaria. Cabe aclarar en este punto que muchos servicios o tasas no poseen en ciertos casos la definición ni aclaran la contraprestación que corresponde, en base a esto se ha interpretado el significado. Estas observaciones excluyen el caso de la República Oriental del Uruguay, la cual se puede afirmar que posee el más moderno tarifario de la región (y probablemente de Latinoamérica) y a la vez la más sencilla de interpretar.

En esta comparativa de los servicios específicos existentes se ha tratado de abarcar todos los servicios del puerto y no tan solo aquellos que figuran en los tarifarios de las empresas portuarias. Este criterio se sustenta en que los

más modernos tarifarios del mundo son abarcativos de todos los servicios del puerto y no tan solo de los que prestan estas empresas. Este criterio a nivel internacional pretende dar al usuario una visión integral de la estación marítima aclarando en cada rubro quien presta el servicio, fijando el precio en algunos rubros, indicando en otros casos precios recomendados e inclusive omitiendo en algunos casos los niveles y agregando el listado de los prestadores para que el usuario negocie con ellos en cada caso.

Las tarifas «Generales» se las suele denominar también «Servicios Indirectos» por ser los costos que asume el usuario por el uso de infraestructura y de ciertos servicios, en contraposición de los «Específicos» que se asume por la prestación de servicios directos o tangibles.

Es común encontrar en diferentes países el uso del término «Derecho» o «Tasas» con relación a la aplicación de las tarifas generales. Se ha asumido en este trabajo la definición de «derechos» en lo que hace a las Tarifas Generales y de tasa en lo que se refiere a las Tarifas Específicas, quedará en los criterios de los países adaptar estas palabras u otras en base a los criterios legales y de los usos y costumbres.

A partir del relevamiento de todos esos servicios se han efectuado cuadros comparativos de los cinco países y finalmente se ha optado por realizar una propuesta con las denominaciones recomendadas para cada uno de los servicios en idioma castellano y portugués. En estos momentos se ha recomendado también los criterios para las bases de tarificación y ciertos aspectos reglamentarios.

2.1 Entrevistas

Una vez desarrollado el trabajo en su fase preliminar se efectuaron consultas en los países al efecto de efectuar un ajuste de ese informe de avance. Estas visitas se desarrollaron tras consulta con los jefes de los grupos técnicos de cada país con los siguientes funcionarios:

Argentina

Funcionario	Entidad	Cargo
Lic. Oscar Pérez	AGP	Subgerente General
Lic. Alberto Ramírez	Cámara de puertos Particulares	Gerente
Ing. Jorge Franco	ALAF	Jefe Dpto. Cooperación Técnica Internacional

Bolivia

Valm Freddy Me-nacho Rivero	Ministerio de De-fensa Nacional	Subsecretario Na-val de intereses Marítimos
-----------------------------	---------------------------------	---

Brasil

Funcionario	Entidad	Cargo
Guillermo Páez	Ministerio de Transporte	Coordinador de Transporte Hidrovia-rio Interior
Maurino Janes	Ministerio de Transporte	Asesor

Paraguay

Funcionario	Entidad	Cargo
Ing. Ramón Cabrera	Ministerio de Relaciones Exteriores	Director de Desa-rrollo e Integra-ción Física
Dr. Salvador Reinaldo Valdés	ANNE	Tesorero

Uruguay

Funcionario	Entidad	Cargo
Ing. Roberto Suárez Nicolini	Delegación Uruguaya Permanente Comité Inter-gubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná / Cáceres - Nueva Palmira	Asesor

3.0 Servicios portuarios por país

3.1 Servicios portuarios de los puertos de Argentina

3.1.1 Servicios generales

3.1.1.1 Servicios generales de la nave

- a) Tarifa de entrada: Comprende el uso por parte de las embarcaciones de las ayudas a la navegación existente en los canales de acceso y en las bocas de entrada a los puertos.
- b) Faros y Balizas: Comprende el uso por parte de las embarcaciones de las ayudas a la navegación existentes en los canales de acceso y en las bocas de entrada a los puertos.

3.1.1.2 Servicios generales a la mercadería

- a) Servicio indirecto a las cargas: Comprende el pago correspondiente que deben efectuar las mercaderías, que según su régimen sean pasibles de la



prestación de alguno de los servicios que se mencionan a continuación: manipuleo, tracción ferroviaria, tráfico de intercambio, y estacionamiento de camiones afectados a la carga y descarga en muelles o elevadores terminales, como asimismo la retribución proporcional que les alcanza en compensación de las inversiones que demandan los servicios generales de conservación y mantenimiento de la infraestructura portuaria como ser servicios y conservación de la red y artefactos de alumbrado público y consumo de energía eléctrica, reparación y construcción de pavimentos, veredas, cercos, verjas, desagües pluviales, cloacales, edificios útiles, equipos de recolección de residuos y limpieza terrestre, pabellones sanitarios de uso público, vigilancia y redes no específicos contra incendio.

(1)

Estas tarifas se aplican, de acuerdo a la presentación y clasificación aduanera:

- Importación graneles
- Importación bultos
- Exportación y removido graneles
- Exportación y removido bultos

### 3.1.2 Servicios específicos

- a) Almacenaje: Comprende el servicio de depósito de mercaderías en puerto.

Este servicio contempla las siguientes alternativas:

- a. 1) Recinto portuario de almacenaje:  
Se aplica a los espacios en los cuales la empresa portuaria se encarga de la custodia de las mercaderías. Estos son:
  - depósito
  - tinglado
  - plazoleta
  - embarcadero flotante
- a. 2) Plazoleta de emergencia: Se aplica a la mercadería de directo que no es retirada inmediatamente y que permanece y que permanece almacenada en lugares fuera de la zona de operaciones. (1)
- a. 3) Hangar de tránsito: Son sectores del puerto debidamente independizados de los recintos portuarios de almacenaje, que las administraciones portuarias ceden a los representantes del buque bajo la exclusiva responsabilidad de éstos, con el objeto de estimular la actividad de descarga y de resguardo de las mercaderías (no incluye a mercadería de directo) (1)

Las tarifas de almacenaje tiene dos variantes, de acuerdo a la clasificación aduanera de la mercadería:

- Importación
- Exportación y removido

- b) Amarre y desamarre, servicio de: Servicio consistente en hacer firmes las amarras y proceder respectivamente a soltarlas, en el arribo y zarpe.
- c) Elementos mecánicos, servicio de: Comprende el uso de guinches, canales, cintas transportadoras, motoestibadoras y tractores, para la utilización en operaciones dentro o fuera de la jurisdicción portuaria. (1)

Este servicio tiene las siguientes posibilidades:

- Grúas de muelle
- Grúas locomóviles
- Tractores
- Motoestibadoras
- Palas cargadas frontales
- Grampas automáticas
- Servicio de brazos cargadores descargadores de combustible

d) Estibaje

La definición de estibaje en la Argentina es amplia y abarca las operaciones desde la bodega hasta la recepción o entrega de parte del usuario. Estas actividades se clasifican básicamente en:

Operación en el buque

- Estiba (carga)
- Desestiba (descarga)

Operación en tierra

**Directo**

- Recepción – entrega al costado del buque

**Indirecto**

- Traslado desde gancho a estiba de emergencia
  - Traslado a depósito fiscal
  - Entrega en estiba de emergencia
  - Ingreso a depósito fiscal
  - Entrega en depósito fiscal
  - Consolidación – desconsolidación
- e) Ferroviario – automotor, servicios:

Servicio de tracción: Este servicio consiste en el movimiento de los vagones, el cual se aplica a dos alternativas de tráfico:

- De interccambio: Involucra los servicios de remolque, arrime y retiro al/del respectivo giro de los vagones del ferrocarril que se intercambian entre las líneas ferroviarias y del puerto, con uso de sus elementos y/o instalaciones. (1)
- Interno: Comprende los servicios de remolque, arrime y retiro a los respectivos giros de vagones, así como el alquiler y provisión de elementos propiedad de la Administración portuaria. (1)

Vagón para almacenaje temporario: Comprende el uso de vagones para depósito.

Servicio de Locomotoras: Comprende el elemento equipado para maniobras, incluyendo conductores y cambistas, de acuerdo a las reglamentaciones en vigor para operaciones temporarias dentro de la jurisdicción portuaria, desvíos particulares y/u oficiales, siempre que sea posible desafectarlas de las tareas del puerto. (1)

Servicio de cabrestante: Incluye solamente el manejo por el cabrestanero y la provisión de combustible o energía eléctrica, cuando el cabrestanero sea provisto por el usuario, se facturará el 40% (cuarenta por ciento) de la tarifa fijada. (1)

Servicio de cambista: Comprende el personal necesario para practicarlas maniobras, cambios, circulación, etc., cualquiera fuere el sistema tractivo que se utilice, ya sea en vías del puerto, desvíos particulares u oficiales. (1)

Pesaje de vagones: Se aplicará en los casos que el pasaje sea solicitado por el usuario. (1)

Estadía de vagones: Vencidos los plazos para dar término a las operaciones de carga o descarga, el interesado se hará pasible al pago de los cargos que correspondan en relación al período de estadía.

as de los vagones en el puerto, siendo ellos aplicables aún cuando las demoras se originen en ramales que empalmen con vías de puerto, desvíos particulares y/u oficiales. (1)

**Pesaje de camiones:** Comprende la utilización de las balanzas.

**Estadía de camiones:** Comprende el servicio de estacionamiento.

- f) **Grúa flotante, servicio de:** Comprende la utilización de las grúas para realizar operaciones dentro y fuera de las aguas de los puertos, y el costo del servicio incluye exclusivamente el elemento con su dotación. (1)
  
- g) **Manipuleo:** Comprende la provisión de personal y elementos necesarios desde la entrada de la mercadería al recinto portuario de almacenaje, hasta su entrega. Quedan comprendidos todos los movimientos normales de las cargas: Estiba y Desestiba, Sacada a despacho, Toma de contenido, Revisación de fallas, Extracción de muestras, Rehinche, Trasiego y Fraccionamiento. Cuando la prestación se limite únicamente a la provisión de motoestibadoras u otro elemento de movilización, por no contar con personal para el manipuleo, sólo se cobrará el alquiler del elemento. (1)
  
- h) **Peaje:** Comprende la utilización de una vía navegable mejorada a través de un dragado de construcción. ■

- i) Permisos de ocupación: Ocupación de terrenos, espacios aéreos, cañerías, espejos de agua, muelles, edificios, galpones, y demás instalaciones. (1)
- j) Pilotaje: Asesoramiento en ruta y maniobra en pasos, ríos y canales principales a los capitanes de los buques.
- k) Practicaje: Asesoramiento en ruta y maniobra en puertos y canales secundarios a los capitanes de los buques.
- l) Recolección de residuos: Comprende la recolección de residuos de los buques.
- m) Remolque: Servicio de remolque de maniobra que tiene por objeto garantizar la seguridad de las maniobras del buque en ríos y canales a través del apoyo de embarcaciones las cuales complementan los sistemas de gobierno.
- n) Suministros:
  - Agua
  - Artefactos de iluminación
  - Energía eléctrica
- o) Uso de puerto: Comprende el uso de las aguas de los puertos, muelles, obras de abrigo, etc. (3)

(se aclara que la aplicación de esta tasa a criterio del consultor posee cierta dualidad entre una tasa general o específica. Por un lado la contraprestación definida en el reglamento vigente indica una tasa

general, pero la facturación se efectúa en base al uso específico del muelle, en base a esto se ha optado por clasificarla como específica)

- p) Vigilancia y serenos, servicio de: Prestación del servicio de custodia y seguridad de buques y mercaderías en puerto.

### 3.2 Servicios portuarios de los puertos de Bolivia

#### 3.2.1 Servicios generales

##### 3.2.1.1 Servicios generales a la nave

- a) Atraque: Derecho que establece la Capitanía de Puerto por la seguridad de la navegación y al buque. (4)
- b) Servicios: cubre la dotación de servicios básicos entre los que figuran agua, luz, etc. (4)
- c) Zarpe: Derecho que establece la Capitanía de Puerto por la seguridad de la navegación y al buque (4).

##### 3.2.1.2 Servicios generales a la mercadería

#### 3.2.2 Tarifas específicas

- a) Almacenamiento: Corresponde al servicio propiamente de almacenamiento (4). Se clasifica en:
  - Áreas cubiertas
  - Áreas descubiertas



- b) Descarga: Servicio de descarga de mercaderías se clasifica en:
  - Carga general
  - Ensacados
  - Madera
  - Contenedores
  - Graneles
  
- c) Embarque: Servicio de embarque de mercadería se clasifica en :
  - Carga general
  - Ensacados
  - Madera
  
- d) Recargos: Se aplica al Traslado de mercaderías entre (4):
  - Muelle a depósito y/o playas
  - Depósito a depósito
  - Andén de recepción a embarque rodoferroviario o/a depósito o viceversa
  
- e) Transbordo: Corresponde a las operaciones de un medio de transporte a otro (4)

### 3.3 Servicios portuarios de los puertos de Brasil

#### 3.3.1 Servicios generales

##### 3.3.1.1 Servicios generales a la nave

- a) Utilizacáo do porto: (Tabela A)  
Aplicada a las mercaderías cargadas, descargadas o transbordadas para cubrir costos de las infraestructura, administración y operación del puerto (5)

- b) Rembolso servicio de dragado: Tasa aplicada para cubrir gastos de dragado.

#### 3.3.1.2 Servicios generales a la mercadería

- a) Capatazias: (Tabela C) Tarifa general aplicada a las mercaderías para cubrir los gastos de movimentación de las cargas desde la cubierta de los buques hasta los almacenes y su entrega en la importación y a la viceversa en la exportación. (5)

#### 3.3.2 Tarifas específicas

- a) Amarre y desamarre
- b) Armazenagem: Servicio de depósito de las mercaderías.

Este tiene las siguientes alternativas:

- Interna. (Tabela E) Servicio de almacenaje cubierto. El servicio comprende los movimientos. (5)
- Externa: (Tabela G/2) Servicio de almacenaje descubierto. El servicio comprende los movimientos. (5)
- Frigorífica: (Tabela G/4) Almacenaje frigorífico. El servicio comprende los movimientos. (5)
- En silos: (Tabela G/5) Servicio de almacenaje de graneles sólidos en silos. Incluye el movimiento (5).

- De volumes pesados: (Tabela G/3) Servicio de almacenaje de bultos pesados. (5)
  - Olios, inflamaveis e de explosivos: (Tabela G/6) Servicio de almacenaje de aceites, inflamable y de explosivos. Incluye los movimientos (5).
  - Mercaderías corrosivas ou agresivas ou oxidantes nao inflamaveis ou explosivas: (Tabela G/6) Servicio de almacenaje de mercaderías corrosivas, agresivas u oxidantes no inflamables o explosivas. Incluye el movimiento (5)
- c) Atracacao: (Tabela B) Servicio aplicado a la estadía del buque en muelle, esta tarifa está destinada a construir y mantener los mismos (5).
- d) Estiba: Es la tarea de movimentación de carga entre la bodega y la cubierta de los buques (5).
- e) Ferroviarios (5)
- Carregamento ou descarga de vagoes Tabela H
  - Estadía de vagones Tabela H
  - Ocupación de linha Tabela H
  - Tracao de vagones Tabela H
  - Pesagem de mercadorías carregadas en vagoes (Tabela M)
- f) Locacao de area: (Tabela G/2) Locación de espacios cubiertos o descubiertos (5).
- g) Movimentacao de mercadorías (tabela N) Concepto aplicado por movimientos extraordinarios a la mercadería.

h) Practicagem, pilotagem

i) Reboque

j) Suprimientos (5)

- Aparhamento portuario: (Tabela J) Por la utilización de grúas de muelle u otros equipos portuarios cuando la operación se desarrolla entre la bodega del buque y tierra (entre la cubierta y tierra se paga a través de la Capatacia)
- Agua as embarcacoes: (Tabela L) Provisión de agua para las embarcaciones
- Cabrea flutuante: Provisión de grúa flotante.
- Energia eletrica: (Tabela H) Provisión de energía eléctrica.

### 3.4 Servicios portuarios de los puertos de Paraguay

#### 3.4.1 Servicios generales

##### 3.4.1.1 Servicios generales a la nave

###### a) Señalización y navegabilidad

Por los servicios de balizamiento, rectificación de canales, desrocamiento y dragados de los altos fondos de arena «Pasos críticos» (3)

##### 3.4.1.2 servicios generales a la mercadería

###### a) Acceso de pasajeros

Aplicado al valor del pasaje de cada pasajero clasificado en (3):

- Trafico interno
- Trafico internacional

**b) Acceso de vehículos**

Aplicado al ingreso de cada vehículo a los puertos

**c) Servicio de reposición de gastos administrativos**

Aplicable en las zonas francas y depósitos en el exterior (3).

- Mercaderías de importación
- Mercaderías de exportación
- Contenedores

**d) Verificación supervisión de operaciones**

Servicio aplicado a las terminales privadas para efectuar el control de las operaciones en las mismas (3)

**3.4.2 Tarifas específicas**

**a) Almacenaje de mercaderías**

La tarifa se establece por periodos de estadía y ad-valorem según el siguiente detalle (3):

- Mercaderías generales de importación
- Mercaderías peligrosas
- Pacotilla
- Exportación y removido

**b) Almacenaje de contenedores**

Esta tarifa se aplica por TEU y por estadía y es independiente de la aplicada a la mercadería

**c) Eslingaje**

Se aplica a las mercaderías clasificadas estas en:

- Mercaderías de importación
- Mercaderías de exportación
- Mercaderías devueltas

**d) Eslingaje, manipuleo y traslado de contenedores**

Esta tarifa es independiente a la que le corresponde a la mercadería contenida en los mismos y se abona según el tamaño.

**e) Estacionamiento de vehículos**

Servicio de estacionamiento en los puertos (3).

**f) Manipuleo**

Las tarifas por manipuleo se cobra por tonelada y se diferencia según:

- Mercadería de importación
- Mercadería desembarcada directo a camión
- Mercadería de exportación
- Mercadería embarcada directo de camión
- Mercadería de exportación devuelta al país
- Removido

**b) Almacenaje de contenedores**

Esta tarifa se aplica por TEU y por estadía y es independiente de la aplicada a la mercadería

**c) Eslingaje**

Se aplica a las mercaderías clasificadas estas en:

- Mercaderías de importación
- Mercaderías de exportación
- Mercaderías devueltas

**d) Eslingaje, manipuleo y traslado de contenedores**

Esta tarifa es independiente a la que le corresponde a la mercadería contenida en los mismos y se abona según el tamaño.

**e) Estacionamiento de vehículos**

Servicio de estacionamiento en los puertos (3).

**f) Manipuleo**

Las tarifas por manipuleo se cobra por tonelada y se diferencia según:

- Mercadería de importación
- Mercadería desembarcada directo a camión
- Mercadería de exportación
- Mercadería embarcada directo de camión
- Mercadería de exportación devuelta al país
- Removido

**g) Practicaje**

Prestación de asesoramiento en ruta y maniobra en los canales ríos y puertos.

**h) Remolque y cambio de sitio**

Por los servicios de remolque a los buques desde la entrada de la bahía hasta el muelle y viceversa, como así también el servicio de cambio de sitio de los buques de un sector a otro del muelle (3).

**i) Servicio de embarque y desembarque de vehículos**

Servicio de embarcadero para embarque o desembarque de vehículos automotores, de tráfico interno o internacional.

**j) Suministro de servicios básicos**

- Provisión de agua
- Provisión de electricidad
- Provisión de telecomunicaciones

**k) Tasa de muelle**

Servicio aplicado a la estadía del buque por utilización de muelle

**3.5 Servicios portuarios de los puertos de Uruguay**

**3.5.1 Servicios generales**

**3.5.1.1 Servicios generales a la nave**



- a) **Uso de puerto:** Se devenga por la utilización de canales, vías de acceso, aguas del Puerto y sus obras de abrigo. (2)
- b) **Uso de zona de fondeo:** Se devenga por la utilización de las aguas del puerto en las zonas habilitadas a este fin. (2)

### 3.5.1.2 Servicios generales a la mercadería

- a) **A la mercadería, servicio general:** Se devenga por la puesta a disposición de la infraestructura portuaria que posibilita la movilización de las mercaderías, incluyendo la utilización de accesos terrestres, balanzas y vías de circulación. (2)

Este servicio en lo que respecta a las mercaderías contempla la aplicación de las siguientes alternativas:

- **Desembarcada:** Se aplica a las mercaderías arribadas a puertos por vía marítima o fluvial y descargadas con destino diferente al de transbordo o tránsito. (2)
- **Embarcada:** Se aplica a las mercaderías arribadas a puerto por vía terrestre con destino diferente del tránsito, para ser cargadas a la nave. (2)
- **Transbordo:** Corresponde este ítem al desembarco y embarque de mercaderías que arriban al puerto por vía marítima o fluvial, sin abandonar el recinto portuario. (2)

- Tránsito: Corresponde este ítem a las mercaderías que entran y/o salen por vía marítima, fluvial o terrestre procedentes de y con destino a otro país o recinto aduanero. (2)

También son de aplicación en lo que respecta a:

**Pasajeros:** Se devengan por cada pasajero que se embarque en buques fluviales destinados a este tráfico.

**Vehículos por ferry:** Se devenga por los vehículos ingresados, así como los egresados por ferry. (2)

**Contenedores:** Se devenga por la puesta a disposición y el uso de la infraestructura portuaria terrestre, necesaria para la movilización en tierra de contenedores. (2)

### 3.5.2 Servicios específicos

- a) **Amarre y desamarre:** Servicio consistente en hacer firmes las amarras y proceder respectivamente a soltarlas, en el arribo y zarpe, de las bitas y bolardos.
- b) **Consolidación / desconsolidación de contenedores:** Se devenga por el servicio de vaciado y llenado de los contenedores, en instalaciones y con los medios humanos y materiales suministrados por la ANP. Se liquida por contenedor y tipo de carga. (2)

c) Depósito: Se devenga por el servicio que se presta a la mercadería que permanece en los lugares de depósito asignados por la ANP, desde su recepción hasta su entrega a los propietarios de la mercadería o su consignatario. (2)

-

- Corto plazo

(1ra. Línea): Corresponde al servicio de almacenamiento de mercaderías destinado a facilitar la transferencia de mercaderías entre el buque y tierra y viceversa. (2)

- Largo plazo

(2da. Línea): Corresponde al servicio de almacenaje de mercaderías en las áreas destinadas para este fin por la ANP, fuera de las zonas inmediatas de los muelles. (2)

- Complejo

Frigorífico: Corresponde al servicio de almacenaje prestado a las mercaderías, en las especiales condiciones de esta instalación, incluyendo la puesta a disposición del depósito refrigerado y el funcionamiento de las instalaciones de frío. (2)

- Contenedores: Corresponde al servicio de almacenamiento de contenedores en las áreas asignadas por la ANP a ese fin. (2)

De acuerdo a las características del depósito éste podrá ser:

- Cerrado
- Abierto
- Especial

**d) Movilización de contenedores, servicio de:** Se devenga por la utilización de maquinaria, equipos y medios de la ANP para este fin. (2)

**e) Practicaje:** Asesoramiento en ruta y maniobra en el puerto, pasos, ríos y canales a los capitanes de los buques.

**f) Remolque:** Asesoramiento en ruta y maniobra en el puerto o cambios de atraque entre muelles y/o zonas de fondeo, incluyendo las operaciones de atraque y desatraque.

**g) Remolque y lanchas, servicios especiales:** Corresponde por el servicio de remolque o lanchas prestado a los buques, en casos no comprendidos en el ítem anterior. (2)

**h) Suministros:** Se devenga por la puesta a disposición de los diferentes equipos, maquinarias, facilidades, utilaje o implementos de la ANP, así como de las instalaciones generales de distribución, requeridos por terceros para actividades, servicios o trabajos portuarios y conexos. (2)

- **Equipos:** Corresponde a la provisión de equipos a solicitud de los usuarios. (2)

- **Grúa flotante:** Servicio de grúa flotante. (2)

- Agua: Corresponde a la provisión de los elementos necesarios para el suministro de agua, en condiciones de higiene y potabilidad adecuados para el consumo humano. (2)
- Electricidad: Comprende la provisión de los elementos necesarios para el suministro de la energía eléctrica en el recinto portuario.
- i) Uso de muelle: Se devenga por la utilización de las obras de atraque y de la puesta a disposición de la infraestructura y superestructura portuarias que posibilitan la permanencia y/o operación en muelle de los buques. (2)

4.0 Comparativa de denominaciones de los servicios portuarios

4.1 Servicios generales a las naves

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
		Utilizacáo do porto (1)		Uso de puerto
				Uso zona de fondeo (2)
		Reembolso servicio de dragado		
	Atraque (3)			
	Servicios (4)			
	Zarpe (3)			
Entrada				
Faros y Balizas			Señalización y navegabilidad (5)	

Referencias:

- (1) Se aplica en base a las mercaderías, pero lo paga la nave
- (2) Rada interna del puerto
- (3) Este derecho general se aplica a la seguridad de la navegación.
- (4) Este derecho general se aplica para la doración de luz y agua.
- (5) Es opinable si esta es una tarifa general o específica (peaje), no obstante se indica a título indicativo por cuanto la misma no está siendo aplicada.

4.2 Servicios generales a la mercadería

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
		Capatazia (1)		
Servicios indirectos a la carga			Reposición gastos administrativos/ Verificación Supervisión Operaciones	Servicio general a la mercadería
<b>Rubros de los servicios generales a la mercadería</b>				
Granel impo				
Granel expo y removido (2)				
Bultos impo				
Bultos expo y removido				
				Desembarcada (5)
				Embarcada (5)
				Transbordo (5)
				Tránsito (5)
			Acceso de pasajeros	pasajeros
			Acceso de vehículos	Vehículos por
			Contenedores (3)	Ferry
			Importación (3)	Contenedores (3)

			Exportación (3)	
			Verificación	
			Supervisión de opera- ciones (4)	

**Referencia:**

- (1) Esta tasa incluye el servicio de la mayoría de los movimientos de la carga en el puerto y posee 21 rubros principales de aplicación para cada tipo de mercadería.
- (2) Removido significa la mercadería que proviene o se destina al mismo territorio aduanero.
- (3) Se aplica solo en zonas francas y depósitos en el exterior.
- (4) Se aplica en terminales particulares.
- (5) Existen varios rubros de aplicación para cada tipo de mercadería.

**4.3 Servicios específicos**

**4.3.1 Remolque, practicaaje y pilotaje**

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Remolque		Reboque	Remolque y Cambio de sitio	Remolque
Practicaaje (1)	Practicaaje	Practicagem	Practicaaje	Practicaaje
Pilotaje (2)	Practicaaje	Practicagem	Practicaaje	Practicaaje
				Servicios de lancha

**Referencia:**

- (1) en puerto
- (2) en canales y ríos



4.3.2 Uso de muelle

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Uso de puerto (1)		Atracacao	Tasa de muelle	Uso de muelle

Referencia:

(1)Pese a la denominación, este servicio se aplica al uso de muelle.

4.3.3 Almacenaje

4.3.3.1 Definición principal

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Almacenaje	Almacenamien- to	Armaze- nagem	Almacenaje	Depósito

4.3.3 Almacenaje

4.3.3.2 Según tipo de operación

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Recinto portuario de almace- naje				De largo plazo (2da. Línea)
Plazoleta de Emer- gencia				De corto plazo (1ra. Línea)
Hangar de tránsito				

4.3.3 Almacenaje

4.3.3.3 Según tipo de recinto o mercadería

GLOSARIO UNIFORME DE LOS SERVICIOS DE LA HIDROVÍA

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Depósito tinglado	Área cubierta	Interna		Cerrado
Plazoleta	Área descubierta	Externa		Abierto
				Especial
Embarcadero flotante				
		Frigorífica		En complejo frigorífico
Contenedores		Conteineres	Contenedores	Contenedores
		En silos de volúmenes pesados		
		Oleos, inflamables e de explosivos		
		Mercadorías corrosivas ou agresivas ou oxidantes no inflamáveis ou explosivas		
			Generales de importación	
			Peligrosas	
			Pacotilla	
			Exportación y removido	
Vagón ferroviario				

4.3.4 Servicios ferroviarios

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Tracción de tráfico de intercambio		Tracao		
Tracción de tráfico interno		tracao		
Servicio de locomotoras				
Servicio de cabrestante				
Servicio de cambista				
Pesaje de vagones		Pesagem de mercadorias carregadas en vagoes		
Vagón para almacenaje temporario				
		Carregamento ou descarga de vagoes		
		Ocupacion de linha		
Estadía de vagones en puerto		Estadía de vagoes		

4.3.5 Servicio a automotores

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Pesaje de camiones				
			Embarque y desembarque de vehículos	
Estadía de camiones			Estacionamiento de vehículos	

4.3.6 Servicio de grúa flotante

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Servicio de grúa flotante		Suprimiento de cabrea flutuante		Arrendamiento de grúa flotante

4.3.7 Suministro agua, energía, iluminación

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Suministro de agua (1)		Fornecimiento de agua aos navios	Suministro de agua	Suministro de agua
Suministro de energía eléctrica		Suprimiento de energía eléctrica	Suministro de electricidad	Suministro de electricidad
			Suministro de telecomunicaciones	
Suministro de artefactos de iluminación (1)				

Referencias:

- (1) Estos servicios están cubiertos por la tasa general a las naves: "Servicios" indicada en el cuadro 4.1

4.3.8 Alquiler espacios

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Permiso de ocupación		locacao de area		

4.3.9 Servicio de amarre y desamarre

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Amarre y Desamarre		Amarre y Desamarre	Amarre y Desamarre	Amarre y Desamarre

4.3.10 Servicio de elementos mecánicos

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Servicio de elementos mecánicos		Suprimientos de aparelhamento portuario		Suministro de equipos
Grúas de muelle				
Grúas locomóviles				
Tractores				
Motoestibadoras				
Palas cargadoras frontales				
Grampas automáticas				
Brazos cargadores de combustible				

4.3.11 Movimiento de cargas

4.3.11.1 Servicio de estibaje

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Estiba	Embarque	Estiba	Eslingaje	Estiba
Desestiba	Descarga	Estiba	Eslingaje	Desestiba

4.3.11 Movimiento de cargas

4.3.11.2 Servicios de manipuleo

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Directo		Manipuleo	Manipuleo Directo	Directo
Indirecto	Recargo	Manipuleo	Manipuleo	Indirecto
	Transbordo			

4.3.11 Movimiento de cargas

4.3.11.3 Servicios accesorios

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Consolidación		Consolidación		Consolidación
Desconsolidación		Desconsolidado		Desconsolidación
		Movimiento de mercaderías (1)		
Manipuleo (2)				

Referencias:

(1) Incluye aquellos movimientos extraordinarios que no están incluidos en la capatacia.

(2) Servicios de ingreso y salida a depósitos.

#### 4.3.12 Utilización de vías navegables principales

Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Peaje (1)				

Referencias:

(1) Incluye la utilización de ciertas vías navegables

### 5.0 Denominaciones propuestas para los servicios portuarios

#### 5.1 Servicios generales a las naves (Derechos del puerto a los buques)

Español	Portugués	Contraprestación
Derechos de puerto	Utilizacáo da infraestrutura de acceso aquaviario	Utilización infraestructura general y náutica del puerto y de los canales secundarios
Derecho de terminal	Utilizacáo do porto privado	Utilización de infraestructura de una terminal particular. En el caso que ésta mantenga su secundario corresponde también esta contraprestación.
Uso de faros y balizas (1)		Utilización faros y balizas

\* Se recomienda la aplicación por TRB y por escala del buque (incluye entrada y salida). Se observa en la región que contrariamente a las tendencias internacionales, cada día más se utiliza el TRN para la tarificación portuaria, siendo esta medida más ambigua que el TRB. (véase «National Ports Council Conference on Port Charges and the Tonnage Measurement of

Vessels» Londres, mayo 1971; véase «Tarificación Portuaria UNCTAD TD/B/C.4/110, página 45»

Referencia:

(1) Este cargo tiene como objetivo costear la contraprestación de la señalización costera extraportuaria a nivel de cada país.

### 5.2 Servicios generales a la mercadería (Derechos del puerto a la mercadería)

Español	Portugués	Contraprestación
Derecho de puerto (1)	Utilizacao da infraestrutura do porto (1)	Utilización de la infraestructura terrestre del puerto
Desembarcada	Descarga	
Embarcada	Carregamento	
Transbordo	Baldeacao	

En este cuadro en **negrita (1)** se indica el nombre de la tarifa principal y a continuación las tres alternativas.

En este cuadro se ha adoptado el criterio de denominar desembarque o embarque en lugar de hacer referencia a importación, exportación y a tránsito.

Lo arriba indicado obedece a que este criterio se está aplicando cada día más a nivel internacional, descartando la denominación de la destinación aduanera y priorizando el tipo de operación. Más allá de este criterio, hoy en día ya se está tendiendo a dos grandes clasificaciones:

- Embarcada y desembarcada
- Transbordo



Aplicando cada vez más clasificaciones con distintos niveles tarifarios en lo que hace el tipo de carga y no a la destinación aduanera.

### 5.2.1 Clasificación por clase

Español	Portugués
Contenedores (1)	Conteineres
Carga (2)	Mercadorias
Ro Ro (3)	Ro Ro
Pasajeros (4)	Pasageiros
Ganado en pie	Ganado en pie

Referencias:

- (1) Por TEU
- (2) Por t. Este rubro es factible de ser clasificado en todos los tipos de mercaderías que sea necesarios para cada puerto o país
- (3) Por chasis, vehículo o por TEU
- (4) Por pasajero

Los cargos generales arriba indicados, están destinados en un puerto moderno para solventar los costos fijos del puerto, o sea para poder presupuestar la administración general, el mantenimiento de las áreas y servicios comunes y también para hacer previsiones respecto el desarrollo del puerto.

### 5.3 Servicios específicos

### 5.3.1 Remolque, practicaaje y pilotaje

Español	Portugués	Contraprestación
Remolque (1)	Reboque	Servicio de remolque de maniobra para entrada salida o cambio de sitio
Practicaaje (2)	Practicaajem	Asesoramiento de ruta y maniobra en puertos y en canales secundarios
Pilotaje (3)	Pilotajem	Asesoramiento de ruta y maniobra en canales principales y ríos

**Referencias:**

- (1) Se recomienda la utilización de gamas de potencia de tipo por hora. Asimismo se recomienda incluir en la tarifa el suministro de los remolques.
- (2) Se recomienda la utilización de gamas de TRB por entrada o salida o movimiento.
- (3) Se recomienda la utilización de gamas de TRB por tramo.

### 5.3.2 Servicios de uso de muelle

Español	Portugués	Contraprestación
Estadía (1)	Utilizacao das instalazoes de acostagem	Utilización del sitio de atraque

**Referencia:**

- (1) Se recomienda la utilización de metro de eslora por tipo de muelle por hora (véase «Tarificación Portuaria», UNC-TAD TD/B/C.4/110) página 45.)

### 5.3.3 Servicios de depósito y almacenaje

En la consideración de este rubro se ha efectuado una distinción entre depósito y almacenaje. Tal como se define en cada

respectivo cuadro «Depósito» es una actividad estática que consiste en solamente custodiar y tener guardadas las mercaderías a disposición de su responsable, mientras que el almacenaje implica adicionalmente ciertos posibles servicios a la mercadería como se por ejemplo clasificación, packaging, embolsado, etc.

### 5.3.3.1 Definiciones principales

Español	Portugués	Contraprestación
Depósito	Depósito	Servicio consistente en poner mercaderías bajo la guarda de un agente que quede en la obligación de responder de ellas cuando se lo pidan
Almacenaje	Armazenagem	Servicio de depósito que incluye además otros servicios accesorios como ser remarcado, clasificación, agrupamiento, agregación, consolidado, desconsolidado, fraccionamiento, etc.

#### Referencias:

- (1) Se recomienda la utilización de toneladas o metro cúbico por día o de TEU por día de acuerdo a la clase de instalación
- (2) En cada tipo de mercadería se podrá aplicar precios diferenciados por cada servicio y tipo de mercadería.

5.3.3.2 Depósito según tipo de operación

Español	Portugués	Contraprestación
De corto plazo	Primera linha (interna)	Depósito de mercancías durante cortos períodos de tiempo destinado a facilitar las operaciones de entrega, clasificación, embarque y recepción.
De largo plazo	Segunda linha (externa)	Depósito de mercancías en los recintos portuarios durante medianos y largos períodos de tiempo.

\* Se debe establecer en cada puerto el límite para el depósito de corto plazo. En general se considera internacionalmente que hasta 3 a 5 días es de corto plazo y que hasta ese límite el servicio es sin cargo.

Depósito según tipo de recinto o mercadería

Es	Contraprestación
	Depósito en áreas cubiertas
	Depósito en áreas descubiertas
eres	Depósito de contenedores
ca	Depósito cubierto con temperatura controlada
s	Depósito en Tanques
	Depósito en tanques
	Depósito en silos
icas	Depósito en depósitos flotantes

Servicios accesorios y de almacena-

	Contraprestación
ca	Llenado de contenedores
idacao	Vaciado de contenedores
ca	Ordenamiento de las partidas de las mercaderías
nto	Colocación de graneles en sacos

5.3.4 Servicios fer

Español	Portugués
Tracción de tráfico intercambio (1)	Tracao de interca
Tracción de tráfico interno (1)	Tracao de
Pesaje de vagones (2)	Pesagem goes
Estadía de vagones (3)	Estadía c

Referencias:

- (1) Por tramo y por vagón
- (2) Por unidad
- (3) Por unidad por día

5.3.5 Servicios :

Español	Pe
Pesaje de camiones	Pesagem los
Estadía de vehículos	Estadía los

\* Por unidad

5.3.6 Servicio

Español	Portug
Arrendamiento de grúa flotante	Supri breaf

\* Por hora y por movilización

5.3.4 Servicios ferroviarios

Español	Portugués	Contraprestación
Tracción de tráfico intercambio (1)	Tracao de trafego de intercambio	Tracción entre el puerto y una estación fuera de él
Tracción de tráfico interno (1)	Tracao de trafego	Tracción dentro del puerto
Pesaje de vagones (2)	Pesagem de vagoes	Idem servicio
Estadía de vagones (3)	Estadía de vagoes	Idem servicio

Referencias:

(1) Por tramo y por vagón

(2) Por unidad

(3) Por unidad por día

5.3.5 Servicios a automotores

Español	Portugués	Contraprestación
Pesaje de camiones	Pesagem de veiculos	Pesaje de vehículos y de la mercadería que transportan
Estadía de vehículos	Estadía de veiculos	Estacionamiento de vehículos

\* Por unidad

5.3.6 Servicio de grúa flotante

Español	Portugués	Contraprestación
Arrendamiento de grúa flotante	Suprimiento de cabrea flutuante	Servicio de movimiento de cargas con grúa flotante

\* Por hora y por movilización del equipo

5.3.7 Suministro agua y energía

Español	Portugués	Contraprestación
Suministro de agua (1)	Suprimento D'água	Provisión de agua
Suministro de energía eléctrica	Suprimento de energía eléctrica	Provisión de energía eléctrica
Suministro de teléfono	Suprimento de telefone	Provisión de teléfono

\* Por conexión – desconexión y por consumo.

Referencia:

(1) Esta puede ser de lancha o desde muelle

5.3.8 Concesiones y alquiler de espacios

Español	Portugués	Contraprestación
Canon		Puesta a disposición de infraestructura a través de un contrato de concesión
Permiso de ocupación (1)	Locacao de area	Por el alquiler de espacios portuarios a través de contratos precarios

Referencia:

(1) Por m<sup>2</sup> por tiempo

5.3.9 Servicio de amarre y desamarre

Español	Portugués	Contraprestación
Amarre y desamarre	Amarracao e desamarracao	Servicio de amarre y desamarre

\* por TRB

### 5.3.10 Servicios de suministro de equipos

Español	Portugués	Contraprestación
Alquiler de equipos	Aluguel de equipamento	Facilitación de equipo portuario

\* Por tipo de equipo por turno o día o período mayor. No se recomienda el alquiler por hora, salvo en equipos de gran costo como ser Gantry cranes

### 5.3.11 Servicios de movimiento de cargas

A Continuación, al efecto de contar con una estructura para el movimiento de cargas, se ha elaborado tres cuadros, los cuales permiten dos alternativas de tarificación:

A) Aplicar discriminadamente los servicios de estibaje y manipuleo (estibaje consiste en las operaciones de embarque o desembarque entre la bodega y la borda del buque – o como se llama en algunos países «el gancho» - (cuadros 5.3.11.1 y 5.3.11.2).

En síntesis la operación completa será de estiba + manipuleo. Adicionalmente en el último cuadro se consideró también el caso del transbordo.

B) Aplicar en forma unificada un cargo integral que abarca toda la operación entre la bodega y la entrega (en el caso de los desembarques) o entre la recepción de la carga y la bodega del buque (en los embarques). En esta alternativa se consideró también el caso del transbordo (cuadro 5.3.11.3).



5.3.11.1 Servicio de estibaje

Español	Portugués	Contraprestación
Estiba	Estiva	Carga de la mercadería desde el gancho (medio transportador en el costado del buque) hasta la estiba en la bodega.
Desestiba	Desestiva	Descarga de la mercadería desde la bodega hasta el gancho (medio transportador en el costado del buque).

\* Por tipo de mercadería, por tonelada o TEU

5.3.11 Servicio de movimiento de cargas.

5.3.11.2 Servicio de manipuleo.

Español	Portugués	Contraprestación
Servicio de carga	Servicio de carregamento	Desde la recepción (en la fecha preindicada por el agente marítimo) hasta la estiba, incluyendo el almacenaje.
Servicio de descarga	Servicio de descarregamento	Desde desestiba hasta la entrega (en fecha indicada por el agente marítimo), incluyendo el almacenaje hasta una cierta cantidad de días
Servicio de transbordo	Baldecao	Desde desestiba hasta estiba, incluyendo almacenaje libre hasta una cierta cantidad de días

\* Por tipo de mercadería, por tonelada o TEU

5.3.12 Utilización de vías navegables

Español	Portugués	Contraprestación
Uso balizamiento	Utilizacáo do balizamento	Utilización del balizamiento de una vía navegable troncal o principal
Uso canal principal	Utilizacáo da hidrovia	Utilización de una vía navegable troncal o principal

\* Por TRB por tramo

En esta tarifa se ha omitido agregar tasas por la utilización de canales secundarios. Se considera que este tipo de servicios deben estar incluidos en cada puerto en el correspondiente derecho de puerto a los buques. (cuadro 5.1)

6.0 Referencias

- (1) Administración General de Puertos, Normas de Aplicación Cuerpo tarifario de los Puertos Texto ordenado
- (2) Administración Nacional de Puertos, Cuerpo Normativo Tarifario General de los Puertos del Uruguay.
- (3) Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones del Paraguay, Administración Nacional de Navegación y Puertos, Tarifa de Tasas Portuarias, Decreto 12.499 del 13 de febrero de 1992.
- (4) Tarifa dos portos de Río de Janeiro, Niteroi, Angra dos Reis, Forno e Sepetiba, Estado de Río de Janeiro.
- (5) Estructura Tarifaria de los puertos de Bolivia sobre la Hidrovía Paraguay – Paraná Puerto Central Aguirre Portuaria, fuente Ministerio de Defensa Nacio-

nal, Subsecretaría Naval de Intereses Marítimos,  
mayo 1994.

## 7.0 Abreviaturas

AGP :	Administración General de Puertos
ANNP :	Administración Nacional de Navegación y Puertos
ANP :	Administración Nacional de Puertos
UNCTAD :	United Nations Comission for Trade and Devellopment
TEU :	Twenty equivalent unit
TRB :	Tonelaje de Registro Bruto (Gross Register Tonnage)
HPP :	Hidrovia Paraguay – Paraná
RO RO :	Roll on roll off

**REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS  
ABORDAJES EN LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ**

**ÍNDICE DE ARTÍCULOS Y REGLAS**

**Prologo**

**PARTE A – GENERALIDADES**

**Regla 1 a 3**

**PARTE B – REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO**

**Sección I. Conducta de buques en cualquier condición de visibilidad.**

**Regla 4 Ámbito de Aplicación**

**Regla 5 Vigilancia**

**Regla 6 Velocidad de Seguridad**

**Regla 7 Riesgo de abordaje**

**Regla 8 Maniobras para evitar el abordaje**

**Regla 9. Canales angostos.**

**Regla 10. Dispositivos de separación de tráfico.**

**PARTE B – REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO**

Sección II - Conducta de los buques que se encuentren a la vista uno del otro.

Regla 11. Ambito de Aplicación.

Regla 12. Buque de vela.

Regla 13. Buque que "alcanza".

Regla 14. Situación "de vuelta encontrada".

Regla 15. Situación "de cruce".

Regla 16. Maniobra del buque que "cede el paso".

Regla 17. Maniobra de buque que "sigue a rumbo".

Regla 18. Obligaciones entre categorías de buques.

**PARTE B REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO**

Sección III- Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida.

Regla 19. Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida.

**PARTE C - LUCES Y MARCAS E INTERPRETACIÓN GRÁFICA.**

Regla 20. Ambito de aplicación.

Regla 21. Definiciones.

Regla 22. Visibilidad de las luces.

## REGLAMENTO PARA PREVENIR LOS ABORDAJES

**Regla 23. Buques de propulsión mecánica, en navegación.**

**Regla 24. Buques remolcando y empujando.**

**Regla 25. Buques de vela en navegación y embarcaciones de remo.**

**Regla 26. Buques de pesca.**

**Regla 27. Buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida.**

**Regla 28. Buques de propulsión mecánica restringidos por su calado.**

**Regla 29. Embarcación de práctico.**

**Regla 30. Buques fondeados y buques varados.**

**Regla 31. Hidroaviones.**

### **PARTE D.- SEÑALES ACÚSTICAS Y LUMINOSAS.**

**Regla 32. Definiciones.**

**Regla 33. Equipo para señales acústicas.**

**Regla 34. Señales de maniobra y advertencia.**

**Regla 35. Señales acústicas en visibilidad reducida.**

**Regla 36. Señales para llamar la atención.**

**Regla 37. Señales de peligro.**

### **PARTE E.- EXENCIONES.**

**Regla 38. Exenciones.**

**ANEXOS**

**ANEXO I. Posición y características técnicas de las luces y marcas.**

**ANEXO II. Señales adicionales para buques de pesca que se encuentren pescando muy cerca unos de otros.**

**ANEXO III. Detalles técnicos de los aparatos de señales Acústicas.**

**ANEXO IV. Señales de peligro.**

**ANEXO V – REGLAS GENERALES**

## PRÓLOGO

La presente publicación contiene el Reglamento para Prevenir Abordajes en la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) adaptación del “Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes”. Londres 1972 y su interpretación gráfica, conforme lo previsto en Regla 1 inc. b) y c)

El presente Reglamento, aprobado en la XV Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná, forma parte del Protocolo Adicional al Acuerdo de “Santa Cruz de la Sierra”, sobre “Navegación y Seguridad”.

El mencionado Acuerdo fue firmado por los cinco países miembros del Tratado de la Cuenca del Plata en el Valle de Las Leñas, Provincia de Mendoza, República Argentina el día 26 de Junio de 1992, entrando en vigor, luego de cumplidas las normas y procedimientos legales internas de cada país a través de la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) el día 13 de Febrero de 1995.

El ámbito de aplicación del presente Reglamento queda determinado en la Regla 1 del mismo.



HIDROVÍA  
PARAGUAY – PARANA

(Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira)

1995

\*Adaptado del original Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes”. Londres 1972

REGLAMENTO PARA PREVENIR LOS ABORDAJES  
EN LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ

PARTE A - GENERALIDADES

REGLA 1

ÁMBITO DE APLICACIÓN

- a) El presente Reglamento se formula de acuerdo con el inciso b) de la Regla 1 del Convenio para prevenir los Abordajes en el Mar – Londres 1972.
- b) El presente Reglamento se aplicará a todos los buques en todas las aguas de la Hidrovía Paraguay Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira).

## REGLA 2

### RESPONSABILIDAD<sup>1</sup>

- a) Ninguna disposición del presente Reglamento eximirá a un buque, o a su propietario, al Capitán o a la dotación del mismo, de las consecuencias de cualquier negligencia en el cumplimiento de este Reglamento o de negligencia en observar cualquier precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso.
- b) En la interpretación y cumplimiento del presente Reglamento se tomarán en consideración todos aquellos peligros de navegación y riesgos de abordaje y todas las circunstancias especiales, incluidas las limitaciones de los buques interesados, que pudieran hacer necesario apartarse de este Reglamento, para evitar un peligro inmediato.

## Regla 3

### Definiciones Generales

A los efectos de este Reglamento. Excepto cuando se indique lo contrario:

- a) La palabra “buque” designa a toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento<sup>2</sup> y los hidroaviones, utilizadas o que

---

<sup>1</sup> A partir de este punto se mantiene la transcripción literal del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes”. Londres 1972

<sup>2</sup> Significa que no desplaza volumen de agua al flotar (caso de hidrovía a cierta velocidad) y las embarcaciones de colchón de aire.

puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua.

- b) La expresión “buque de propulsión mecánica” significa todo buque movido por una máquina.
- c) La expresión “buque de vela” significa todo buque navegando a vela siempre que su máquina propulsora, en caso de llevarla, no se esté utilizando.
- d) La expresión “buque dedicado a la pesca” significa todo buque que esté pescando con redes, líneas, aparejos de arrastre u otras artes de pesca que restrinjan su maniobrabilidad; esta expresión no incluye a los buques que pesquen con curricán u otro arte de pesca que no restrinja su maniobrabilidad.
- e) La palabra “hidroavión” designa a toda aeronave proyectada para maniobrar sobre las aguas.
- f) La expresión “buque sin gobierno” significa todo buque que por cualquier circunstancia excepcional es incapaz de maniobra en la forma exigida por este Reglamento y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque.
- g) La expresión “Buque con capacidad de maniobra restringida” significa todo buque que, debido a la naturaleza de su trabajo, tiene reducida su capacidad para maniobrar en la forma exigida por este Reglamento y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque. La expresión “buque con capacidad de maniobra restringida” incluirá pero no limitará a:

- 1) Buques dedicados a colocar, reparar o recoger marcas de navegación, cables o conductos submarinos.
  - 2) Buques dedicados a dragados, trabajos hidrográficos, oceanográficos u operaciones subacuas/ con buzos.
  - 3) Buques en navegación que estén haciendo combustible o transbordo carga, provisiones o personas;
  - 4) Buques dedicados al lanzamiento o recuperación de aeronaves;
  - 5) Buques dedicados a operaciones de limpieza de minas;
  - 6) Buques dedicados a operaciones de remolque que, por su naturaleza, restrinjan muy fuertemente al buque remolcador y su remolque en su capacidad para apartarse de la derrota.
- h) La expresión "buque restringido por su calado" significa un buque de propulsión mecánica que, por razón de su calado en relación con la profundidad y la anchura disponibles del agua navegable, tiene una capacidad muy restringida de apartarse de la derrota que está siguiendo.
- i) La expresión "en navegación" se aplica a un buque que no esté ni fondeado, ni amarrado a tierra, ni varado.
- j) Por "eslora" y "manga" se entenderá la eslora total y la manga del buque.

- k) Se entenderá que los buques están a la vista uno del otro únicamente cuando uno pueda ser observado visualmente desde el otro.
  
- l) La expresión "visibilidad reducida" significa toda condición en que la visibilidad está disminuida por niebla, bruma, nieve, fuertes aguaceiros, tormentas de arena o cualesquiera otras causas análogas.

## PARTE B - REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO

### SECCIÓN I - CONDUCTA DE LOS BUQUES EN CUALQUIER CONDICIÓN DE VISIBILIDAD

#### Regla 4

##### Ambito de aplicación

Las Reglas de la presente Sección se aplicarán en cualquier condición de visibilidad.

#### Regla 5

##### Vigilancia

Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.

## Regla 6

### Velocidad de seguridad

Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento.

Para determinar la velocidad de seguridad se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

- a) En todos los buques:
  - 1) el estado de visibilidad;
  - 2) la densidad de tráfico, incluidas las concentraciones de buques de pesca o de cualquiera otra clase;
  - 3) la maniobrabilidad del buque teniendo muy en cuenta la distancia de parada y la capacidad de giro en las condiciones del momento.
  - 4) de noche, la existencia de resplandor, por ejemplo, el producido por luces de tierra o por el reflejo de las luces propias;
  - 5) el estado del viento, mar y corriente, y la proximidad de peligros para la navegación;
  - 6) el calado en relación con la profundidad disponible de agua.
- b) Además, en los buques con radar funcionando correctamente:

- 1) las características, eficacia y limitaciones del equipo de radar;
- 2) toda restricción impuesta por la escala que está siendo utilizada en el radar;
- 3) el efecto en la detección por radar del estado de la mar y del tiempo, así como otras fuentes de interferencia;
- 4) la posibilidad de no detectar en el radar, a distancia adecuada, buques pequeños, hielos y otros objetos flotantes;
- 5) el número, situación y movimiento de los buques detectados por radar;
- 6) la evaluación más exacta de la visibilidad que se hace posible cuando se utiliza el radar para determinar la distancia a que se hallan los buques u otros objetos próximos.

### Regla 7

#### Riesgo de abordaje

- a) Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.
- b) Si se dispone de equipo radar y funciona correctamente, se utilizará en forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así

como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados.

c) Se evitarán las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por radar;

d) Para determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:

- 1) se considerará que existe el riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable;
- 2) en algunos casos, puede existir riesgo aun cuando sea evidente una variación apreciable de la demora, en particular al aproximarse a un buque de gran tamaño o a un remolque o a cualquier buque a muy corta distancia.

### **Regla 8**

#### **Maniobras para evitar el abordaje**

a) Si las circunstancias del caso lo permiten, toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas marineras.

b) Si las circunstancias del caso lo permiten, los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán lo suficientemente amplios para ser fácilmente percibidos por otro buque que los observe visualmente o por medio



como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados.

c) Se evitarán las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por radar;

d) Para determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:

- 1) se considerará que existe el riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable;
- 2) en algunos casos, puede existir riesgo aun cuando sea evidente una variación apreciable de la demora, en particular al aproximarse a un buque de gran tamaño o a un remolque o a cualquier buque a muy corta distancia.

### **Regla 8**

#### **Maniobras para evitar el abordaje**

a) Si las circunstancias del caso lo permiten, toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas marineras.

b) Si las circunstancias del caso lo permiten, los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán lo suficientemente amplios para ser fácilmente percibidos por otro buque que los observe visualmente o por medio

del radar. Deberá evitarse una sucesión de pequeños cambios de rumbo y/o velocidad.

c) Si hay espacio suficiente, la maniobra de cambiar solamente de rumbo puede ser la más eficaz para evitar una situación de aproximación excesiva, a condición de que se haga con bastante antelación, sea considerable y no produzca una nueva situación de aproximación excesiva.

d) La maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será tal que el buque pase a una distancia seguro del otro. La eficacia de la maniobra se deberá ir comprobando hasta el momento en que el otro buque esté pasando y en franquía.

e) Si es necesario con objeto de evitar el abordaje o de disponer de más tiempo para estudiar la situación, el buque reducirá su velocidad o suprimirá toda su arrancada parando o invirtiendo sus medios de propulsión.

f) :

1) Los buques que en virtud de cualquiera de las presentes reglas estén obligados a no estorbar el tránsito o tránsito seguro de otro buque maniobrarán prontamente, cuando así lo exijan las circunstancias, a fin de dejar espacio suficiente para permitir el tránsito seguro del otro buque.

2) Los buques que estén obligados a no estorbar el tránsito o tránsito seguro de otro buque no quedarán exentos de dicha obligación cuando se aproximen al otro buque con riesgo de que se produzca un abordaje y, al efectuar las maniobras, respetarán riguro-

samente lo dispuesto en las reglas de la presente Parte.

- 3) Cuando los dos buques se aproximen el uno al otro con riesgo de que se produzca un abordaje, el buque cuyo tránsito no deba ser estorbado seguirá estando plenamente obligado a cumplir con lo dispuesto en las reglas de la presente Parte.

## Regla 9

### Canales angostos

- a)
  - 1) Los buques que naveguen a lo largo de un paso o canal angosto se mantendrán lo más cerca posible del límite exterior del paso o canal que quede por su costado de estribor, siempre que puedan hacerlo sin que ello entrañe peligro.
  - 2) Tomando en consideración el párrafo a 1) y la Regla 14 a), un buque con propulsión mecánica navegando en ríos o canales aguas abajo (corriente a favor) tendrá derecho de paso sobre un buque navegando aguas arriba. Propondrá la manera y el lugar de pasaje y efectuará las señales de maniobra apropiadas prescriptas por la Regla 34 a) 1). El buque navegando aguas arriba (corriente en contra) se aguantará lo que sea necesario para permitir un cruce seguro<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Este párrafo no se encuentra transcrito en la versión original del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes". Londres 1972

- b) Los buques de eslora inferior a 20 metros o los buques de vela no estorbarán el tránsito de un buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de un paso o canal angosto.
- c) Los buques dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito de ningún otro buque que navegue dentro de un paso o canal angosto.
- d) Los buques no deberán cruzar un paso o canal angosto si al hacerlo estorban el tránsito de otro buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de dicho paso o canal. Este otro buque podrá usar la señal acústica prescrita en la Regla 34 d) si abriga dudas sobre la intención del buque que cruza.
- e) :
  - 1) En un paso o canal angosto, cuando únicamente sea posible adelantar si el buque alcanzado maniobra para permitir el adelantamiento con seguridad, el buque que alcanza deberá indicar su intención haciendo sonar la señal adecuada prescrita en la Regla 34 c) 1). El buque alcanzado dará su conformidad haciendo sonar la señal adecuada prescrita en la Regla 34 c) 2) y maniobrando para permitir el adelantamiento con seguridad. Si abriga dudas podrá usar la señal acústica prescrita en la Regla 34 d).
  - 2) Esta Regla no exime al buque que alcanza de sus obligaciones según la Regla 13.
- f) Los buques que se aproximen a un recodo o zona de un paso o canal angosto en donde, por estar obstaculizada la visión, no puedan verse

otros buques, navegarán alerta y con precaución, haciendo sonar la señal adecuada prescrita en la Regla 34 e).

- g) Siempre que las circunstancias lo permitan, los buques evitarán fondear en un canal angosto.

### Regla 10

#### Dispositivos de separación de tráfico<sup>4</sup>

“Reservado para el caso que sean establecidos Dispositivos de Separación de Tráfico”

*a) La presente regla se aplica a los dispositivos de separación del tráfico aprobados por la Organización y no exime a ningún buque de las obligaciones contraídas en virtud de otras reglas.*

*b) Los buques que utilicen un dispositivo de separación de tráfico deberán:*

- 1) navegar en la vía de circulación apropiada, siguiendo la dirección general de la corriente del tráfico indicada para dicha vía;*
- 2) en lo posible, mantener su rumbo fuera de la línea de separación o de la zona de separación de tráfico;*
- 3) normalmente, al entrar en una vía de circulación o salir de ella, hacerlo por sus extremos, pero al entrar o salir de dicha vía*

---

<sup>4</sup> Lo transcrito en cursiva pertenece al original del “Convenio sobre Reglamento para prevenir abordajes”, Londres, 1972 y no fue adaptado a este reglamento.

*por uno u otro de sus límites laterales, hacerlo con el menor ángulo posible en relación con la dirección general de la corriente del tráfico.*

*c) Siempre que puedan, los buques evitarán cruzar las vías de circulación, pero cuando se vean obligados a ello lo harán siguiendo un rumbo que en la medida de lo posible forme una perpendicular con la dirección general de la corriente del tráfico.*

*d) :*

*1) los buques que puedan navegar con seguridad por la vía de circulación adecuada de un dispositivo de separación del tráfico no utilizarán la zona de navegación costera adyacente. Sin embargo, los buques de eslora inferior a 20 m., los buques de vela y los buques dedicados a la pesca podrán utilizar la zona de navegación costera;*

*2) no obstante lo dispuesto en el subpárrafo d) i), los buques podrán utilizar una zona de navegación costera cuando estén en ruta hacia o desde un puerto, una instalación o estructura mar adentro, una estación de prácticos o cualquier otro lugar situado dentro de la zona de navegación costera, o bien para evitar un peligro inmediato.*

*e) Los buques que no estén cruzando una vía de circulación o que estén entrando o saliendo de ella, no entrarán normalmente en una zona de separación, ni cruzarán una línea de separación excepto:*

- 1) *en caso de emergencia para evitar un peligro inmediato;*
  - 2) *para dedicarse a la pesca en una zona de separación.*
- f) Los buques que naveguen por zonas próximas a los extremos de un dispositivo de separación de tráfico, lo harán con particular precaución.*
- g) Siempre que puedan, los buques evitarán fondear dentro de un dispositivo de separación de tráfico o en las zonas próximas a sus extremos.*
- h) Los buques que no utilicen un dispositivo de separación de tráfico, deberán apartarse de él dejando el mayor margen posible.*
- i) Los buques dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito de cualquier buque que navegue en una vía de circulación.*
- j) Los buques de eslora inferior a 20 metros, o los buques de vela, no estorbarán el tránsito seguro de los buques de propulsión mecánica que naveguen en una vía de circulación.*
- k) Cuando estén dedicados a una operación de mantenimiento de la seguridad de la navegación en un dispositivo de separación del tráfico, los buques con capacidad de maniobra restringida quedarán exentos del cumplimiento de esta Regla en la medida necesaria para poder llevar a cabo dicha Cooperación.*
- l) Cuando estén dedicados a una operación de colocación, reparación o recogida de un cable submarino en un dispositivo de separación del tráfico*

*co, los buques con capacidad de maniobra restringida quedarán exentos del cumplimiento de esta Regla en la medida necesaria para poder llevar a cabo dicha operación.*

## SECCIÓN II - CONDUCTA DE LOS BUQUES QUE SE ENCUENTREN A LA VISTA UNO DEL OTRO

### Regla 11

#### Ambito de aplicación

Las Reglas de esta Sección se aplican solamente a los buques que se encuentren a la vista uno del otro.

### Regla 12

#### Buque de vela

a) Cuando dos buques de vela se aproximen uno al otro, con riesgo de abordaje, uno de ellos se mantendrá apartado de la derrota del otro en la forma siguiente:

- 1) cuando cada uno de ellos reciba el viento por bandas contrarias, el que lo reciba por babor se mantendrá apartado de la derrota del otro;
- 2) cuando ambos reciban el viento por la misma banda, el buque que esté a barlovento se



*co, los buques con capacidad de maniobra restringida quedarán exentos del cumplimiento de esta Regla en la medida necesaria para poder llevar a cabo dicha operación.*

## SECCIÓN II - CONDUCTA DE LOS BUQUES QUE SE ENCUENTREN A LA VISTA UNO DEL OTRO

### Regla 11

#### Ambito de aplicación

Las Reglas de esta Sección se aplican solamente a los buques que se encuentren a la vista uno del otro.

### Regla 12

#### Buque de vela

a) Cuando dos buques de vela se aproximen uno al otro, con riesgo de abordaje, uno de ellos se mantendrá apartado de la derrota del otro en la forma siguiente:

- 1) cuando cada uno de ellos reciba el viento por bandas contrarias, el que lo reciba por babor se mantendrá apartado de la derrota del otro;
- 2) cuando ambos reciban el viento por la misma banda, el buque que esté a barlovento se

mantendrá apartado de la derrota del que esté a sotavento;

- 3) si un buque que recibe el viento por babor avista a otro buque por barlovento y no puede determinar con certeza si el otro buque recibe el viento por babor o estribor, se mantendrá apartado de la derrota del otro.

b) A los fines de la presente Regla se considerará banda de barlovento la contraria a la que se lleve cazada la vela mayor, o en el caso de los buques de aparejo cruzado, la banda contraria a la que se lleve cazada la mayor de las velas de cuchillo.

### Regla 13

#### Buque que "alcanza"

a) No obstante lo dispuesto en la Reglas de la parte B, SECCIONES I y II, todo buque que alcance a otro se mantendrá apartado de la derrota del buque alcanzado.

b) Se considerará como buque que alcanza, a todo buque que se aproxime a otro viniendo desde una marcación mayor de 22,5 grados a popa del través de este último, es decir, que se encuentre en una posición tal respecto del buque alcanzado, que de noche solamente le sea posible ver la luz de alcance de dicho buque y ninguna de sus luces de costado.

c) Cuando un buque abrigue dudas de si está alcanzando o no a otro, considerará que lo está haciendo y actuará como buque que alcanza.

d) Ninguna variación posterior de la marcación entre los dos buques hará del buque que alcanza un buque que cruza, en el sentido que se da en este Reglamento, ni le dispensará de su obligación de mantenerse apartado del buque alcanzado, hasta que lo haya adelantado completamente y se encuentre en franquía.

#### Regla 14

##### Situación "de vuelta encontrada"

a) Cuando dos buques de propulsión mecánica naveguen de vuelta encontrada a rumbos opuestos o casi opuestos, con riesgo de abordaje, cada uno de ellos caerá a estribor de forma que pase por la banda de babor del otro.

b) Se considerará que tal situación existe cuando un buque vea a otro por su proa o casi por su proa de forma que, de noche, vería las luces de tope de ambos palos del otro enfiladas o casi enfiladas y/o las dos luces de costado, y de día, observaría al otro buque bajo el ángulo de apariencia correspondiente.

c) Cuando un buque abrigue dudas de si existe tal situación supondrá que existe y actuará en consecuencia.

d) No obstante lo indicado en el párrafo a) de esta Regla, un buque de propulsión mecánica navegando en aguas abajo (corriente a favor) tendrá derecho de paso con respecto a uno que se dirija arriba. Propondrá la manera de pasaje y efectuará las

señales de maniobra prescriptas en la Regla 34 a)  
1) según corresponda<sup>5</sup>

### Regla 15

#### Situación "de cruce"

a) Cuando dos buques de propulsión mecánica se crucen con riesgo de abordaje, el buque que tenga al otro por su costado de estribor, se mantendrá apartado de la derrota de este otro y, si las circunstancias lo permiten, evitará cortar la proa.

b) No obstante el inciso a), ningún buque de eslora inferior a 20 metros o velero, cruzará el río estando a la vista, con riesgo de abordaje, de un buque con propulsión mecánica navegando aguas arriba o aguas abajo<sup>6</sup>.

### Regla 16

#### Maniobra del buque que "cede el paso"

Todo buque que esté obligado a mantenerse apartado de la derrota de otro buque, maniobrá, en lo posible, con anticipación suficiente y de forma decidida para quedar bien franco del otro buque.

---

<sup>5</sup> Este párrafo no se encuentra transcrito en el original del "Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes".  
Londres 1972

<sup>6</sup> Este párrafo no se encuentra transcrito en el original del "Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes".  
Londres 1972

**Regla 17**

**Maniobra del buque que "sigue a rumbo"**

a) :

- 1) Cuando uno de los buques deba mantenerse apartado de la derrota de otro, este último mantendrá su rumbo y velocidad;
- 2) No obstante, este otro buque puede actuar para evitar el abordaje con su propia maniobra, tan pronto como le resulte evidente que el buque que debería apartarse no está actuando en la forma preceptuada por este Reglamento.

b) Cuando, por cualquier causa, el buque que haya de mantener su rumbo y velocidad se encuentre tan próximo al otro que no pueda evitarse el abordaje por la sola maniobra del buque que cede el paso, el primero ejecutará la maniobra que mejor pueda ayudar a evitar el abordaje.

c) Un buque de propulsión mecánica que manio-bre en una situación de cruce, de acuerdo con el párrafo a) 2) de esta Regla, para evitar el abordaje con otro buque de propulsión mecánica, no cambiará su rumbo a babor para maniobrar a un buque que se encuentre por esa misma banda, si las circunstancias del caso lo permiten.

d) La presente Regla no exime al buque que cede el paso, de su obligación de mantenerse apartado de la derrota del otro.

**Regla 18**

**Obligaciones entre categorías de buques**

**Sin perjuicio de lo dispuesto en las Reglas 9, 10 y 13:**

**a) Los buques de propulsión mecánica, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:**

- 1) un buque sin gobierno;**
- 2) un buque con capacidad de maniobra restringida;**
- 3) un buque dedicado a la pesca;**
- 4) un buque a vela.**

**b) Los buques de vela, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:**

- 1) un buque sin gobierno;**
- 2) un buque con capacidad de maniobra restringida;**
- 3) un buque dedicado a la pesca.**

**c) En la medida de lo posible, los buques dedicados a la pesca, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:**

- 1) Un buque sin gobierno;**

on capacidad de maniobra res-

stringido por su calado

SECCIÓN III - (C)  
EN CONDICIONES  
CIDA

Conducta de lo

*no sea un buque sin gobierno o capacidad de maniobra restringida en circunstancias del caso lo permiten, el seguro de un buque restringido que exhiba las señales de la Re-*

*stringido por su calado navegará con precaución teniendo muy en cuenta el calado.*

*Una hidroavión amarrado se mantendrá a una distancia segura de todos los buques y evitará estropearlos. No obstante, en aquellas circunstancias en que exista un riesgo de abordaje, se aplicarán las Reglas de esta Parte.*

a) 1) Esta regla se aplica a los buques que no exhiben luces de navegación de noche.

2) Cuando un buque de eslora inferior a 1000 metros se encuentre en proximidad de un buque de eslora superior a 1000 metros, el buque de eslora inferior deberá mantenerse a una distancia suficiente para evitar una colisión.

b) Todos los buques de eslora superior a 100 metros deberán mantenerse a una distancia suficiente de los buques de eslora inferior a 100 metros para evitar una colisión.

c) Todos los buques de eslora superior a 100 metros deberán mantenerse a una distancia suficiente de los buques de eslora inferior a 100 metros para evitar una colisión.

el original del "Convenio sobre el Reglamento Internacional", Londres, 1972 y no fue adaptado.

<sup>8</sup> Este inciso no se encuentra en el Reglamento Internacional sobre el Reglamento Internacional de Londres 1972.

SECCIÓN III - CONDUCTA DE LOS BUQUES  
EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA

Regla 19

Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida

- a) 1) Esta regla es de aplicación a los buques que no estén a la vista uno de otro cuando naveguen cerca o dentro de una zona de visibilidad reducida.
- 2) Cuando dicha visibilidad sea inferior a 1000 metros y las circunstancias y características físicas del río lo aconsejen, los buques procederán a fondear o amarrarse, de ser posible, lo más alejados del eje del canal de navegación<sup>8</sup>.
- b) Todos los buques navegarán a una velocidad de seguridad adaptada a las circunstancias y condiciones de visibilidad reducida del momento. Los buques de propulsión mecánica tendrán sus máquinas listas para maniobrar inmediatamente.
- c) Todos los buques tomarán en consideración las circunstancias y condiciones de visibilidad reducida.

---

<sup>8</sup> Este inciso no se encuentra transcrito en el original del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes".  
Londres 1972



### Regla 21

#### Definiciones

a) La "luz de tope" es una luz blanca colocada sobre el eje longitudinal del buque, que muestra su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 225 grados, fijada de forma que sea visible desde la proa hasta 22,5 grados a popa del través de cada costado del buque.

b) Las "luces de costado" son una luz verde en la banda de estribor y una luz roja en la banda de babor que muestran cada una su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 112,5 grados, fijadas de forma que sean visibles desde la proa hasta 22,5 grados de popa del través de su costado respectivo. En los buques de eslora inferior a 20 metros, las luces de costado podrán estar combinadas en un solo farol llevado en el eje longitudinal del buque.

c) La "luz de alcance" es una luz blanca colocada lo más cerca posible de la popa, que muestra su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 135 grados, fijada de forma que sea visible en un arco de 67,5 grados contados a partir de la popa hacia cada una de las bandas del buque.

d) La "luz de remolque" es una luz amarilla de las mismas características que la "luz de alcance" definida en el párrafo c).

e) La "luz todo horizonte" es una luz que es visible sin interrupción en un arco de horizonte de 360 grados.

f) La "luz centelleante" es una luz que produce centelleos a intervalos regulares, con una frecuencia de 120 o más centelleos por minuto.

g) La "Luz centelleante especial" es una luz centelleante amarilla a intervalos regulares y con una frecuencia de 50 a 70 destellos por minuto, colocado lo más hacia proa posible, según sea factible sobre el eje longitudinal del remolque y mostrando una luz continua sobre un arco del horizonte no menor de 180 grados ni mayor de 225 grados y fijada de tal manera que sea visible desde la proa hasta no más de 22,5 grados de popa del través de cada costado del buque.

## Regla 22

### Visibilidad de las luces

Las luces preceptuadas en estas Reglas deberán tener la intensidad especificada en la Sección 8 del Anexo I, de modo que sean visibles a las siguientes distancias mínimas:

a) En los buques de eslora igual o superior a 50 metros:

- luz de tope, 6 millas;
- luz de costado, 3 millas;
- luz de alcance, 3 millas;
- luz de remolque, 3 millas;
- luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 3 millas.

b) En los buques de eslora igual o superior a 12 metros, pero inferior a 50 metros:

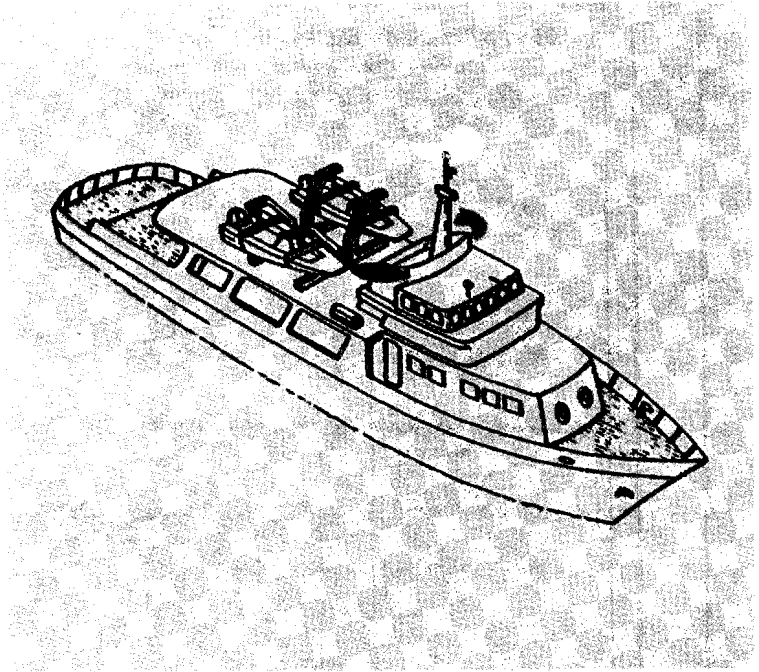


Fig.2 Buque de propulsión mecánica en navegación de menos de 50m. De eslora

- b) Los aerodeslizadores, cuando operen en la condición sin desplazamiento, exhibirán, además de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla, una luz amarilla de centelleos todo horizonte donde mejor pueda ser vista.

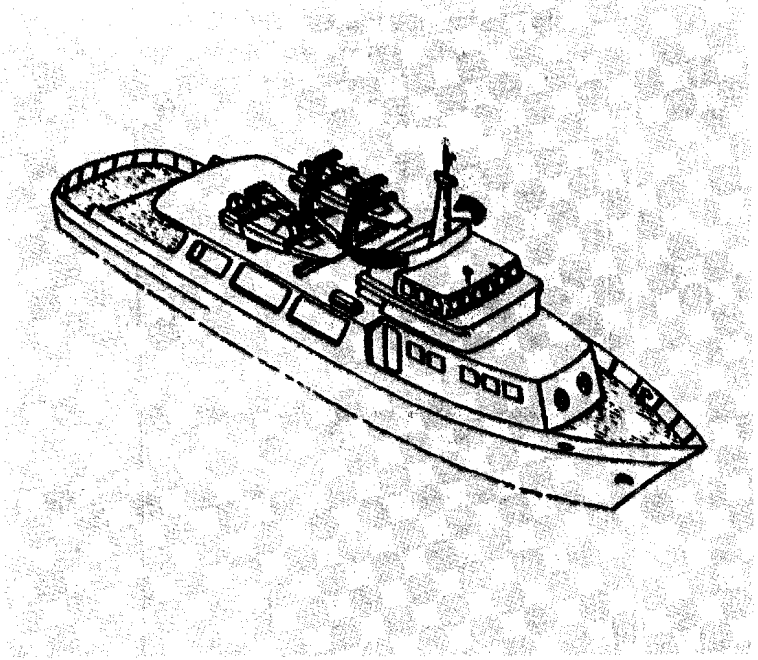


Fig.2 Buque de propulsión mecánica en navegación de menos de 50m. De eslora

- b) Los aerodeslizadores, cuando operen en la condición sin desplazamiento, exhibirán, además de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla, una luz amarilla de centelleos todo horizonte donde mejor pueda ser vista.

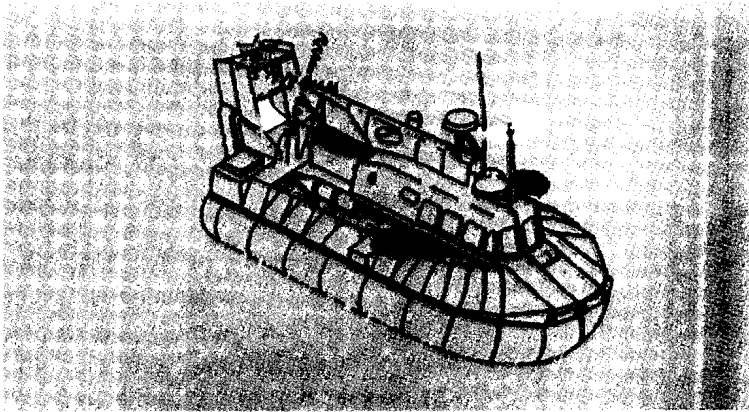


Fig. 3 Aerodeslizador operando sin desplazamiento de agua.  
Menos de 50m. De eslora

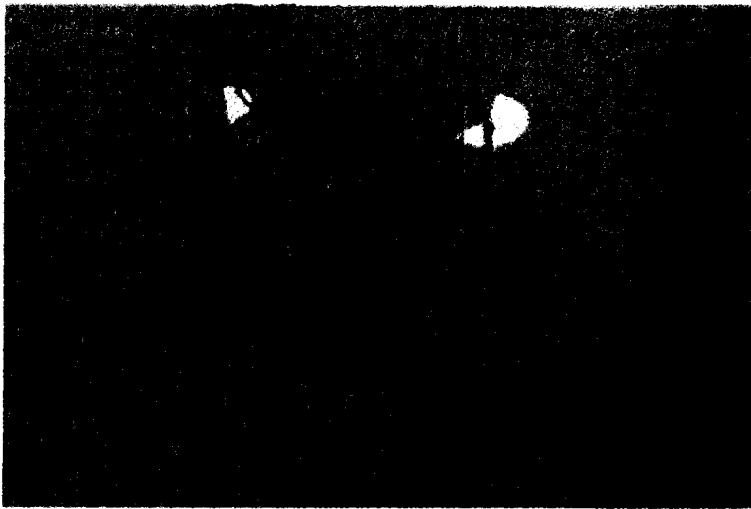


Fig. 4: Aerodeslizador operando con desplazamiento de agua.  
Menos de 50 m. De eslora

c) :

- 1) Los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros podrán exhibir en lugar de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla, una luz blanca todo horizonte y luces de costado;
- 2) los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 7 metros y cuya velocidad máxima no sea superior a 7 nudos, podrán exhibir, en lugar de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla, una luz blanca todo horizonte y, si es posible, exhibirán también luces de costado;
- 3) en los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros, la luz de tope o la luz blanca todo horizonte podrá apartarse del eje longitudinal del buque si no es posible colocarla en dicho eje, a condición de que las luces de costado vayan combinadas en un solo farol, que se llevará en el eje longitudinal del buque o colocado tan cerca como sea posible de la línea de proa-popa en que vaya la luz de tope o la luz blanca todo horizonte.

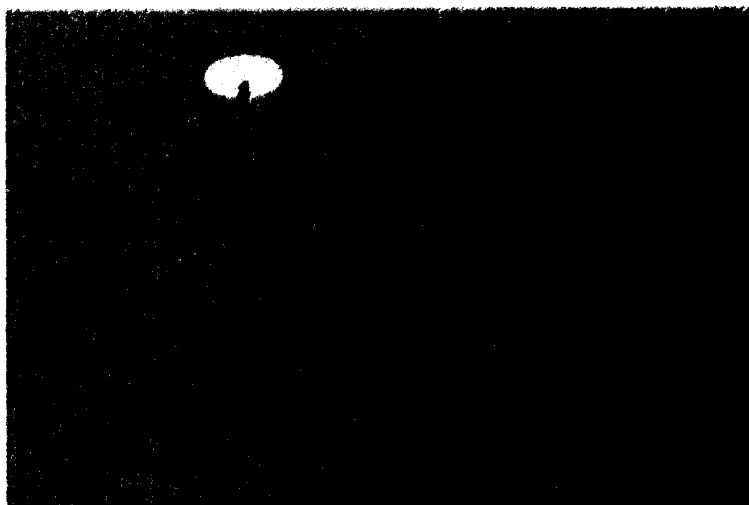


Fig. 5 Embarcación de propulsión mecánica de menos de 7 m. De eslora, cuya velocidad máxima no exceda de 7 nudos

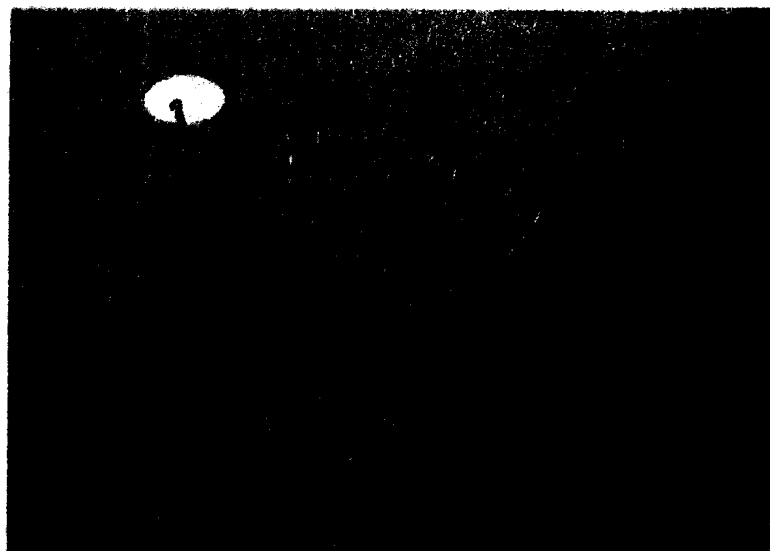


Fig. 6 Embarcación de propulsión mecánica de menos de 12 m. de eslora

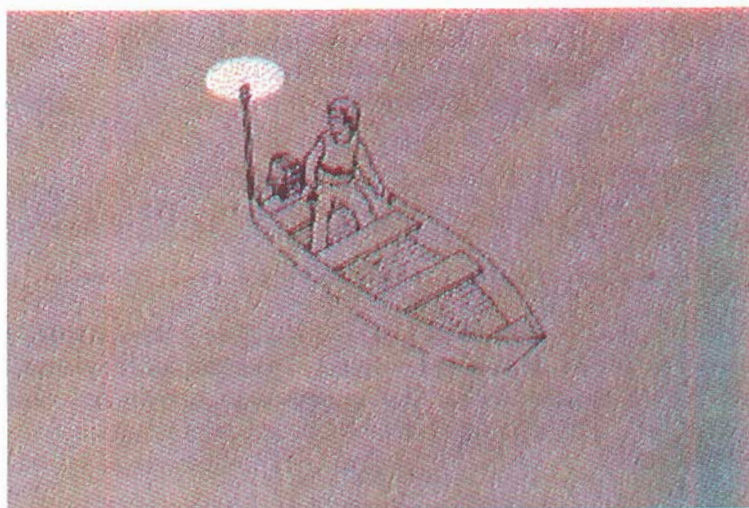


Fig. 5 Embarcación de propulsión mecánica de menos de 7 m. De eslora, cuya velocidad máxima no exceda de 7 nudos

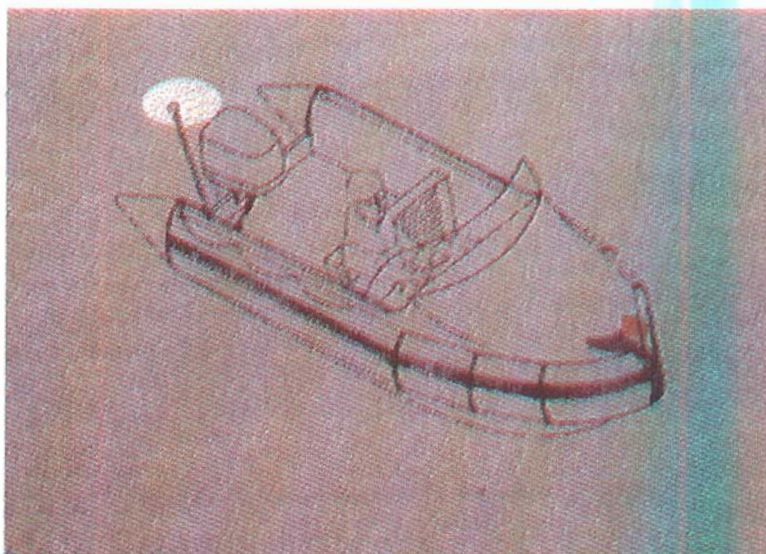


Fig. 6 Embarcación de propulsión mecánica de menos de 12 m. de eslora



**Regla 24**

**Buques remolcando y empujando**

- a) Todo buque de propulsión mecánica cuando remolque a otro exhibirá:
- 1) en lugar de la luz prescrita en los apartados 1) o 2) de la Regla 23 a), dos luces de tope en línea vertical. Cuando la longitud del remolque, medida desde la popa del buque que remolca hasta el extremo de popa del remolque, sea superior a 200 metros, exhibirá tres luces de tope a proa, según una línea vertical;
  - 2) luces de costado;
  - 3) una luz de alcance;
  - 4) una luz de remolque en línea vertical y por encima de la luz de alcance;
  - 5) una marca bicónica en el lugar más visible cuando la longitud del remolque sea superior a 200 metros.

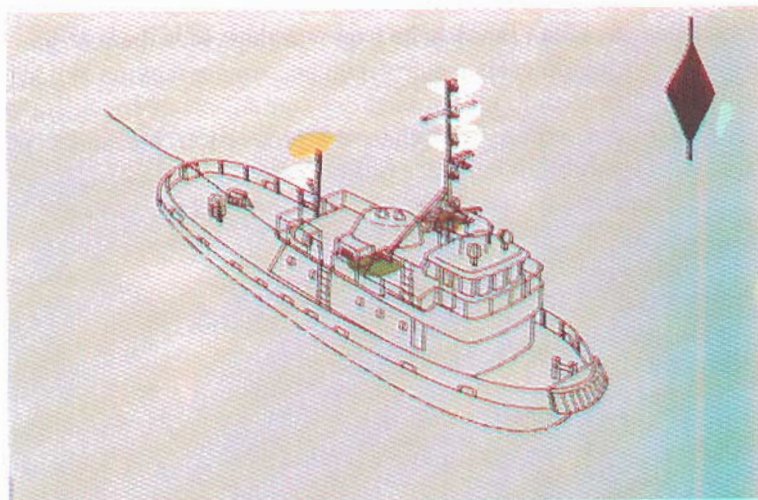


Fig. 7 Buque de propulsión mecánica, remolcado por popa. Remolcador de menos de 50 m. De eslora; longitud de remolque más de 200 m.

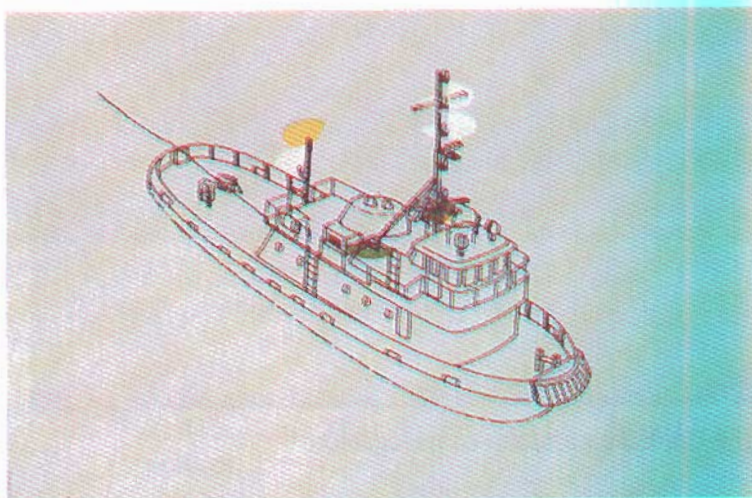


Fig. 8 Buque de propulsión mecánica, remolcando por popa. Remolcador de menos de 50 m. De eslora; Longitud de remolque 200 metros o menos

b) Cuando un buque que empuje y un buque empujado estén unidos mediante una conexión rígida formando una unidad compuesta, serán considerados como un buque de propulsión mecánica y exhibirán las luces prescritas en la Regla 23.

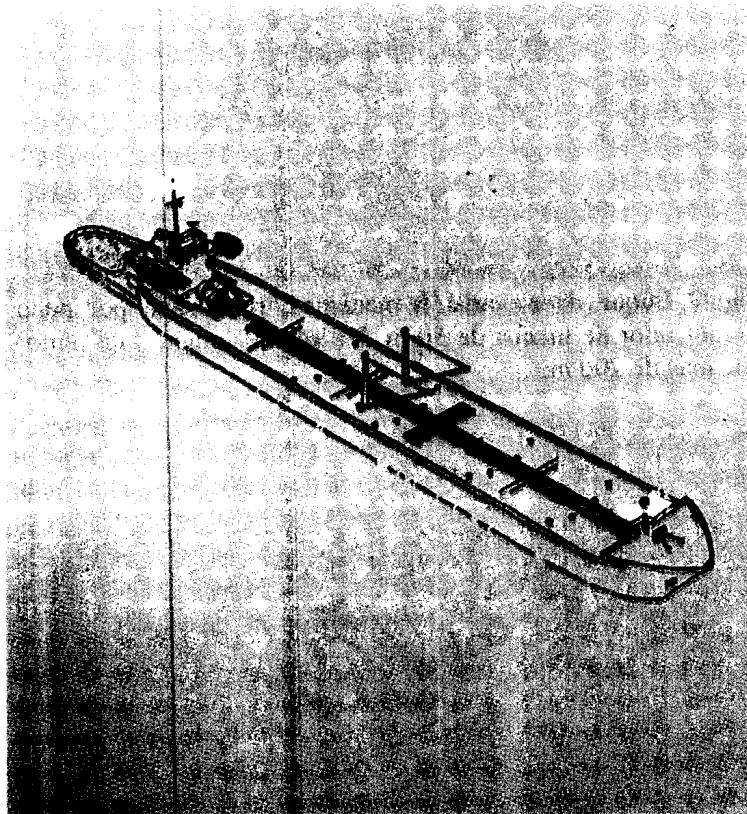


Fig. 9 Unidad compuesta en navegación

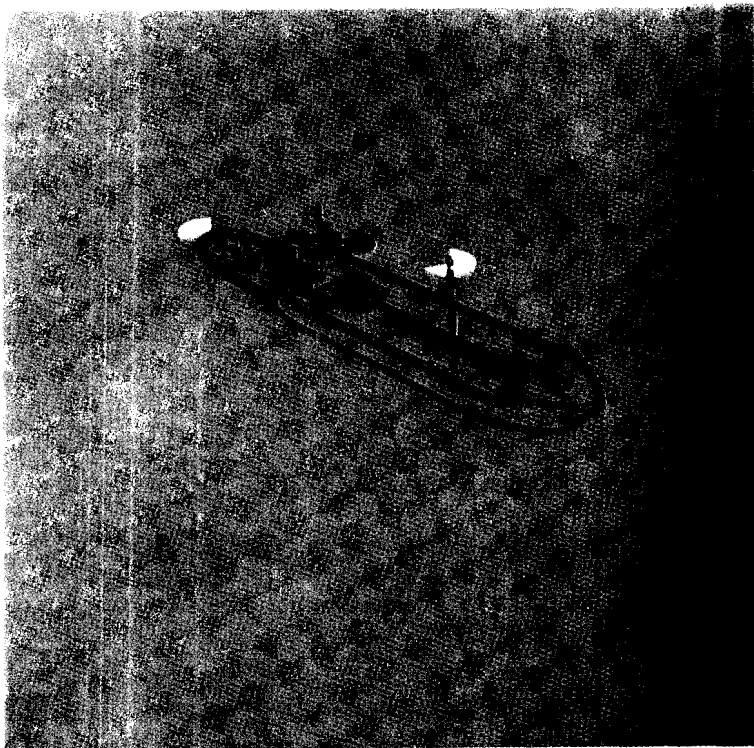


Fig. 10 Unidad compuesta de menos de 50m. de eslora

c) Todo buque de propulsión mecánica que empuje hacia proa o remolque por el costado exhibirá, salvo en el caso de constituir una unidad compuesta:

- 1) en lugar de la luz prescrita en los apartados 1) o 2) de la Regla 23 a), dos luces de tope en una línea vertical;
- 2) luces de costado;

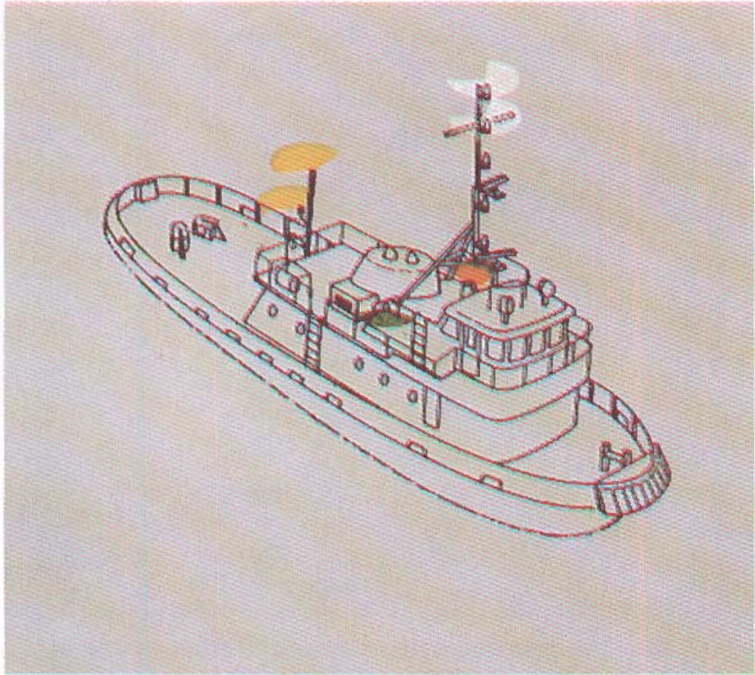
3) Dos luces de remolque en línea vertical<sup>10</sup>,

Fig. 11 Buque de propulsión mecánica que empuje hacia proa o remolque por el costado. Remolcador de menos de 50m. De eslora

d) Los buques de propulsión mecánica a los que sean de aplicación los párrafos a) o c) anteriores, cumplirán también con la Regla 23 a) 2).

<sup>10</sup> No coincide con el texto original del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes", Londres 1972 que dispone: una luz de alcance.

e) Todo buque u objeto remolcado distinto de los que se mencionan en el Párrafo g) de esta Regla exhibirá:20

1) luces de costado;

2) una luz de alcance;

3) una marca bicónica en el lugar más visible, cuando la longitud del remolque sea superior a 200 metros.

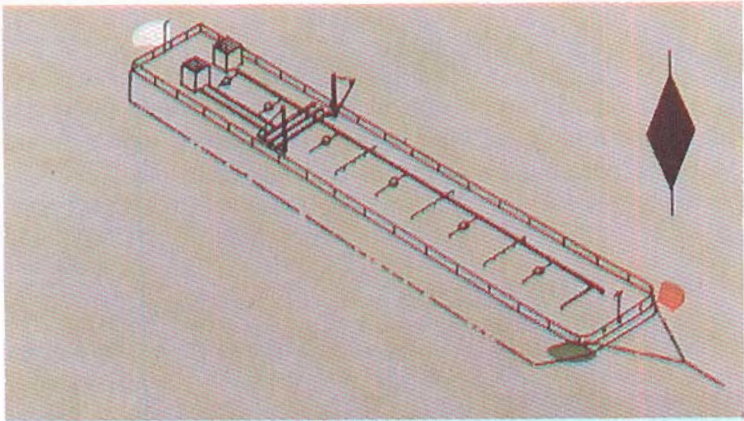


Fig. 14 Buque u objeto remolcado. Longitud de remolque excede los 200m.

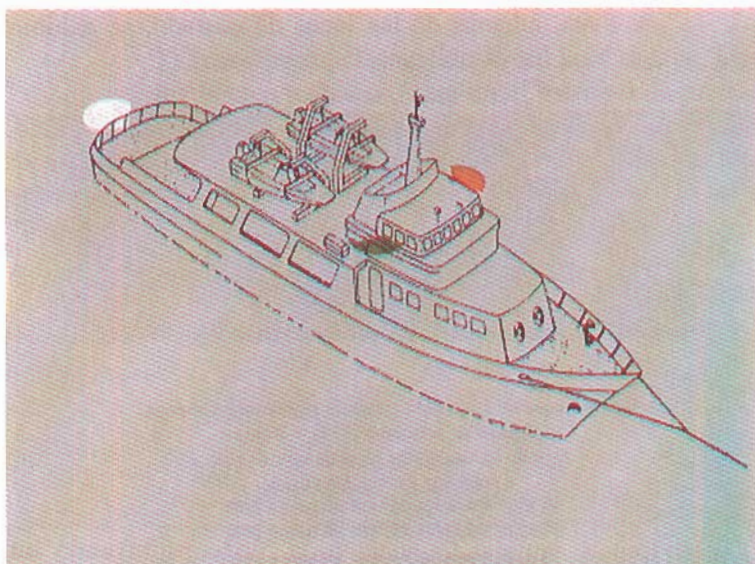


Fig. 15 Buque remolcado. Longitud de remolque 200m. o menos

f) Teniendo en cuenta que cualquiera que sea el número de buques que se remolquen por el costado<sup>11</sup> o empujen en un grupo, habrán de iluminarse como si fueran un solo buque:

1) un buque que sea empujado hacia proa, sin que llegue a constituirse una unidad compuesta, exhibirá luces de costado en el extremo de proa;

2) un buque que sea remolcado por el costado exhibirá una luz de alcance y, en el extremo de proa, luces de costado.

3) En el caso del inc. f) 1), cuando la eslora total del buque que empuja y el empujado sea superior a 200 metros, en el sector prole, y donde mejor se

<sup>11</sup> Significa remolque abarloado

vea, además de las luces de costado, se exhibirá una luz centelleante especial

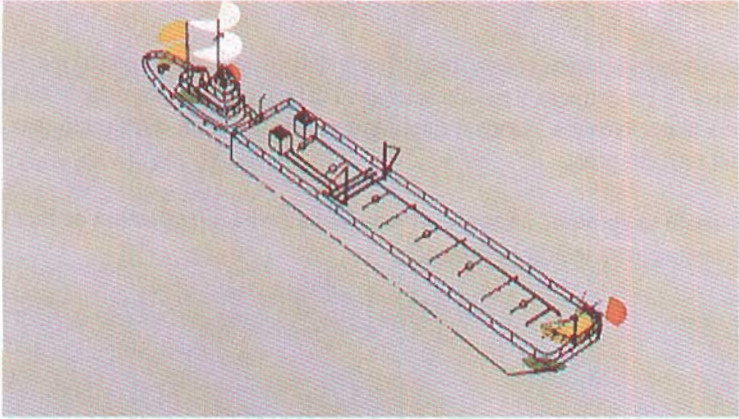


Fig.16 Buque empujando hacia proa, no constituyendo una unidad compuesta, de eslora total superior a 200 metros.

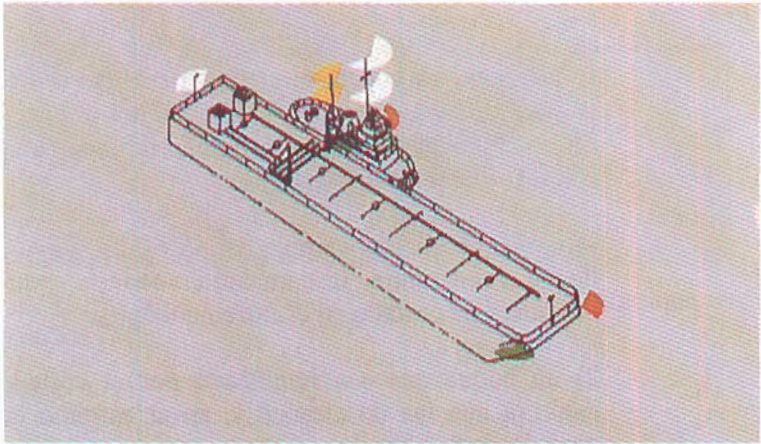


Fig.17 Buque remolcado por el costado

g) Todo buque u objeto remolcado, poco visible y parcialmente sumergido y toda combinación de buques u objetos en los que se den esas mismas circunstancias, exhibirán:



1) cuando su anchura sea inferior a 25 metros, una luz blanca todo horizonte en el extremo de proa o cerca de éste y otra en el extremo de popa o cerca de éste, con la salvedad de que los dragones no tendrán que exhibir una luz en el extremo de proa o cerca del mismo;

2) cuando su anchura sea igual o superior a 25 metros, dos luces blancas todo horizonte adicionales en los puntos extremos de esa anchura o cerca de éstos;

3) cuando longitud sea superior a 100 metros, luces blancas todo horizonte adicionales entre las luces prescritas en los apartados 1) e 2), de modo que la distancia entre luces no exceda de 100 metros.

4) una marca bicónica en el extremo popel del último buque u objeto remolcado o cerca de ese extremo, y cuando la longitud del remolque sea superior a 200 metros, una marca bicónica en el lugar más visible y tan cerca como sea posible del extremo proel.

5) cuando se aproxime un buque, el remolcador podrá dirigir un haz de luz hacia el remolque para indicar su presencia<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Este inciso no se encuentra transcrito en la versión original del "Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes", Londres 1972.

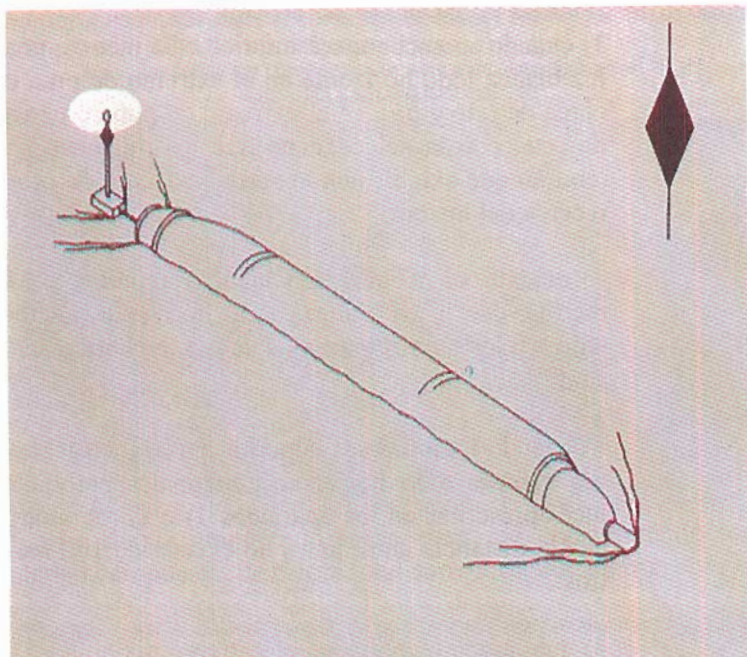


Fig. 18 Objeto remolcado, poco visible y semi-sumergido

h) Cuando por alguna causa justificada, no sea posible que el buque u objeto remolcado exhiba las luces o marcas prescritas en los párrafos e) o g) de esta Regla, se tomarán todas las medidas posibles para iluminar el buque u objeto remolcado, o para indicar al menos la presencia de dicho buque u objeto.

l) Cuando por alguna causa justificada, resulte imposible que un buque no dedicado normalmente a operaciones de remolque muestre las luces prescritas en los párrafos a) o c) de esta Regla, dicho buque no tendrá obligación de exhibir tales luces cuando esté remolcando a otro buque que esté en peligro o que, por otros motivos, necesite ayuda. Se tomarán todas las

medidas posibles para indicar la naturaleza de la conexión existente entre el buque remolcador y el buque remolcado, tal como se autoriza en la Regla 36, en particular iluminando el cable de remolque.

### Regla 25

#### Buques de vela en navegación y embarcaciones de remo

a) Los buques de vela en navegación exhibirán:

- 1) luces de costado;
- 2) una luz de alcance.

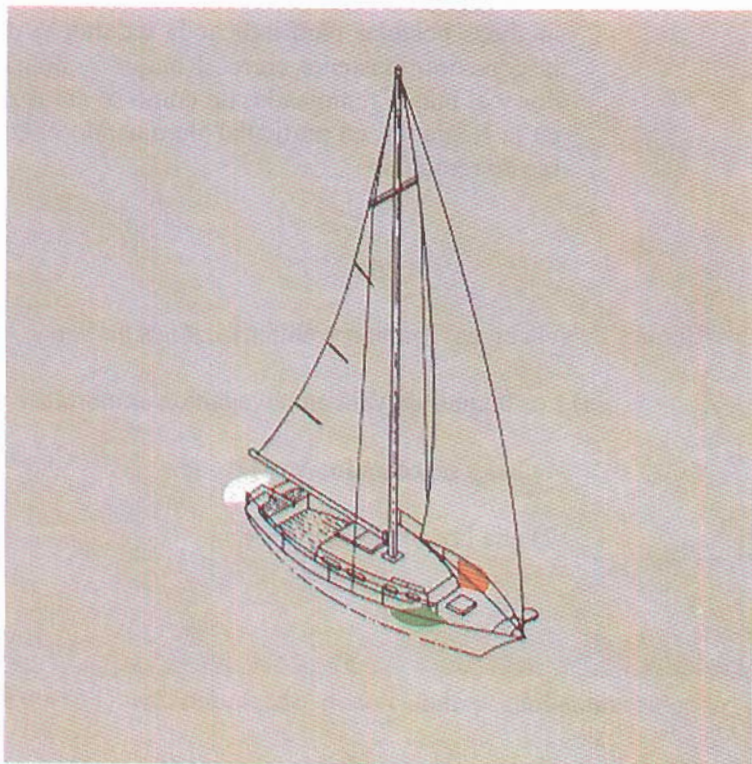


Fig. 19 Buque de vela en navegación

b) En los buques de vela de eslora inferior a 20 metros, las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla podrán ir en un farol combinado, que se llevará en el tope del palo o cerca de él, en el lugar más visible.

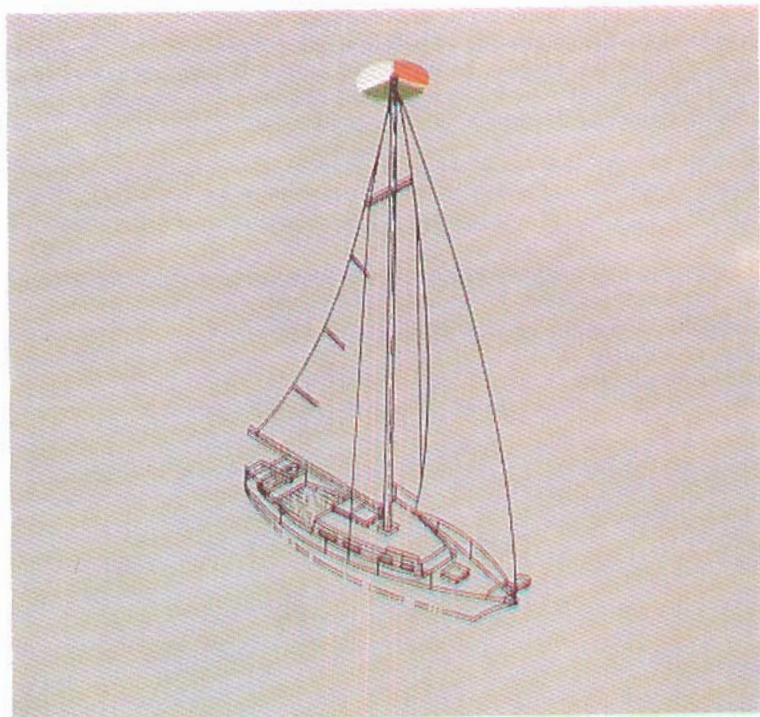


Fig.20 Buque de vela en navegación de menos de 20m. de eslora

c) Además de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla, los buques de vela en navegación podrán exhibir en el tope del palo o cerca de él, en el lugar más visible, dos luces todo horizonte en línea vertical, roja la superior y verde la inferior, pero estas luces no se exhibirán junto con el farol combinado que se permite en el párrafo b) de esta Regla.

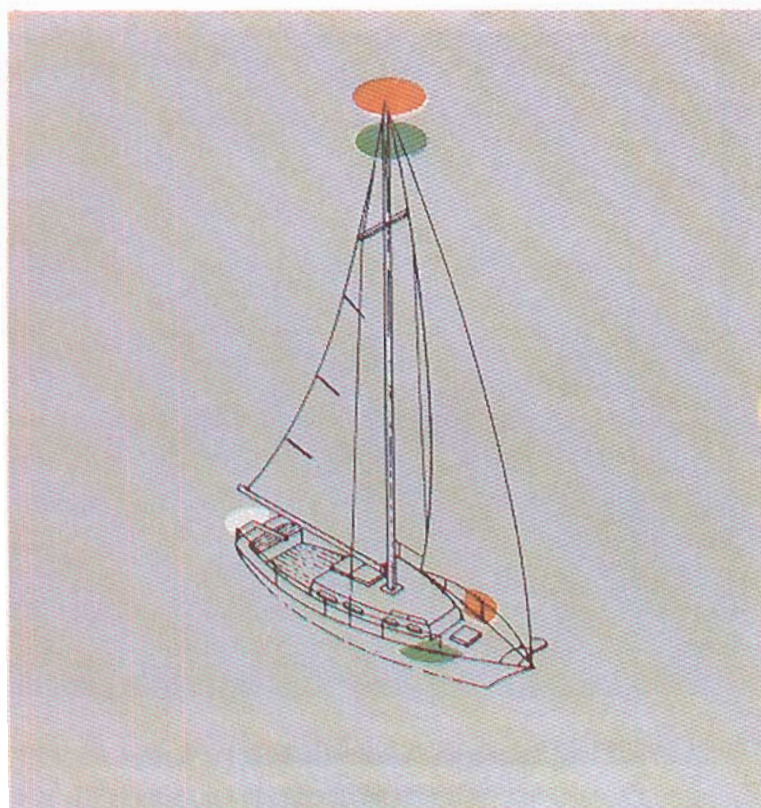


Fig. 21 Buque de vela en navegación

d) :

1) las embarcaciones de vela de eslora inferior a 7 metros exhibirán, si es posible, las luces prescritas en el párrafo a) o b), pero si no lo hacen, deberán tener a mano para uso inmediato una linterna eléctrica o farol encendido que muestre una luz blanca, la cual será exhibida con tiempo suficiente para evitar el abordaje.

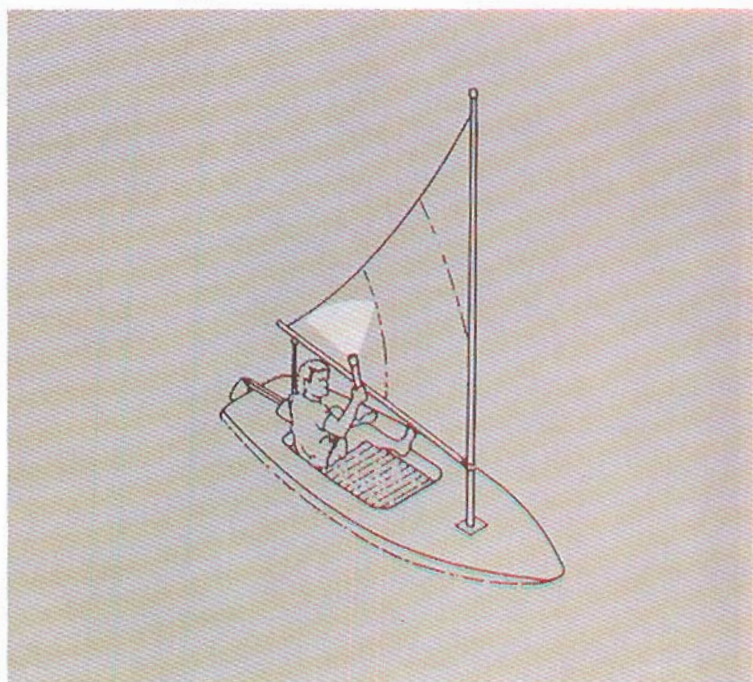


Fig. 22 Buque de vela en navegación de menos de 7m. de eslora

2) las embarcaciones de remos podrán exhibir las luces prescritas en esta Regla para los buques de vela, pero si no lo hacen, deberán tener a mano para uso inmediato una linterna eléctrica o farol encendido que muestre una luz blanca, la cual será exhibida con tiempo suficiente para evitar el abordaje.

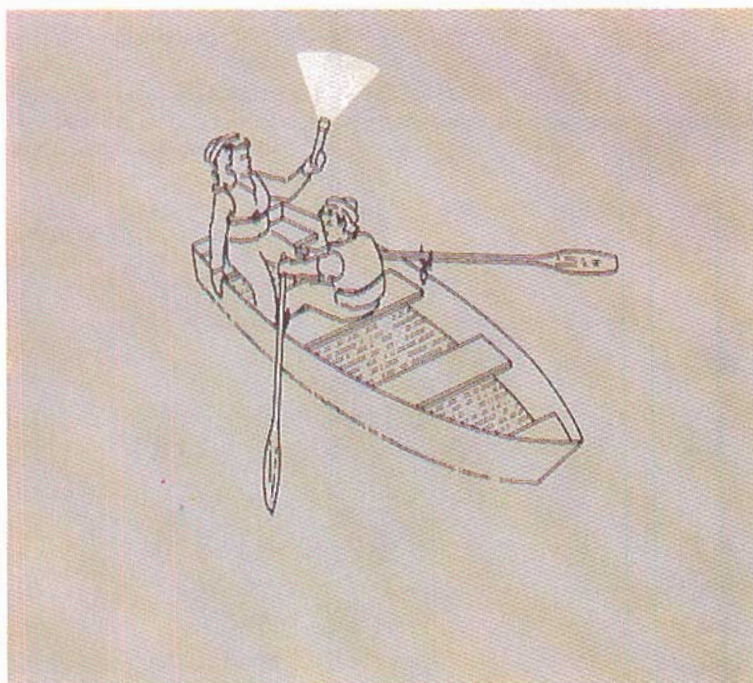


Fig. 23 Embarcación de remos

e) Un buque que navegue a vela, cuando sea también propulsado mecánicamente, deberá exhibir a proa, en el lugar más visible una marca cónica con el vértice hacia abajo.



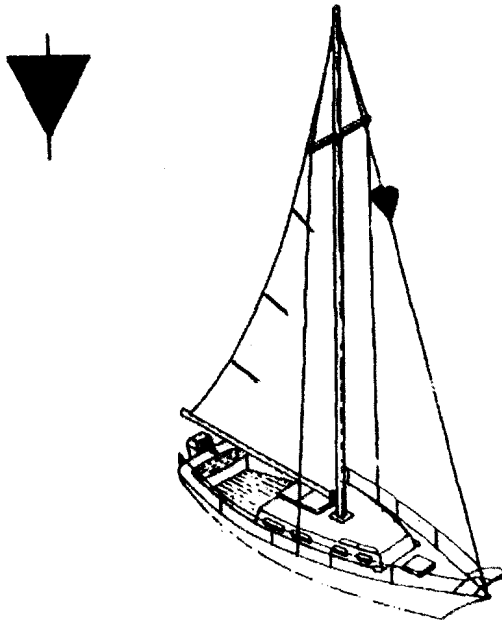


Fig. 24 Buque de vela en navegación que también es propulsado mecánicamente.

### Regla 26

#### Buques de pesca

- a) Los buques dedicados a la pesca, ya sea en navegación o fondeados, exhibirán solamente las luces y mareas prescritas en esta Regla.

- 1) dos luces todo horizonte en línea vertical, roja la superior y blanca la inferior, o una marca consistente en dos conos unidos por sus vértices en línea vertical, uno sobre el otro; los buques de eslora inferior a 12 metros podrán exhibir un cesto en lugar de esta marca
- 2) cuando el aparejo largado se extienda más de 150 metros mediados horizontalmente a partir del buque, una blanca todo horizonte o un cono con el vértice hacia arriba en la dirección del aparejo
- 3) cuando vayan con arrancada<sup>13</sup>, además de las luces prescritas en este párrafo, las luces de costado y una luz de alcance<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> En movimiento a través del agua

<sup>14</sup> Los tres incisos mencionados no se encuentran transcritos en el original del "Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes". Londres 1972

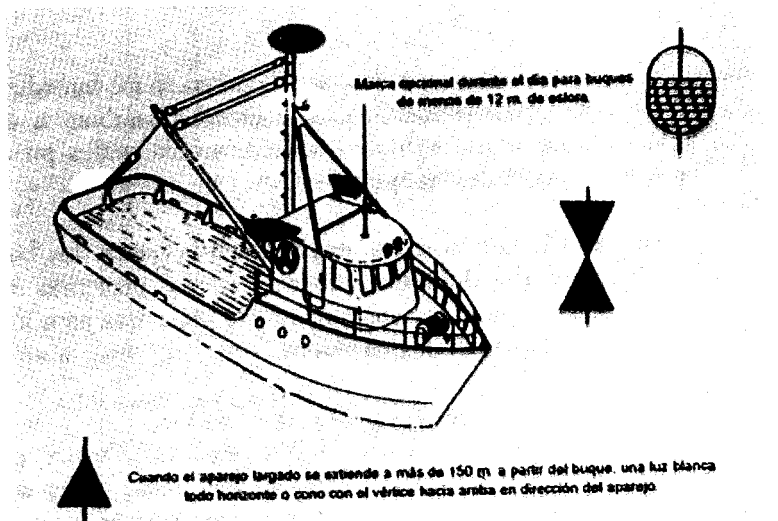


Fig. 25 Buque dedicado a la pesca con arrancada

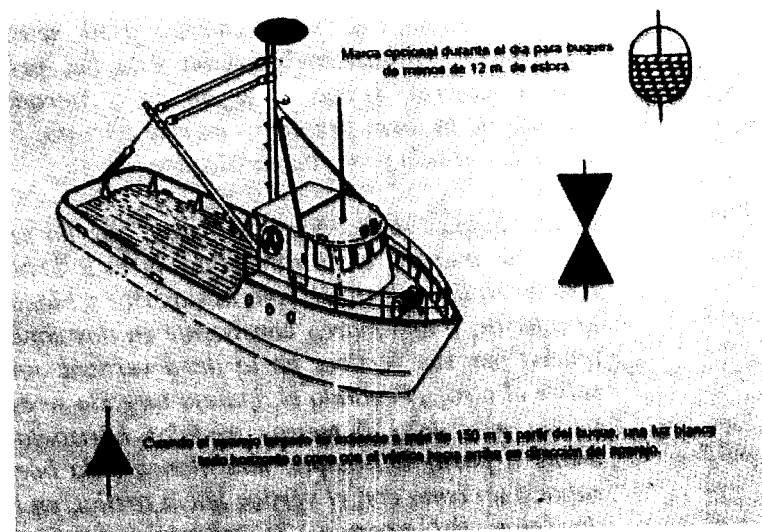


Fig. 26 Buque dedicado a la pesca sin movimiento

b) Todo buque dedicado a la pesca en las inmediaciones de otros buques dedicados también a la pesca podrá exhibir las señales adicionales prescritas en el Anexo II,

c) Cuando no estén dedicados a la pesca, los buques no exhibirán las luces y marcas prescritas en esta Regla, sino únicamente las prescritas para los buques de su misma eslora.

*d) Los buques dedicados a la pesca de arrastre, es decir, remolcando a través del agua refes de arrastre u otros artes de pesca, exhibirán: 1) dos luces todo horizonte en línea vertical, verde la superior y blanca la inferior, o una marca consistente en dos conos unidos por sus vértices en línea vertical, uno sobre el otro; 2) una luz de tope a popa y más elevada que la luz verde todo horizonte; los buques de eslora inferior a 50 metros no tendrán obligación de exhibir esta luz, pero podrán hacerlo; 3) cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en este párrafo, las luces de costado y una luz de alcance.*

*e) Los buques dedicados a la pesca, que no sea pesca de arrastre, exhibirán: 1) dos luces todo horizonte en línea vertical, roja la superior y blanca la inferior, o una marca consistente en dos conos unidos por sus vértices en la línea vertical, uno sobre el otro, 2) cuando el aparejo largado se extienda más de 150 metros medidos horizontalmente a partir del buque, una blanca todo horizonte o un cono con el vértice hacia arriba, en la dirección del aparejo, 3) cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en este párrafo, las luces de costado y una luz de alcance.*

*f) Las señales adicionales prescritas en el Anexo II del presente Reglamento se aplicarán a todo buque dedicado a la pesca en las inmediaciones de otros buques dedicado también a la pesca.<sup>15</sup>*

### Regla 27

Buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida

a) Los buques sin gobierno exhibirán:

1) dos luces rojas todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible;

2) dos bolas o marcas similares en línea vertical, en el lugar más visible;

3) cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en este párrafo, las luces de costado y una luz de alcance.

---

<sup>15</sup> Lo transcrito en cursiva pertenece al original del "Convenio sobre Reglamento para prevenir abordajes", Londres, 1972 y no fue adaptado a este reglamento.

3) cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en el apartado 1), una o varias luces de tope, luces de costado y una luz de alcance;

4) cuando estén fondeados, además de las luces o marcas prescritas en los apartados 1) e 2), las luces o marca prescritas en la Regla 30.

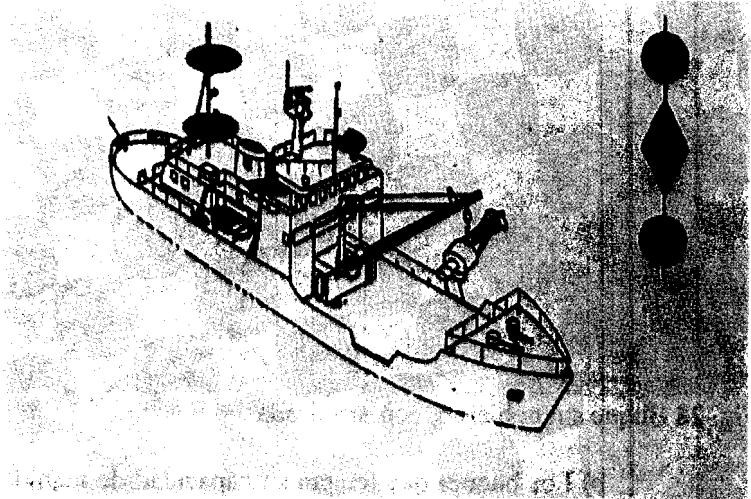


Fig. 29 Buque con capacidad de maniobra restringida, con arrancada y eslora de menos de 50m.

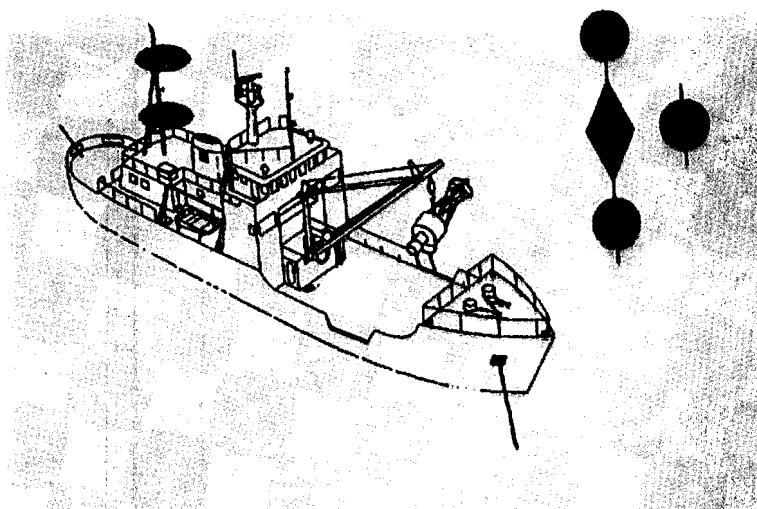


Fig. 30 Buque con capacidad de maniobra restringida, fondeado y eslora menos de 50m.

c) Los buques de propulsión mecánica dedicados a una operación de remolque que restrinja en extremo tanto la capacidad del buque remolcador como la de su remolque para apartarse de su derrota exhibirán, además de las luces o las marcas prescritas en la Regla 24 a), las luces o las marcas prescritas en los párrafos b) 1) y b) 2) de esta Regla.

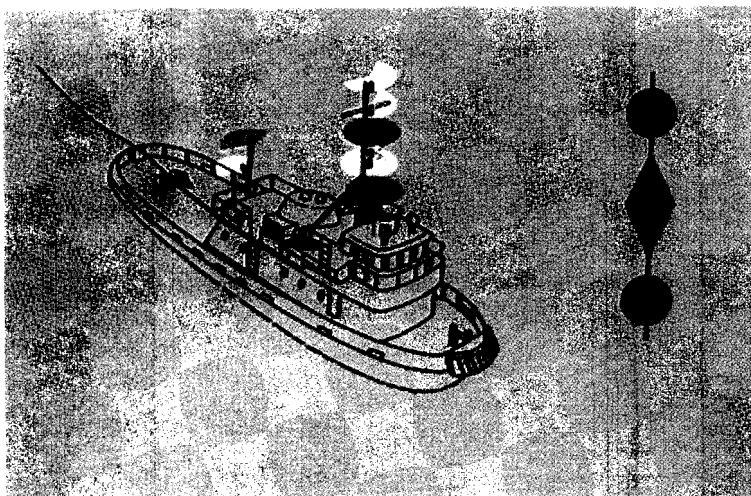


Fig. 31 Buque dedicado a operación que restringe en extremo la capacidad del remolcador como la de su remolque para apartarse de su derrota; la longitud de remolque no excede los 200m., eslora del remolcador manos de 50m.

d) Los buques dedicados a operaciones de dragados o submarinas, que tengan su capacidad de maniobra restringida, exhibirán las luces y marcas prescritas en los apartados 1), 2) y 3) del párrafo b) de esta Regla y, cuando haya una obstrucción, exhibirán además:

1) dos luces rojas todo horizonte o dos bolas en línea vertical, para indicar la banda por la que se encuentra la obstrucción;

2) dos luces verdes todo horizonte o dos marcas bicónicas en línea vertical para indicar la banda por la que puede pasar otro buque;



3) cuando estén fondeados, las luces o marcas prescritas en este párrafo en lugar de las luces o marcas prescritas en la Regla 30.

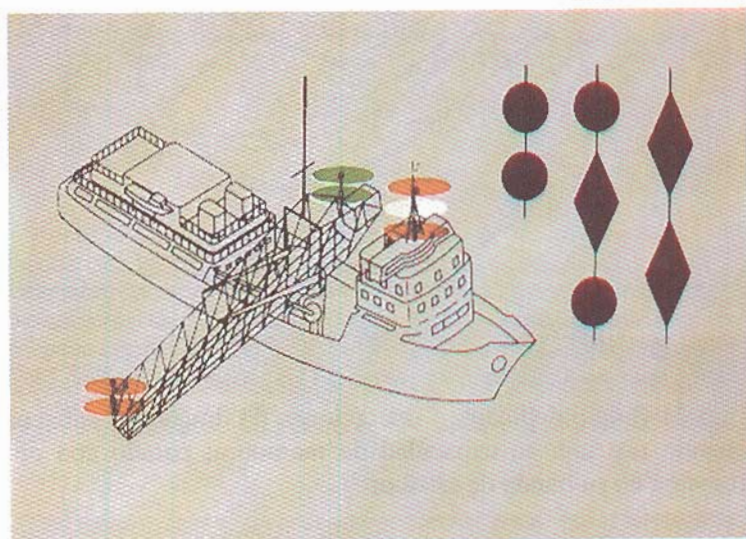


Fig. 32 Buque dedicado a operaciones de dragado o subacuáticas cuando restrinja su capacidad de maniobra; navegando con obstrucción en su banda de estribor.

3) cuando estén fondeados, las luces o marcas prescritas en este párrafo en lugar de las luces o marcas prescritas en la Regla 30.

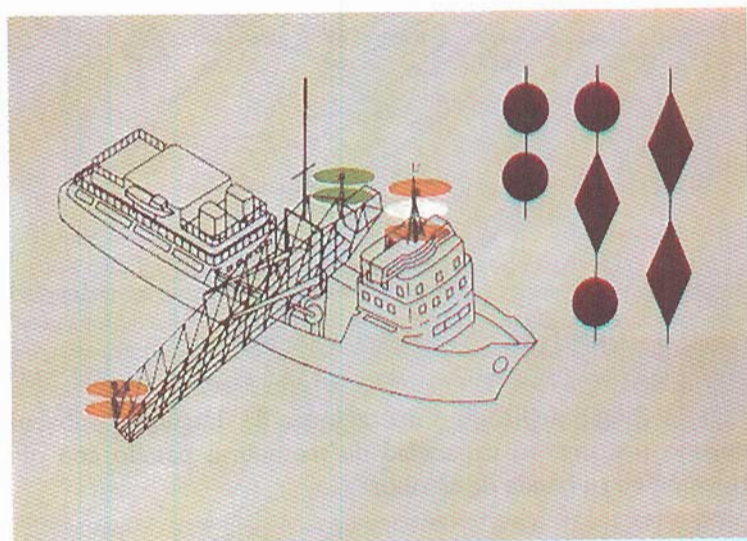


Fig. 32 Buque dedicado a operaciones de dragado o subacuáticas cuando restrinja su capacidad de maniobra; navegando con obstrucción en su banda de estribor.

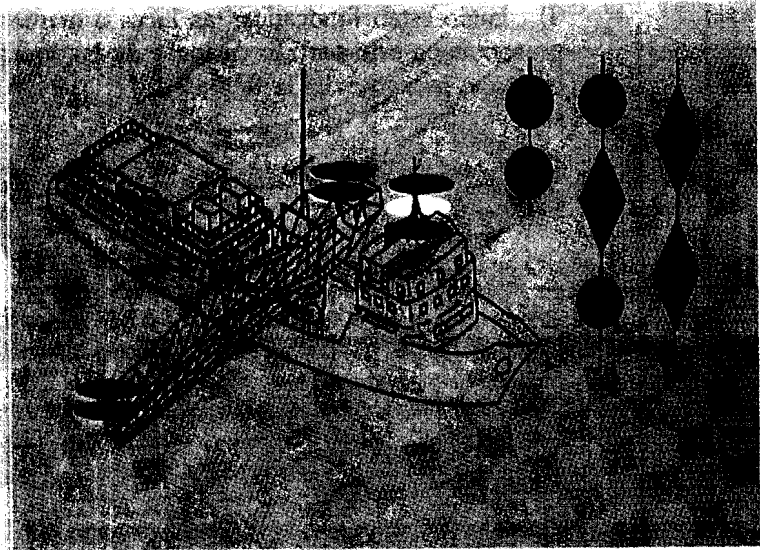


Fig. 33 Buque dedicado a operaciones de dragado o subacuas cuando restrinja su capacidad de maniobra; parado con obstrucción en su banda de estribor

e) Cuando debido a las dimensiones del buque dedicado a operaciones de buceo resulte imposible exhibir todas las luces y marcas prescritas en el párrafo d) de esta Regla se exhibirán:

1) tres luces todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible. La más alta y la más baja de esas luces serán rojas y la luz central será blanca;

2) una reproducción en material rígido, y de altura no inferior a 1 metro, de la bandera "A" del Código Internacional. Se tomarán medidas para garantizar su visibilidad en todo el horizonte.

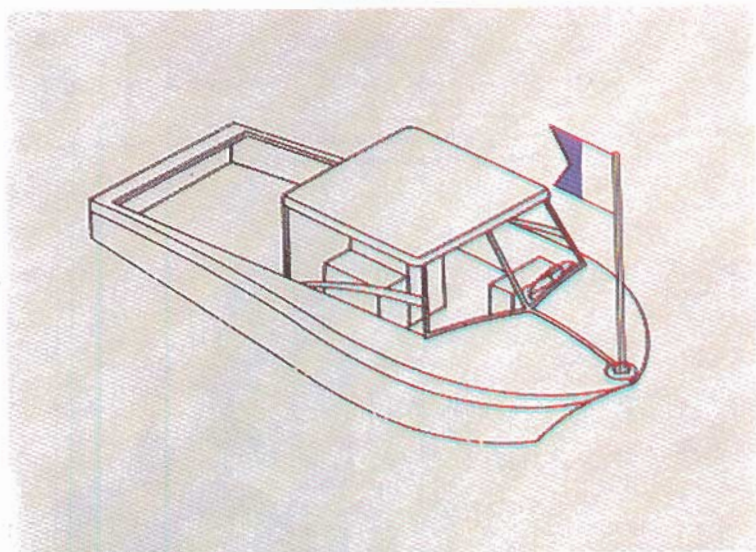


Fig. 34 Embarcación pequeña dedicada a operaciones de buceo

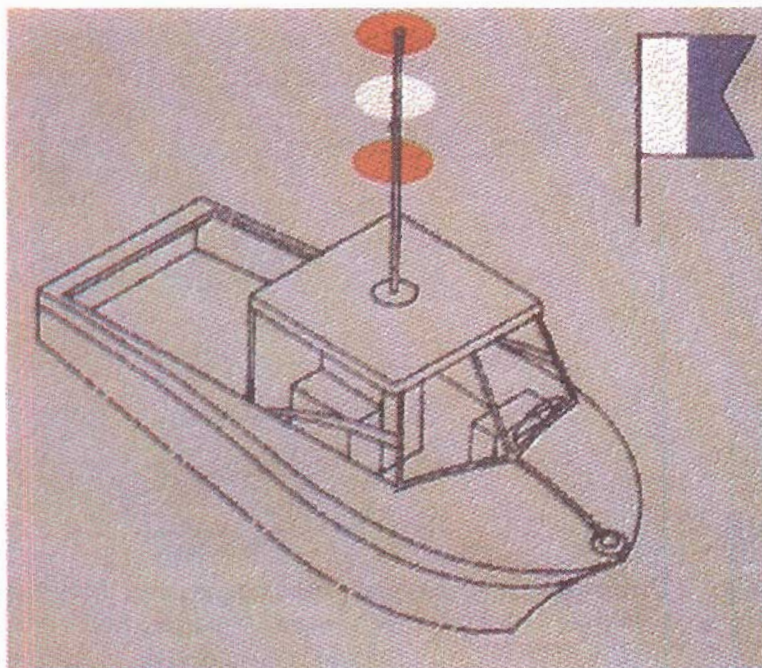


Fig. 35 Embarcación pequeña dedicada a operaciones de buceo

f) Los buques dedicados a operaciones de limpieza de minas, además de las luces prescritas para los buques de propulsión mecánica en la Regla 23 o de las luces o marcas prescritas en la Regla 30 para los buques fondeados, según proceda, exhibirán tres luces verdes todo horizonte o tres bolas.

Una de estas luces o marcas se exhibirá en la parte superior del palo de más a proa y las otras dos una en cada uno de los penoles de la verga de dicho palo. Estas luces o marcas indican que es peligroso para otro buque acercarse a menos de 1.000 metros por la popa del buque dedicado a limpieza de minas.

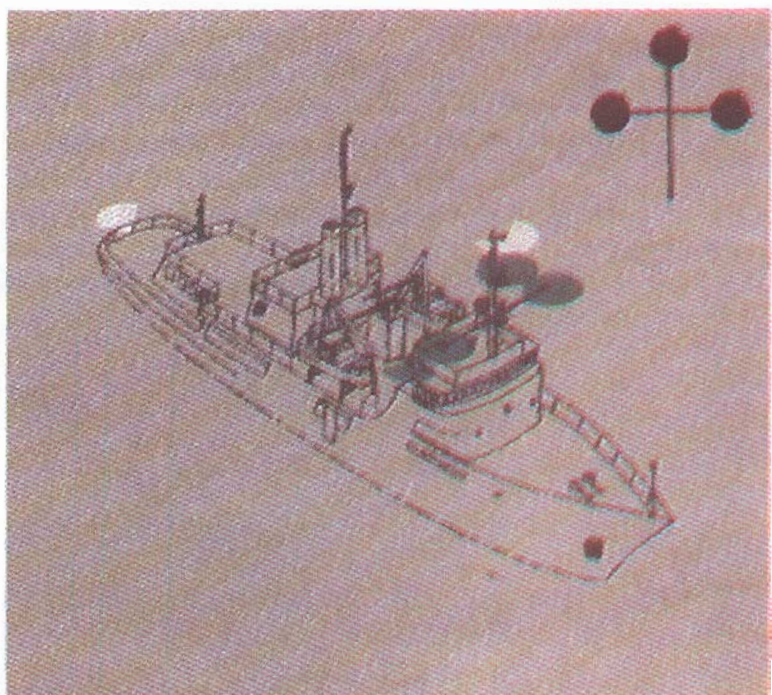


Fig. 36 Buque dedicado a operaciones de limpieza de minas de menos de 50m. de eslora

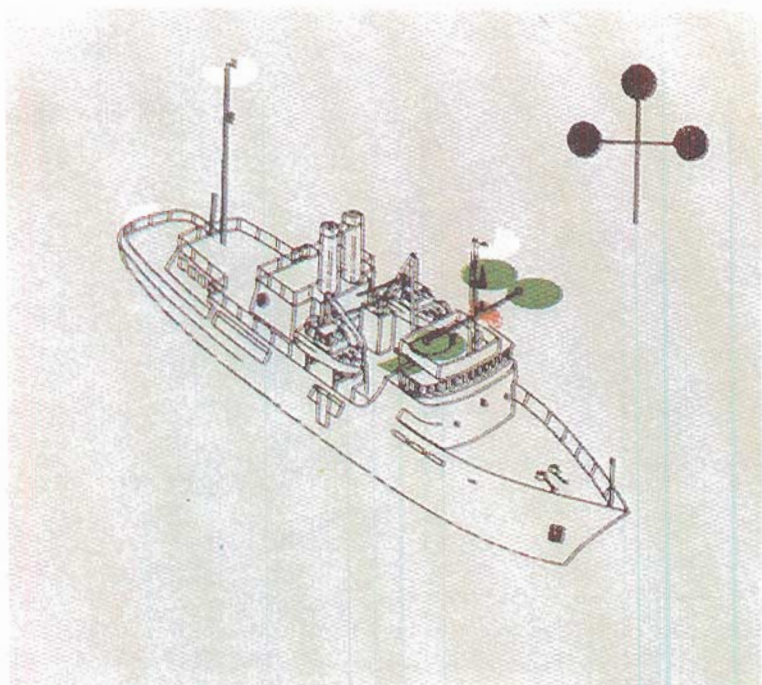


Fig. 37 Buque dedicado a operaciones de limpieza de minas

g) Los buques de menos de 12 metros de eslora, salvo los dedicados a operaciones de buceo no tendrán obligación de exhibir las luces y marcas prescritas en esta Regla.

h) Las señales prescritas en esta Regla no son de buques en peligro que requieren asistencia. Tales señales se encuentran en el Anexo IV de estas Reglas.

## Regla 28

### Buques de propulsión mecánica restringidos por su calado

Además de las luces prescritas en la Regla 23 para los buques de propulsión mecánica, todo buque restringido por su calado podrá exhibir en el lugar más visible, tres luces rojas todo horizonte en línea vertical, o un cilindro.

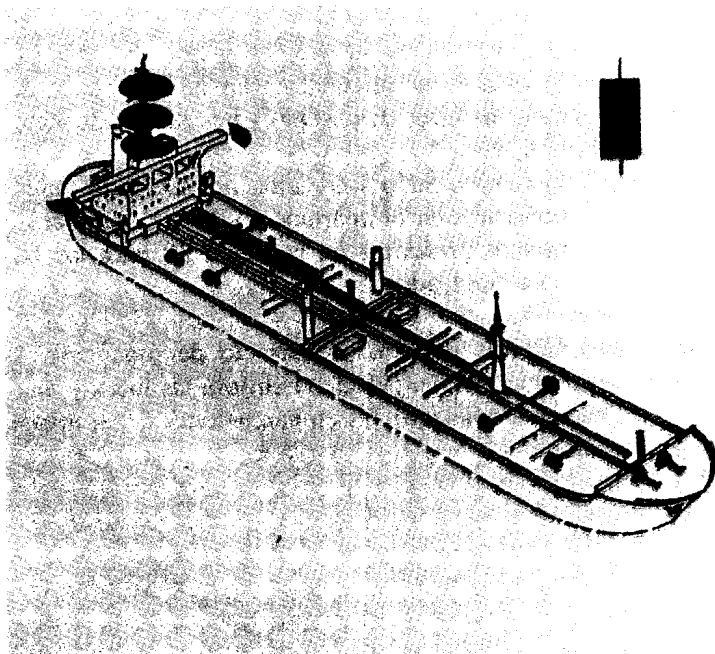


Fig. 38 Buque restringido por su calado



## Regla 29

### Embarcaciones de práctico

a) Las embarcaciones en servicio de practicaje exhibirán:

1) en la parte superior del palo de más de proa, o cerca de ella, dos luces todo horizonte en línea vertical, siendo blanca la superior y roja la inferior;

2) cuando se encuentren en navegación, además, las luces de costado y una luz de alcance;

3) cuando estén fondeados, además de las luces prescritas en el apartado 1), la luz, las luces o marcas prescritas en la Regla 30 para los buques fondeados.

b) Cuando no esté en servicio de practicaje, la embarcación del práctico exhibirá las luces y marcas prescritas para las embarcaciones de su misma eslora.

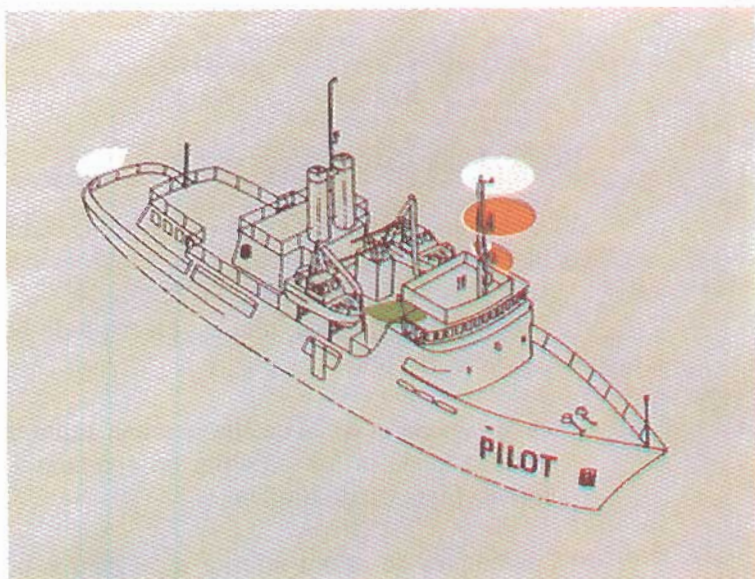


Fig. 39 Embarcación de práctico en movimiento

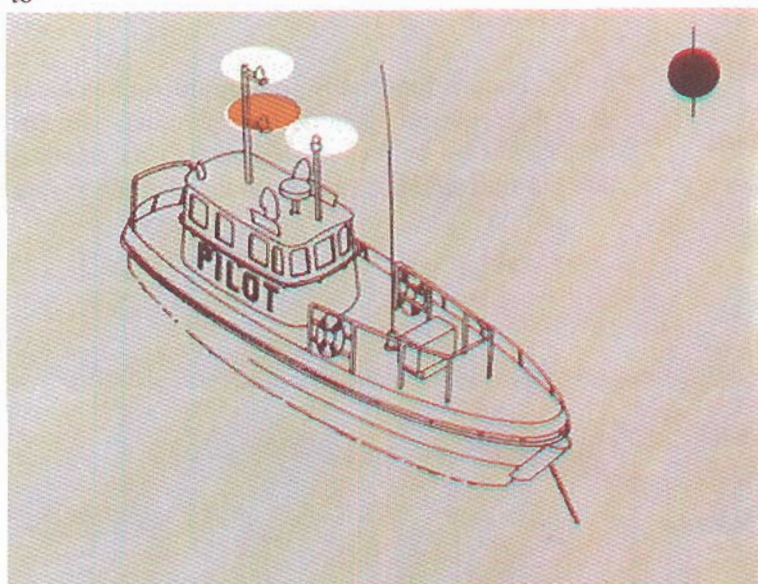


Fig. 40 Embarcación de práctico fondeada y menos de 50m. de eslora

## Regla 30

## Buques fondeados y buques varados

a) Los buques fondeados exhibirán en el lugar más visible:

1) en la parte de proa, una luz blanca todo horizonte o una bola;

2) en la popa, o cerca de ella, y a una altura inferior a la de la luz prescrita en apartado 1), una luz blanca todo horizonte.

b) Los buques de eslora inferior a 50 metros podrán exhibir una luz blanca todo horizonte en el lugar más visible, en vez de las luces prescritas en el párrafo a).

c) Los buques fondeados podrán utilizar sus luces de trabajo o equivalentes, para iluminar sus cubiertas. En los buques de 100 metros de eslora o más, la utilización de las mencionadas luces será obligatoria.

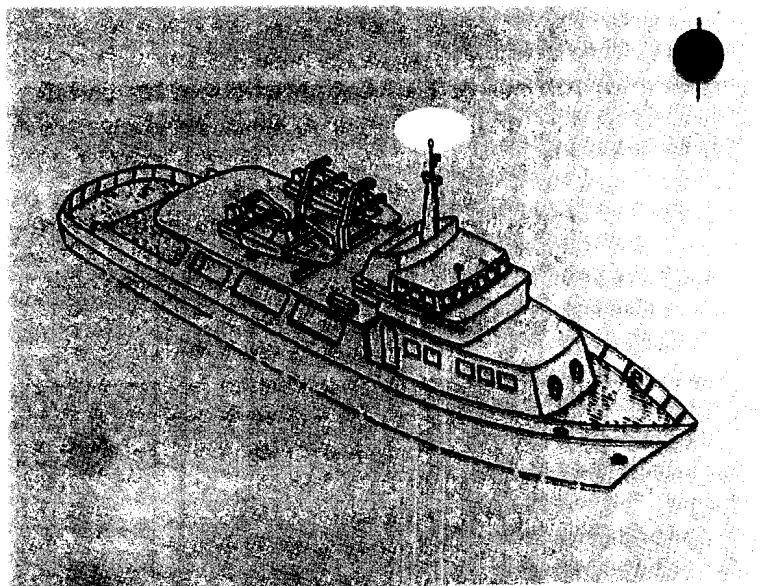


Fig.41 Buque fondeado de menos de 50m. de eslora

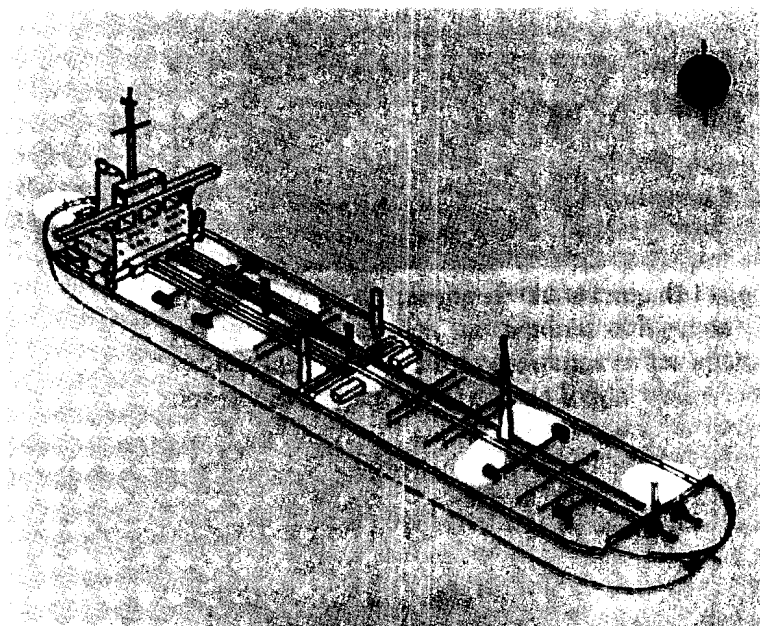


Fig.42 Buque fondeado con iluminación en cubierta

d) Además de las luces prescritas en los párrafos a) o b), un buque varado exhibirá, en el lugar más visible:

- 1) dos luces rojas todo horizonte en línea vertical;
- 2) tres bolas en línea vertical.

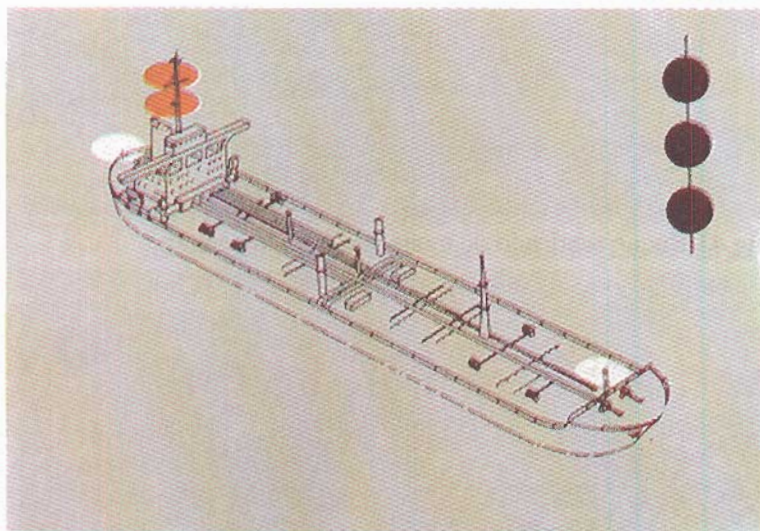


Fig. 43 Buque varado

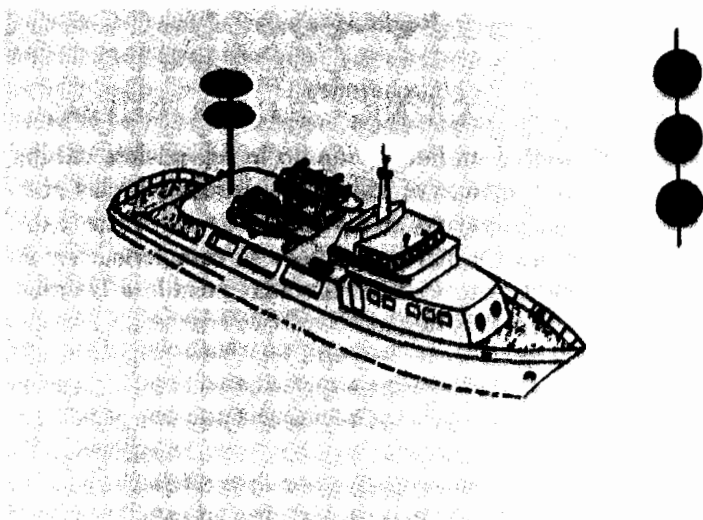


Fig. 44 Buque varado de menos de 50m. de eslora

e) Las embarcaciones de menos de 7 metros de eslora cuando estén fondeadas dentro o cerca de un lugar que no sea un paso o canal angosto, fondeadero o zona de navegación frecuente, no tendrán obligación de exhibir las luces o marcas prescritas en los párrafos a) y b) de esta Regla.

f) Los buques de menos de 12 metros de eslora cuando estén varados, no tendrán obligación de exhibir las luces o marcas prescritas en los apartados i) y ii) del párrafo d) de esta Regla.

## Regla 31

### Hidroaviones

Cuando a un hidroavión no le sea posible exhibir luces y marcas de las características y en las posiciones prescritas en las Reglas de esta Parte, exhibirá luces y marcas que, por su característica y situación, sean lo más parecidas posible a las prescritas en esas Reglas.

## PARTE D - SEÑALES ACÚSTICAS Y LUMINOSAS

### Regla 32

#### Definiciones

- a) La palabra "pito" significa todo dispositivo que es capaz de producir las pitadas reglamentarias y que cumple con las especificaciones del Anexo III de este Reglamento.
- b) La expresión "pitada corta" significa un sonido de una duración aproximada de un segundo.
- c) La expresión "pitada larga" significa un sonido de una duración aproximada de cuatro a seis segundos

### Regla 33

#### Equipo para señales acústicas

- a) Los buques de eslora igual o superior a 12 metros irán dotados de un pito y de una campana, y los buques de eslora igual o superior a 100 metros llevarán además un gong cuyo tono y sonido no pueda confundirse con el de la campana. El pito, la campana y el gong deberán cumplir con las especificaciones del Anexo III de este Reglamento. La campana o el gong, o ambos podrán ser sustituidos por otro equipo que tenga las mismas características sonoras, respectivamente, a condición de que siempre sea posible hacer manualmente las señales sonoras prescritas.



b) Los buques de eslora inferior a 12 metros no tendrán obligación de llevar los dispositivos de señales acústicas prescritos en el párrafo a) de esta Regla, pero si no los llevan deberán ir dotados de otros medios para hacer señales acústicas eficaces.

### Regla 34

#### Señales de maniobra y advertencia

a) Cuando varios buques de propulsión mecánica en navegación, estén a la vista unos de otros y se vayan a cruzar, maniobrarán según lo autorizado o requerido por las Reglas:

1) Indicarán la maniobra mediante las siguientes señales emitidas con el pito:

- una pitada corta para indicar "caigo a estribor",
- dos pitadas cortas para indicar "caigo a babor",
- tres pitadas cortas para indicar "estoy dando atrás".

b) El buque puede suplementar las señales emitidas con el pito indicado en el párrafo a) de esta Regla por señales luminosas:

1) Estas señales tendrán el siguiente significado:

- un destello "caigo a estribor",
- dos destellos "caigo a babor",
- tres destellos "estoy dando a atrás".

2) la duración de cada destello será alrededor de un segundo; y

3) La luz a ser utilizada para esta señal, de ser empleada, debe ser blanca o amarilla todo horizonte visible a por lo menos dos millas de distancia, y deberá cumplir con los requerimientos del Anexo I de estas Reglas.

c) Cuando dos buques se encuentren a la vista uno del otro en un paso o canal angosto:

1) el buque que pretenda alcanzar a otro deberá, en cumplimiento de la Regla 9 a) 1), indicar su intención haciendo las siguientes señales con el pito:

- dos pitadas largas seguidas de una corta para indicar: "pretendo alcanzarle por su banda de estribor".

- dos pitadas largas seguidas de dos cortas para indicar: "pretendo alcanzarle por su banda de babor";

2) el buque que va a ser alcanzado indicará su conformidad en cumplimiento de la Regla 9 e)

1) haciendo la siguiente señal con el pito:

- una pitada larga, una corta, una larga y una corta, en este orden.

d) Cuando varios buques a la vista unos de otros se aproximen, y por cualquier causa alguno de ellos no entienda las acciones o intenciones del otro o tenga dudas sobre si el otro está efectuando la maniobra adecuada para evitar el abordaje, el buque en duda indicará inmediatamente esa duda emitiendo por lo menos cinco pitadas cortas y rápidas. Esta señal podrá ser complementada con una señal luminosa de un mínimo de cinco destellos cortos y rápidos.

e) Los buques que se aproximen a un recodo o zona de un paso o canal en donde, por estar obstruida la visión, no puedan ver a otros buques, harán sonar una pitada larga. Esta señal será contestada con una pitada larga por cualquier buque que se aproxime, que pueda estar dentro del alcance acústico al otro lado del recodo o detrás de la obstrucción.

f) Cuando los pitos estén instalados en un buque a una distancia entre sí superior a 100 metros, se utilizará solamente uno de los pitos para hacer señales de maniobra y advertencia.

### Regla 35

#### Señales acústicas en visibilidad reducida

En las proximidades o dentro de una zona de visibilidad reducida, ya sea de día o de noche, las señales prescritas en esta Regla se harán en la forma siguiente:

a) Un buque de propulsión mecánica, con arrancada, emitirá una pitada larga a intervalos que no excedan de 2 minutos.

b) Un buque de propulsión mecánica en navegación, pero parado y sin arrancada, emitirá a intervalos que no excedan de 2 minutos, dos pitadas largas consecutivas separadas por un intervalo de unos 2 segundos entre ambas.

c) Los buques sin gobierno o con su capacidad de maniobra restringida, los buques restringidos por su calado, los buques de vela, los buques dedicados a la pesca y todo buque dedicado a remolcar o

a empujar a otro buque, emitirán a intervalos que no excedan de 2 minutos, tres pitadas consecutivas, a saber, una larga seguida por dos cortas, en lugar de las señales prescritas en los apartados a) o b) de esta Regla.

d) Los buques dedicados a la pesca, cuando estén fondeados, y los buques con capacidad de maniobra restringida que operen hallándose fondeados, emitirán, en lugar de las señales prescritas en el párrafo g), la señal prescrita en el párrafo c) de esta Regla.

e) Un buque remolcado o, si se remolca más de uno, solamente el último del remolque, caso de ir tripulado, emitirá a intervalos que no excedan de 2 minutos, cuatro pitadas consecutivas, a saber, una pitada larga seguida de tres cortas. Cuando sea posible, esta señal se hará inmediatamente después de la señal efectuada por el buque remolcador.

f) Cuando un buque que empuje y un buque que sea empujado tengan una conexión rígida de modo que formen una unidad compuesta, serán considerados como un buque de propulsión mecánica y harán las señales prescritas en los párrafos a) o b) de esta Regla.

g) Un buque fondeado dará un repique de campana de unos 5 segundos de duración a intervalos que no excedan de 1 minuto. En un buque de eslora igual o superior a 100 metros, se hará sonar la campana en la parte de proa del buque y, además, inmediatamente después del repique de campana, se hará sonar el gong rápidamente durante unos 5 segundos en la parte de popa del buque. Todo buque fondeado podrá, además, emitir tres pitadas consecutivas, a saber, una corta, una larga y una

corta, para señalar su posición y la posibilidad de abordaje a un buque que se aproxime.

h) Un buque varado emitirá la señal de campana y en caso necesario la de gong prescrita en el párrafo f) y, además, dará tres golpes de campana claros y separados inmediatamente antes y después del repique rápido de la campana. Todo buque varado podrá, además, emitir una señal de pito apropiada.

i) Un buque de eslora inferior a 12 metros no tendrá obligación de emitir las señales antes mencionadas pero, sin no las hace, emitirá otra señal acústica eficaz a intervalos que no excedan de 2 minutos.

j) Una embarcación de práctico, cuando esté en servicio de practicaaje, podrá emitir, además de las señales prescritas en los párrafos a), b) o f), una señal de identificación consistente en cuatro pitadas cortas.

## Regla 36

### Señales para llamar la atención

Cualquier buque, si necesita llamar la atención de otro, podrá hacer señales luminosas o acústicas que no puedan confundirse con ninguna de las señales autorizadas en cualquiera otra de estas Reglas, o dirigir el haz de su proyector en la dirección del peligro, haciéndolo de forma que no moleste a otros buques. Toda luz que se utilice para llamar la atención de otro buque será de tal índole que no pueda confundirse con ninguna ayuda a la navegación. A los efectos de esta Regla se evitará

la utilización de luces intermitentes o giratorias de gran intensidad, como las luces estroboscópicas.

### Regla 37

#### Señales de peligro

Cuando un buque esté en peligro y requiera ayuda, utilizará o exhibirá las señales descritas en el Anexo IV de este Reglamento.



Figura de señales de peligros

## PARTE E - EXENCIONES

### Regla 38

#### Exenciones<sup>16</sup>

Los buques dispondrán de un plazo de un año, desde la entrada en vigor del presente Reglamento, para dar cumplimiento a las modificaciones sobre luces y marcas establecidas por el Reglamento para Prevenir los Abordajes en el Mar – Londres 1972 – Edición 1990

*Siempre que cumplan con los requisitos del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, 1960, los buques (o categorías de buques) cuya quilla haya sido puesta, o se encuentre en una fase análoga de construcción, antes de la entrada en vigor del presente Reglamento, quedarán exentos de cumplimiento de éste, en las siguientes condiciones:*

*a) La instalación de luces con los alcances prescritos en la Regla 22: hasta cuatro años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.*

*b) La instalación de luces con las especificaciones sobre colores prescritas en la Sección 7 del Anexo*

---

<sup>16</sup> Las exenciones transcritas no se encuentran en el Convenio original. Lo transcrito en cursivas corresponde a la versión original del Convenio.



*I: hasta cuatro años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.*

*c) El cambio de emplazamiento de las luces como consecuencia de la conversión de las medidas del sistema imperial al métrico, y de redondear las medidas: exención permanente.*

*d) :*

*1) el cambio de emplazamiento de las luces de tope en los buques de eslora inferior a 150 metros, como consecuencia de las especificaciones de la Sección 3 a) del Anexo I del presente Reglamento: exención permanente.*

*2) el cambio de emplazamiento de las luces de tope en los buques de eslora igual o superior a 150 metros, como consecuencia de las especificaciones de la Sección 3 a) del Anexo I: hasta nueve años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.*

*e) El cambio de emplazamiento de las luces de tope como consecuencia de las especificaciones de la Sección 2 b) del Anexo I del presente Reglamento: hasta nueve años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.*

*f) El cambio de emplazamiento de las luces de costado como consecuencia de las especificaciones de las SECCIONES 2 g) y 3 b) del Anexo I del presente Reglamento: hasta nueve años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.*

*g) Las especificaciones de las señales acústicas prescritas en el Anexo III del presente Reglamen-*

*to: hasta nueve años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.*

*h) El cambio de emplazamiento de las luces todo horizonte como consecuencia de lo especificado en la Sección 9 b) del Anexo I del presente Reglamento: exención permanente.*

## ANEXO I

### Posición y características técnicas de las luces y marcas

#### 1. Definición

La expresión "altura por encima del casco" significa la altura sobre la cubierta corrida más elevada. Esta altura se medirá desde la posición que queda en línea vertical debajo del emplazamiento de la luz.

#### 2. Posición y separación vertical de las luces

a) En los buques de propulsión mecánica de eslora igual o superior a 20 metros, las luces de tope deberán ir colocadas de la siguiente forma:

1) la luz de tope de proa, o la luz de tope si sólo lleva una, estará situada a una altura no inferior a 6 metros por encima del casco, pero si la manga del buque es superior a 6 metros, la luz irá colocada a una altura sobre el casco no inferior a la manga; sin embargo, no es necesario que dicha luz vaya colocada a una altura sobre el casco superior a 12 metros.

2) cuando se lleven dos luces de tope, la de popa deberá estar por lo menos a 4,50 metros por encima de la proa.

b) La separación vertical de las luces de tope de los buques de propulsión mecánica deberá ser tal que, en todas las condiciones normales de asiento, la luz de popa sea visible por encima y separada de la luz de proa, cuando se las observe desde el nivel del mar y a una distancia de 1.000 metros a partir de la roda.

c) En un buque de propulsión mecánica de eslora igual o superior a 12 metros, pero inferior a 20 metros, la luz de tope deberá estar colocada a una altura sobre la regala no inferior a 2,5 metros.

d) Los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros podrán llevar su luz más elevada a una altura inferior a 2,5 metros sobre la regala. Pero si llevan una luz de tope además de las luces de costado y de la luz de alcance, o si llevan la luz todo horizonte prescrita en la regla 23 c) 1) además de las luces de costado, la luz de tope o la luz todo horizonte deberá estar por lo menos a 1 metro por encima de las luces de costado.

e) Una de las dos o tres luces de tope prescritas para los buques de propulsión mecánica dedicados a remolcar o empujar a otro buque, irá colocada en la misma posición que la luz de tope de proa o que la luz de tope de popa; siempre que, si se lleva en el palo de popa, la luz de tope más baja de popa esté colocada por lo menos a 2 metros, verticalmente, por encima de la luz de tope de proa.

f) :

1) la luz o las luces de tope prescritas en la Regla 23 a) irán colocadas de forma que queden claras y por encima de las restantes luces y obstrucciones, salvo en el caso indicado en el apartado 2);

2) cuando sea imposible llevar las luces todo horizonte prescritas en la Regla 27 b) 1) o en la Regla 28 por debajo de las luces de tope, se podrán llevar por encima de la luz o de las luces de tope de popa o verticalmente entre la luz o las luces de tope de proa y la luz o las luces de tope de popa, a condición de que, en este último caso, se cumpla con lo prescrito en la Sección 3 c) del presente Anexo.

g) Las buques de propulsión mecánica llevarán las luces de costado a por lo menos un metro por debajo de la luz de tope. Las mismas no deberán estar tan bajas que interfieran con las luces de cubierta.

h) Si las luces de costado van en un solo farol combinado, cuando lo lleve un buque de propulsión mecánica de eslora inferior a 20 metros, irá colocado a una distancia no inferior a 1 metro por debajo de la luz de tope.

i) Cuando las Reglas prescriban dos o tres luces colocadas según una línea vertical, irán separadas de la siguiente forma:

1) en buques de eslora igual o superior a 20 metros, tales luces irán colocadas con una separación no inferior a 1 metros, y la más baja de ellas a una altura no inferior a 4 metros por encima del casco, salvo cuando se exija una luz de remolque;

2) en los buques de eslora inferior a 20 metros tales luces estarán separadas entre sí por una distancia no inferior a 1 metro y la más baja de ellas estará colocada a una altura no inferior a

2 metros por encima de la regala, salvo cuando esté prescrita una luz de remolque;

3) cuando se lleven tres luces, irán separadas a distancias iguales.

j) La más baja de las dos luces todo horizonte prescritas para un buque dedicado a la pesca, estará colocada a una altura por encima de las luces de costado no inferior al doble de la distancia que exista entre las dos luces verticales.

k) Si se llevan dos luces de fondeo, la luz de proa prescrita en la Regla 30 a) 1), no irá a menos de 4,50 metros por encima de la popa. En los buques de eslora superior a 50 metros, la luz de fondeo de proa se colocará a una altura no inferior a 6 metros por encima del casco.

### 3. Posición y separación horizontal de las luces

a) Excepto lo especificado en el párrafo b) de esta Sección, cuando se prescriban dos luces de tope para un buque de propulsión mecánica, la distancia horizontal entre ellas no será menor que un cuarto de la eslora del buque, pero no será necesario que exceda de 50 metros. La luz de proa estará colocada a una distancia de la roda del buque, no superior a la mitad de su eslora.

b) En los buques de propulsión mecánica de eslora igual o superior a 20 metros, las luces de costado no se instalarán por delante de la luz de tope de proa. Estarán situadas en el costado del buque o cerca de él.

c) Cuando las luces prescritas en la Regla 27 b) 1) o en la Regla 28 estén colocadas verticalmente en-

tre las luz o las luces de tope de proa y la luz o las luces de tope de popa, esas luces todo horizonte se colocarán a una distancia horizontal no inferior a 2 metros del eje longitudinal del buque en la dirección de babor a estribor.

d) Cuando se establece sólo una luz de tope para un buque con motor, esta luz deberá ser exhibida a proa del través, salvo que un buque de menos de 20 metros de eslora no necesite exhibir esta luz a proa del través, aunque deberá exhibir lo más a proa posible.

#### 4. Detalles sobre emplazamiento de las luces indicatorias de dirección en buques dedicados a operaciones de pesca, dragados o subacuas/con buzos

a) La luz indicadora de la dirección del aparejo largado desde un buque dedicado a operaciones de pesca, tal como prescribe la Regla 26 c) 2), estará situada a una distancia horizontal de 2 metros como mínimo y 6 metros como máximo de las dos luces rojas y blanca todo horizonte. Dicha luz no estará colocada más alta que la luz blanca todo horizonte prescrita en la Regla 26 c) 1) ni más baja que las luces de costado.

b) Las luces y marcas que deben exhibir los buques dedicados a operaciones de dragado y subacuas/ con buzos para indicar la banda obstruida y/o banda por la que se puede pasar con seguridad, tal como se prescribe en la Regla 27 d) 1) y 2), irán colocadas a la máxima distancia horizontal que sea posible, pero en ningún caso a menos de 2 metros de las luces o marcas prescritas en la Regla 27 b) 1) y 2). En ningún caso la más alta de dichas luces o marcas estará situada a mayor altura que la

más baja de las tres luces o marcas prescritas en la citada Regla 27 b) 1) y 2).

## 5. Pantallas

Las luces de costado, de los buques de 20 metros de eslora o más, deberán ir dotadas de pantallas internas pintadas de negro mate y que satisfagan los requisitos de la Sección 9 del presente Anexo. En los buques de eslora inferior a 20 metros, las luces de costado, cuando sean necesarias para cumplir con lo prescrito en la sección 9 del presente Anexo, irán dotadas de pantallas interiores de color negro mate. Cuando las luces de costado van en un farol combinado y utilizan un filamento vertical único con una división muy fina entre las SECCIONES verde y roja, no es necesario instalar pantallas exteriores.

## 6. Marcas

a) Las marcas serán negras y de las siguiente dimensiones:

1) la bola tendrá un diámetro no inferior a 0,6 metro;

2) el cono tendrá un diámetro de base no inferior a 0,6 metro y una altura igual a su diámetro;

3) el cilindro tendrá un diámetro mínimo de 0,6 metro y una altura igual al doble de su diámetro;

4) la marca bicónica estará formada por dos conos, como los definidos en el apartado 2) anterior, unidos por su base.



b) La distancia vertical mínima entre marcas será de 1,5 metro.

c) En buque de eslora inferior a 20 metros se podrán utilizar marcas de dimensiones más pequeñas, pero que estén en proporción con el tamaño del buque, pudiéndose reducir, también en proporción, la distancia que las separa.

## 7. Especificaciones de color para las luces

La cromaticidad de todas las luces de navegación deberá adaptarse a las normas siguientes, las cuales quedan dentro de los límites del área del diagrama especificado para cada color por la Comisión Internacional del Alumbrado (CIE).

Los límites del área para cada color vienen dados por las coordenadas de los vértices, que son las siguientes:

### 1) Blanco

x 0,525 0,525 0,452 0,310 0,310 0,443  
y 0,382 0,440 0,440 0,348 0,283 0,382

### 2) Verde

x 0,028 0,009 0,300 0,203  
y 0,385 0,723 0,511 0,356

### 3) Rojo

x 0,680 0,660 0,735 0,721  
y 0,320 0,320 0,265 0,259

**4) Amarillo**

x 0,612 0,618 0,575 0,575

y 0,382 0,382 0,425 0,406

**8. Intensidad de las luces**

a) La intensidad luminosa mínima de las luces se calculará utilizando la fórmula:

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^D$$

Siendo I la intensidad luminosa expresada en candelas bajo condiciones de servicio.

T = Factor de umbral  $2 \times 10^{-7}$  lux.

D = alcance de visibilidad (alcance luminoso) de la luz en millas náuticas.

K = transmisividad atmosférica. Para las luces prescritas, el valor K será igual a 0,8; que corresponde a una visibilidad meteorológica de unas 13 millas náuticas.

b) En la tabla siguiente se dan varios valores derivados de la fórmula:

Alcance de visibilidad (alcance luminoso) de la luz en millas náuticas D	Intensidad luminosa de la luz en candelas para K = 0,8 I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

**4) Amarillo**

x 0,612 0,618 0,575 0,575

y 0,382 0,382 0,425 0,406

**8. Intensidad de las luces**

a) La intensidad luminosa mínima de las luces se calculará utilizando la fórmula:

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^D$$

Siendo I la intensidad luminosa expresada en candelas bajo condiciones de servicio.

T = Factor de umbral  $2 \times 10^{-7}$  lux.

D = alcance de visibilidad (alcance luminoso) de la luz en millas náuticas.

K = transmisividad atmosférica. Para las luces prescritas, el valor K será igual a 0,8; que corresponde a una visibilidad meteorológica de unas 13 millas náuticas.

b) En la tabla siguiente se dan varios valores derivados de la fórmula:

Alcance de visibilidad (alcance luminoso) de la luz en millas náuticas D	Intensidad luminosa de la luz en candelas para K = 0,8 I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

**NOTA:** Se debe limitar la intensidad luminosa máxima de las luces de navegación para evitar deslumbramientos. No se logrará esta limitación mediante una regulación variable de la intensidad luminosa.

## 9. Sectores horizontales

a) :

1) las luces de costado instaladas a bordo tendrán las intensidades mínimas requeridas en la dirección de la proa. Dichas intensidades decrecerán hasta quedar prácticamente anuladas entre 1 grado y 3 grados por fuera de los sectores prescritos.

2) para las luces de alcance y las de tope y, a 22,5 grados a popa del través, las de costado, se mantendrán las intensidades mínimas requeridas en un arco de horizonte de hasta 5 grados dentro de los límites de los sectores prescritos, en la Regla 21. A partir de 5 grados, dentro de los sectores prescritos, la intensidad podrá decrecer en un 50 por ciento hasta los límites señalados; a continuación deberá decrecer de forma continua hasta quedar prácticamente anulada a no más de 5 grados por fuera de los sectores prescritos.

b) :

1).Las luces todo horizonte, excepto las luces de fondeo prescritas en la Regla 30, que no precisan ir colocadas a gran altura sobre cubierta, estarán situadas de manera que no queden obstruidas por palos, masteleros o estructuras en sectores angulares superiores a 6 grados.

2) Si resulta imposible cumplir con el párrafo b) sea factible cumplir con lo dispuesto en el pá-

rrafo b) 1) de esta sección mediante exhibición de una sola luz todo horizonte, deberán utilizarse dos luces todo horizonte convenientemente ubicadas como para que parezcan, dentro de lo posible, una sola luz a una distancia de una milla.

#### 10. Sectores verticales

a) En los sectores verticales de las luces eléctricas una vez instaladas éstas, a excepción de las luces instaladas en buques de vela en movimiento, deberá garantizarse que:

1) se mantiene por lo menos la intensidad mínima prescrita a cualquier ángulo situado desde 5 grados por encima de la horizontal hasta 5 grados por debajo de ella.

2) se mantiene por lo menos el 60 por ciento de la intensidad mínima prescrita desde 7,5 grados por encima de la horizontal hasta 7,5 grados por debajo de ella.

b) En el caso de los buques de vela en movimiento, en los sectores verticales de las luces eléctricas una vez instaladas éstas, deberá garantizarse que:

1) se mantiene por lo menos la intensidad mínima prescrita a cualquier ángulo situado desde 5 grados por debajo de la horizontal hasta 5 grados por encima de ella;

2) se mantiene por lo menos el 50 por ciento de la intensidad mínima prescrita desde 25 grados por encima de la horizontal hasta 25 grados por debajo de ella.

c) Cuando las luces no sean eléctricas, deberán cumplirse estas especificaciones lo más aproximadamente posible.

#### 11. Intensidad de las luces no eléctricas

En lo posible, las luces no eléctricas deberán satisfacer las intensidades mínimas especificadas en la Tabla de la Sección 8.

#### 12. Luz de maniobra

No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 f) de este Anexo, la luz de maniobra descrita por la Regla 34 b) irá colocada en el mismo plano longitudinal que la luz o las luces de tope y, siempre que sea posible, a una distancia vertical mínima de 1,5 metros por encima de la luz de tope de proa, a condición de que vaya a una altura de no menos de 1,5 metros por encima o por debajo de la luz de tope, la luz de maniobra, si existe, irá colocada en el sitio más visible, separada a no menos de 1,5 metros en sentido vertical de la luz de tope.

#### 13 Embarcación de gran velocidad

La luz de tope de las naves de gran velocidad con una relación eslora/manga inferior a 3,0 puede colocarse a una altura, con respecto a la manga de la embarcación, inferior a la establecida en el párrafo 2 a) 1) de este anexo siempre que el ángulo de base de los triángulos isósceles formado por las luces laterales y la luz de tope, al ser visto en máxima elevación, no sea inferior a  $27^\circ$ .

#### 14. Aprobación

La construcción de luces y marcas, así como la instalación de luces a bordo del buque, se ajustarán a criterios que la Autoridad competente del estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque juzgue satisfactorios

## ANEXO II

### Señales adicionales para buques de pesca que se encuentren pescando muy cerca unos de otros

#### 1. Generalidades

Las luces aquí mencionadas, que se exhiban en cumplimiento de la Regla 26 b), deberán colocarse en donde sean más fácilmente visibles. Deberán ir con un mínimo de separación de 0,90 metro, pero a un nivel más bajo que las luces prescritas en la Regla 26 a) 1). Las luces deberán ser visibles en todo el horizonte a una distancia mínima de una milla, si bien tendrán un alcance inferior al de las luces prescritas por estas Reglas para buques de pesca.

#### 2. Señales para pesca con artes de cerco con jareta.

Los buques dedicados a la pesca con artes de cerco con jareta, podrán mostrar dos luces amarillas en línea vertical. Estas luces emitirán destellos alternativamente, cada segundo, con idéntica duración de encendido y apagado. Únicamente se podrán exhibir estas luces cuando el buque esté obstaculizado por su aparejo de pesca.

*1) al calar sus redes: dos luces blancas en línea vertical;*

*2) al cobrar sus redes: una luz blanca sobre una luz roja en línea vertical;*



*3) cuando la red se ha enganchado en una obstrucción: dos luces rojas en línea vertical.*

*b) Todo buque de eslora igual o superior a 20 m dedicado a la pesca de arrastre en pareja exhibirá:*

*1) de noche, un proyector encendido a proa en la dirección del otro buque que forma la pareja;*

*2) los buques dedicados a la pesca de arrastre en pareja, al calar o cobrar sus redes, o cuando sus redes se hayan enganchado en una obstrucción podrán exhibir las luces prescritas en el apartado 2a) anterior.*

*c) Todo buque de eslora inferior a 20 m dedicado a la pesca de arrastre, cuando utilice aparejo de fondo o pelágico o esté dedicado a la pesca de arrastre en pareja, podrá exhibir las luces prescritas en el párrafo a) o b) de la presente sección, según proceda.*

### *3. Señales para pesca con artes de cerco con jareta*

*Los buques dedicados a la pesca con artes de cerco con jareta, podrán mostrar dos luces amarillas en línea vertical. Estas luces emitirán destellos alternativamente, cada segundo, con idéntica duración de encendido y apagado. Únicamente se podrán exhibir estas luces cuando el buque esté obstaculizado por su aparejo de pesca<sup>17</sup>.*

---

<sup>17</sup> Lo transcrito en cursiva pertenece al original del "Convenio sobre Reglamento para prevenir abordajes", Londres, 1972 y no fue adaptado a este reglamento

## ANEXO III

Detalles técnicos de los aparatos  
de señales acústicas

## 1. Pitos

## a) Frecuencia y alcance audible.

La frecuencia fundamental de la señal deberá estar comprendida dentro de la gama de 70 a 700 Hz. El alcance medible de la señal de un pito estará determinado por aquellas frecuencias fundamental y/o una o más frecuencias armónicas más elevadas que queden dentro de la gama de alcances y que proporcionen los niveles de presión sonora especificados en el párrafo 1) c).

## b) Límites de las frecuencias fundamentales

Con objeto de asegurar una amplia variedad de características de los pitos, la frecuencia fundamental de un pito deberá estar localizada entre los límites siguientes:

- 1) 70 a 200 Hz para buques de eslora igual o superior a 200 metros;
- 2) 130 a 350 Hz para buques de eslora igual o superior a 75 metros, pero inferior a 200 metros;
- 3) 250 a 700 Hz para buques de eslora inferior a 75 metros.

c) Intensidad de la señal acústica y alcance audible.

Todo pito instalado en un buque deberá proporcionar, en la dirección de máxima intensidad de la pitada y a la distancia de 1 metro de aquél, un nivel de presión sonora no inferior al valor correspondiente de la Tabla siguiente, en una banda por lo menos de 1/3 de octava dentro de la gama de frecuencia de 180 a 700 Hz (+/- 1 por ciento).

Esloza del buque en metros	Gama de las frecuencia fundamental (Hz)	Nivel de banda de 1/3 de octava a 1m en dB, referida a $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Distancia de audibilidad en millas náuticas
200 o más	70 - 200	143	2
De 75 a 200	130 - 350	138	1,5
De 20 a 75	250 - 525	130	1
De 12 a 20	250 - 525	120	0,5

El alcance audible dado en la tabla anterior es de carácter informativo y corresponde, aproximadamente, a la distancia a que se puede oír un pito sobre su eje delantero con probabilidades del 90 por ciento, en condiciones de aire en calma, a bordo de un buque cuyo nivel de ruido de fondo sea normal en los puestos de escucha (considerando nivel normal el de 68 dB en la banda de la octava centrada en 250 Hz y de 63 dB en la Banda de la octava centrada en 500 Hz.)

La distancia a la que se puede oír un pito varía muchísimo en la práctica y depende en definitiva de las condiciones atmosféricas; los valores dados se pueden considerar típicos, pero en condiciones de fuerte viento o de elevado nivel de ruido am-

biente en los puestos de escucha, es posible que se reduzca mucho dicho alcance.

d) Propiedades direccionales

El nivel de presión acústica de un pito direccional no debe ser más de 4 dB por debajo del nivel prescrito de presión acústica en el eje en cualquier dirección de plano horizontal comprendida dentro de +/- 45 grados a partir del eje. El nivel de presión acústica en cualquiera otra dirección del plano horizontal no debe ser más de 10 dB por debajo del nivel prescrito de presión acústica en el eje, a fin de que el alcance en cualquier dirección sea por lo menos la mitad del correspondiente al eje delantero. El nivel de presión acústica se medirá en la banda del tercio de octava que determina el alcance audible.

e) Posición de los pitos.

Cuando se vaya a utilizar un pito direccional como único silbato de un buque, deberá instalarse con su intensidad máxima dirigida hacia proa.

Los pitos deberán colocarse en la posición más alta posible del buque, con objeto de reducir la interceptación del sonido emitido por la existencia de obstáculos y también para minimizar el riesgo de dañar el oído del personal. El nivel de presión sonora de las propias señales del buque en los puestos de escucha no deberá ser superior a 110 dB(A) ni exceder, en la medida de lo posible, de 100 dB (A).

f) Instalación de más de un pito.

## REGLAMENTO PARA PREVENIR LOS ABORDAJES

---

Si en un buque se instalan pitos con separación entre ellos de más de 100 metros, se tomarán las disposiciones necesarias para que no suenen simultáneamente.

### g) Sistema de pitos combinados.

Si, debido a la presencia de obstáculos, hay riesgo de que el campo acústico de un pito único, o de alguno de los mencionados en el apartado f) anterior, comprenda una zona de nivel de señal considerablemente reducido, se recomienda instalar un sistema de pitos combinados a fin de subsanar tal reducción. Para los efectos de estas Reglas se considerará a todo el sistema de pitos combinados como un pito único. Los pitos de un sistema combinado estarán separados por una distancia no superior a 100 metros y dispuestos a manera que suenen simultáneamente. La frecuencia de cada pito habrá de diferir en 10 Hz por lo menos de las correspondientes a los demás.

### h) Pitos de remolcadores:

El buque de propulsión mecánica que normalmente realice tareas de remolcador de empuje o por la banda, podrá, en todo momento, usar el pito cuyas características están comprendidas en el punto b), considerando la eslora compuesta por el remolcador más la de su remolque como la máxima.

## 2. Campana o gongos

### a) Intensidad de la señal.

Las campanas o los gongos u otros aparatos que tengan características acústica semejantes, deberán

producir un nivel de presión acústicas no inferior a 110 dB a 1 metro de distancia.

b) Construcción.

Las campanas y los gongos estarán fabricados con material resistente a la corrosión y proyectados para que suenen con tono claro. La boca de la campana tendrá no menos de 300 milímetros de diámetro para los buques de eslora igual o superior a 20 metros y no menos de 200 milímetros para los buques de eslora igual o superior a 12 metros, pero inferior a 20 metros. Cuando sea posible, se recomienda utilizar un badajo accionado mecánicamente para asegurar una fuerza constante, si bien deberá ser también posible el accionamiento manual. La masa del badajo no será inferior al 3 por ciento de la masa de la campana.

### 3. Aprobación

La construcción de aparatos de señales acústicas, su funcionamiento y su instalación a bordo del buque, deberán realizarse a satisfacción de la autoridad competente del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

## ANEXO IV

### Señales de peligro

1. Las señales siguientes, utilizadas o exhibidas juntas o por separado indican peligro y necesidad de ayuda:

- a) un disparo de cañón, u otra señal detonante, repetidos a intervalos de un minuto aproximadamente;
- b) un sonido continuo producido por cualquier aparato de señales de niebla;
- c) cohetes o granadas que despidan estrellas rojas, lanzados uno a uno y a cortos intervalos;
- d) una señal emitida por radiotelegrafía o por cualquier otro sistema de señales consistentes en el grupo ...- - - ... (SOS) del Código Morse;
- e) una señal emitida por radiotelegrafía consistente en la palabra "Mayday";
- f) la señal de peligro "NC" del Código Internacional de Señales;
- g) una señal consistente en una bandera cuadra que tenga encima o debajo de ella una bola u objeto análogo;
- h) llamaradas a bordo (como las que se producen al arder un barril de brea, petróleo, etc.);

- i) un cohete-bengala con paracaídas o una bengala de mano que produzca luz roja;
- j) una señal fumígena que produzca una densa humareda de color naranja;
- k) movimientos lentos y repetidos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente;
- l) la señal de alarma radiotelegráfica;
- m) la señal de alarma radiotelefónica;
- n) señales transmitidas por radiobalizas de localización de siniestros;
- o) señales aprobadas transmitidas mediante los sistemas de radiocomunicaciones, incluyendo respondedores de radar de las embarcaciones de emergencia.

Está prohibido utilizar o exhibir cualquiera de las señales anteriores, salvo para indicar peligro y necesidad de ayuda, y utilizar cualquier señal que pueda confundirse con las anteriores.

Se recuerdan las SECCIÓNeS correspondientes del Código Internacional de Señales, del Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques Mercantes y de las siguientes señales:

- a) un trozo de lona de color naranja con un cuadrado negro y un círculo, u otro símbolo pertinente (para identificación desde el aire);
- b) una marca colorante del agua.



- i) un cohete-bengala con paracaídas o una bengala de mano que produzca luz roja;
- j) una señal fumígena que produzca una densa humareda de color naranja;
- k) movimientos lentos y repetidos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente;
- l) la señal de alarma radiotelegráfica;
- m) la señal de alarma radiotelefónica;
- n) señales transmitidas por radiobalizas de localización de siniestros;
- o) señales aprobadas transmitidas mediante los sistemas de radiocomunicaciones, incluyendo respondedores de radar de las embarcaciones de emergencia.

Está prohibido utilizar o exhibir cualquiera de las señales anteriores, salvo para indicar peligro y necesidad de ayuda, y utilizar cualquier señal que pueda confundirse con las anteriores.

Se recuerdan las SECCIONES correspondientes del Código Internacional de Señales, del Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques Mercantes y de las siguientes señales:

- a) un trozo de lona de color naranja con un cuadrado negro y un círculo, u otro símbolo pertinente (para identificación desde el aire);
- b) una marca colorante del agua.

**ANEXO V**

**Reglas Generales<sup>18</sup>**

1 El Capitán o Patrón de buques de propulsión propia de 12 metros de eslora o mayores, llevará a bordo un ejemplar del presente Reglamento para su consulta inmediata cuando sea necesario.

2 Las luces de navegación y marcas podrán ser rebatidas, cuando el buque necesite pasar por debajo de un puente.

3 Luces en barcazas situadas sobre la costa o en muelle.

a) Las barcazas que se encuentren en esta situación, exhibirán durante la noche y en períodos de visibilidad reducida, las luces descritas en el inciso b) de esta Sección.

1) Toda barcaza que amarrada, reduzca el ancho de navegación disponible de cualquier canal a menos de 80 metros.

2) Barcazas amarradas en andana con un ancho total mayor del de dos barcazas o con un ancho máximo de más de 25 metros

3) Toda barcaza no amarrada en sentido paralelo a la costa o muelle

---

<sup>18</sup> El presente Anexo no corresponde al texto original del "Convenio sobre Reglamento para prevenir abordajes", Londres, 1972

- b) Las barcazas descriptas en el párrafo a) deberán exhibir 2 luces blancas sin obstrucción, con una intensidad que permita ser visibles a por lo menos una milla en noche clara y dispuestas como sigue:
- 1) Si hay una sola barcaza, amarrada, las luces deberán instalarse en las dos esquinas más alejadas de la costa o muelle
  - 2) En barcazas amarradas en grupo las luces se colocarán en los extremos del grupo aguas arriba y aguas abajo, en las esquinas más apartadas de la costa o muelle.

#### 4. Luces en tuberías de dragado.

Las tuberías de dragado que estén flotando o apoyadas en caballetes deberán exhibir, durante la noche y en periodos de visibilidad reducida, una hilera de luces amarillas visibles todo horizonte.

- a) Su alcance será de por lo menos dos millas en noche oscura y clara.
- b) Su altura sobre el agua no será inferior a un metro ni superior a 3,5 metros.
- c) La separación de las luces no será mayor de 10 metros cuando la tubería cruce un canal navegable. Cuando no cruce una vía de navegación, las luces deberán ser suficientes en número para mostrar claramente la longitud y dirección de la tubería.

Las tuberías de dragado exhibirán además, dos luces rojas, visibles todo horizonte, en los extremos de la tubería, incluyendo aquellas que se forman cuando la tubería se separa para permitir el pasaje de buques, tanto esté en su posición cerrada o abierta.

## **REGLAMENTO PARA PREVENIR LOS ABORDAJES**

---

- a) El alcance de estas luces debe ser de por lo menos dos millas en noche oscura y clara.
- b) Estas luces se posicionarán a una altura no menor de un metro por encima de la hilera de luces amarillas.

**REGLAMENTO PARA LA DETERMINACIÓN DEL ARQUEO DE LAS  
EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA**

---

**REGLAMENTO PARA LA DETERMINACIÓN DEL ARQUEO  
DE LAS EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA  
PARAGUAY – PARANÁ**

**Artículo 1º  
Normas aplicables**

El presente Reglamento se aplicará para la determinación del arqueo de las embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

**Artículo 2º  
Esfera de aplicación**

El presente Reglamento se aplica a:

- a) Las embarcaciones nuevas;
- b) Las embarcaciones existentes en las que se efectúen transformaciones que según el parecer de la Administración den lugar a una variación importante de su arqueo bruto o neto;
- c) Las embarcaciones existentes a petición del propietario;
- d) Las embarcaciones nuevas o existentes que se incorporen a la matrícula de un País Signatario, con posterioridad a la fecha de la entrada en vigor del presente Reglamento; y
- e) Todas las embarcaciones existentes, después de transcurrido un (1) año desde la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

La fecha de entrada en vigor del presente Reglamento será conforme a lo establecido en el artículo 30 – Capítulo XII del Acuerdo.

**Artículo 3°**  
**Embarcaciones excluidas**

Están excluidas de las disposiciones del presente Reglamento las siguientes embarcaciones:

- 3.1 Aquellas monocasco cuya eslora sea inferior a 20 m y aquellas de casco múltiple con eslora inferior a 10 m.
  - 3.1.1 Las Embarcaciones incluidas en el párrafo precedente determinarán su arqueo bruto y neto conforme a la reglamentación del país de matrícula de las mismas.
- 3.2 Buques de guerra
- 3.3 Embarcaciones empleadas en actividades no comerciales.
- 3.4 Embarcaciones empleadas exclusivamente en el transporte transversal fronterizo.

**Artículo 4°**  
**Definiciones**

Para la aplicación del presente Reglamento, salvo cuando se diga expresamente lo contrario:

- 1) El término “Convenio” significa el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969 y sus Anexos;
- 2) El término “Reglamento” significa el presente documento con sus Anexos y Apéndices;
- 3) El término “Acuerdo” significa el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto Cáceres – Puerto Nueva Palmira);

- 4) El término “Administración” significa el gobierno del Estado en el que está embanderada la embarcación;
- 5) “Arqueo Bruto” es la expresión del tamaño total de una embarcación, determinado de acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento;
- 6) “Arqueo Neto” es la expresión de la capacidad utilizable de una embarcación, determinado de acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento;
- 7) Por “Organización” se entiende la Organización Marítima Internacional (OMI);
- 8) El término “Comité” significa el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH);
- 9) El término “Eslora” significa el 96 por ciento de la eslora total en una flotación situada a una altura sobre el canto superior de la quilla igual al 85 por ciento del puntal mínimo de trazado, o la distancia desde la cara de proa de la roda al eje de la mecha del timón en esta flotación, si este último valor es mayor.

En las embarcaciones proyectadas para navegar con asiento de quilla, la flotación en la que se ha de medir la eslora debe ser paralela a la flotación en carga prevista en el proyecto.

Al determinar la eslora de una barcaza sin timón de cubierta rasa, la eslora será calculada en el 96 por ciento de la eslora total de una flotación situada a una altura sobre el canto superior de la quilla igual al 85 por ciento del punto mínimo de trazado;

- 10) La expresión “embarcación nueva” significa una embarcación cuya quilla se pone, o que se encuentre en un

estado equivalente en su construcción en la fecha o posteriormente a la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

- 11) La expresión “embarcación existente” significa una embarcación que no es nueva;

**Artículo 5°**  
**Determinación de los Arqueos**

La determinación de los arqueos bruto y neto se efectuará por la Administración, pero ésta puede confiar dicha operación a personas u organismos debidamente organizados por ella. En todo caso la Administración asumirá la plena responsabilidad de la determinación de los arqueos bruto y neto.

La determinación de los arqueos bruto y neto deberá ser efectuada de acuerdo a lo establecido en el Anexo I del presente Reglamento.

El cálculo de los volúmenes para la determinación de los arqueos deberá ser efectuado conforme al Anexo II del presente Reglamento.

**Artículo 6°**  
**Expedición de Certificados**

Se expedirá un Certificado de Arqueo de la Hidrovía a toda embarcación cuyos arqueos bruto y neto hayan sido determinados conforme a las disposiciones del presente Reglamento.

Dicho Certificado será expedido por la Administración o por cualquier persona u organismo debidamente autorizado por ella. En todo caso la Administración asumirá la plena responsabilidad del Certificado.



### Artículo 7°

#### Expedición de Certificado por otro gobierno

- 1) Un País Signatario puede, a petición de otro País Signatario, determinar los arqueos bruto y neto de una embarcación y expedir o autorizar la expedición del correspondiente Certificado de Arqueo de la Hidrovía para esa embarcación de acuerdo con el presente Reglamento.
- 2) A la mayor brevedad posible, se remitirá al País Signatario que cursó la petición una copia del Certificado expedido de conformidad con el Artículo 6 acompañado de los cálculos correspondientes.
- 3) El Certificado así expedido debe incluir una declaración en la que conste que ha sido expedido a petición del País Signatario cuya bandera enarbole o enarbolará la embarcación y tiene la misma fuerza y aceptación que un Certificado expedido de conformidad con el Artículo 6.

### Artículo 8°

#### Interpretaciones

Las interpretaciones de la Organización (OMI) relativas a Convenio podrán ser tenidas en cuenta para su incorporación al presente Reglamento.

Los Países Signatarios podrán establecer, en conjunto, nuevas interpretaciones específicas para la Hidrovía siempre que lo juzguen necesario o conveniente.

### Artículo 9°

#### Forma del Certificado

El Certificado de Arqueo se redactará en el idioma español o portugués.

La forma del Certificado será idéntico al modelo que figura en el Anexo III.

### Artículo 10 Validez de los Certificados

Los Certificados de arqueo emitidos de acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento serán, en principio, válidos durante toda la vida útil de la embarcación, excepto cuando ocurriera uno de los siguientes casos:

- a) cuando en la embarcación se hayan efectuado modificaciones en la distribución, construcción, capacidad, uso de espacios, número total de pasajeros autorizados a transportar, francobordo asignado o calado autorizado, tales que requieran una modificación de los arqueos bruto o neto;
- b) cuando la embarcación se abandere en otro País Signatario, siendo que el Certificado anterior seguirá en vigor durante un período no superior a 3 meses o hasta que la Administración del nuevo País Signatario expida otro Certificado que lo sustituya, si esta expedición ocurre antes. El País Signatario cuya bandera enarbó la embarcación hasta ese momento enviará a la Administración, lo antes posible después del cambio de bandera, una copia del Certificado que tenía la embarcación hasta el momento de dicho cambio, junto con copia de los cálculos de arqueo correspondiente.

### Artículo 11 Inspecciones

Antes de la expedición del Certificado de Arqueo las autoridades competentes de los Países Signatarios deberán inspeccionar la embarcación para verificar si la embarcación fue efectivamente construida conforme a las informaciones

**REGLAMENTO PARA LA DETERMINACIÓN DEL ARQUEO DE LAS  
EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA**

---

contenidas en los planos considerados para el cálculo de los arqueos bruto y neto.

Esa verificación deberá restringirse a los detalles de la distribución y de los espacios cerrados considerados, no siendo necesario la verificación de las líneas del casco.

**Artículo 12  
Aceptación de Certificados**

Los Certificados expedidos bajo la responsabilidad de un País Signatario conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento serán aceptados por los otros Países Signatarios y considerados para todos los efectos previstos en el presente Reglamento de idéntica validez a los Certificados expedidos por ellos.

**Artículo 13  
Inspección de Verificación**

- 1) Toda embarcación que enarbole la bandera de un País Signatario quedará sujeta, en los puertos de otros Países Signatarios a la inspección de los funcionarios debidamente autorizados por dichos Países Signatarios. La Inspección de Verificación tendrá por único objeto comprobar:
  - a) que la embarcación tiene un Certificado de Arqueo de la Hidrovía válido, y
  - b) que las dimensiones principales de la embarcación corresponden a las consignadas en el Certificado.
- 2) En ningún caso debe la Inspección de Verificación causar el menor retraso a la embarcación.
- 3) Si de la Inspección de Verificación resulta que las dimensiones principales de la embarcación difieren de las consignadas en el Certificado de Arqueo de la Hidrovía

hasta el punto de implicar un aumento del arqueo bruto o del arqueo neto, la autoridad competente del País Signatario cuya bandera enarbole la embarcación será informada sin demora.

## REGLAMENTO DE ARQUEO DE LA HIDROVÍA

### ANEXO I

#### Reglas para la determinación de los arqueos bruto y neto de las embarcaciones

##### Regla 1 Generalidades

- 1) El arqueo de una embarcación comprende el arqueo bruto y el neto.
- 2) El arqueo bruto y el arqueo neto se determinarán de acuerdo con las disposiciones de estas Reglas.
- 3) La Administración determinará el arqueo bruto y el arqueo neto de aquellos tipos nuevos de embarcaciones cuyas características estructurales hicieran ilógica o imposible la aplicación de estas Reglas. En tal caso la Administración comunicará al Comité (C.I.H.) detalles relativos al método seguido para determinar el arqueo, con objeto de que los transmita a los Países Signatarios a título informativo.

##### Regla 2 Definiciones de los términos usados en los Anexos

- 1) **Cubierta Superior**  
La cubierta superior es la cubierta completa más alta expuesta a la intemperie y al río, dotada de medios permanentes de cierre estanco de todas las aberturas en la parte expuesta de la misma, y bajo la cual todas las aberturas en los costados de la embarcación están dotadas de medios permanentes de cierre estanco. En una

embarcación con una cubierta superior escalonada, se tomará como cubierta superior la línea más baja de la cubierta expuesta a la intemperie y su prolongación paralelamente a la parte más elevada de dicha cubierta.

## 2) Puntal de trazado

- a) El puntal de trazado es la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta la cara inferior de la cubierta superior en el costado. En las embarcaciones de madera y en las de construcción mixta, esta distancia se medirá desde el canto inferior del alefriz. Cuando la forma de la parte inferior de la cuaderna maestra es cóncava o cuando existen tracas de apuradura de gran espesor, esta distancia se medirá desde el punto en que la línea del plano del fondo, prolongada hacia el interior, corte el costado de la quilla.
- b) En las embarcaciones que tengan trancañiles redondeadas, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de la línea de trazado de la cubierta con la de las chapas de costado del forro prolongando las líneas como si el trancañil fuera de forma angular.
- c) Cuando la cubierta superior sea escalonada y la parte elevada de dicha cubierta pase por encima del punto en el que ha de determinarse el puntal de trazado, éste se medirá una línea de referencia que se obtiene prolongando la parte más baja de la cubierta paralelamente a la parte más elevada.

## 3) Manga

La manga es la manga máxima de la embarcación medida en el centro de la misma, fuera de miembros en las embarcaciones de forro metálico, o fuera de forros en las embarcaciones de forro no metálico.

4) Espacios cerrados

Son espacios cerrados todos los limitados por el casco de la embarcación, por mamparos o tabiques fijos o móviles, por cubiertas o techos que no sean toldos permanentes o móviles. Ninguna interrupción en una cubierta, ni abertura alguna en el casco de la embarcación, en una cubierta o en el techo de un espacio, ni tampoco la ausencia de mamparos o tabiques impedirá la consideración de un espacio como espacio cerrado.

5) Espacios excluidos

No obstante lo dispuesto en el párrafo 4) de esta Regla, los espacios a que se refieren los apartados a) a e) de este párrafo se considerarán espacios excluidos y no se incluirán espacios excluidos y no se incluirán en el volumen de los espacios cerrados. Sin embargo, cuando alguno de estos espacios cumpla por lo menos con una de las siguientes tres condiciones será tratado como espacio cerrado:

- Si el espacio está dotado de serretas u otros medios para estibar las cargas o provisiones;
- Si las aberturas están provistas de cualquier sistema de cierre;
- Si la construcción permite alguna posibilidad de que tales aberturas puedan cerrarse.

- a) i) Un espacio situado dentro de una construcción frente a una abertura de extremidad que se extienda de cubierta a cubierta, exceptuada una chapa de cenefa cuya altura no exceda 25 milímetros (una pulgada), por debajo de los baos contiguos, teniendo dicha abertura un ancho igual o mayor al 90 por ciento de la manga de la cubierta en el través de la abertura. Esta disposición debe aplicarse de modo que sólo se excluya de los espacios cerrados el comprendido entre la abertura propiamente dicha y una línea

trazada paralelamente al plano de la abertura a una distancia de ésta igual a la mitad de la manga de la cubierta en el través de la abertura (Figura 1, Apéndice 1).

- ii) Si a resultas de cualquier disposición, excepto la convergencia del forro exterior, la anchura de ese espacio llega a ser inferior al 90 por ciento de la manga de la cubierta, sólo se excluirá del volumen de espacios cerrados el espacio comprendido entre la línea de la abertura y una línea paralela que pase por el punto en que la anchura transversal del espacio se hace igual o inferior al 90 por ciento de la manga de la cubierta (Figuras 2, 3 y 4, Apéndice 1).
  - iii) Cuando un intervalo completamente abierto, exceptuadas las amuradas y barandillas, separados espacios que puedan ser ambos o uno, de ellos, excluidos, en virtud de lo previsto en los apartados a) i) y o ii), dicha exclusión no se aplicará si la separación entre los dos espacios, es inferior a la mitad de manga mínima de la cubierta en la zona de separación (Figuras 5 y 6, Apéndice 1).
- b) Todo espacio situado bajo las cubiertas o techos, abierto al ría o a la intemperie, cuya única conexión con los costados expuestos del cuerpo de la embarcación sea la de los puntales necesarios para soportarlo. En ese espacio, pueden instalarse barandillas o una amurada y una chapa de cenefa, y también puntales sobre el costado de la embarcación, siempre que la distancia entre la parte superior de las barandillas o de la amurada y la cenefa no sea inferior a 0,75 metros (2,5 pies) o un tercio de la altura del espacio, tomándose de los dos valores el que sea mayor (Figura 7, Apéndice 1).



REGLAMENTO PARA LA DETERMINACIÓN DEL ARQUEO DE LAS  
EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA

---

- c) Todo espacio que, en una construcción de banda a banda, se encuentre directamente en frente de aberturas laterales de altura no inferior a 0,75 metros (2,5 pies) o un tercio de la altura de la construcción, tomándose de estos dos valores el que sea mayor. Si esa construcción solo tiene abertura a un costado, el espacio que debe excluirse del volumen de espacios cerrados queda limitado hacia el interior, a partir de la abertura a un máximo de la mitad de la manga de la cubierta en la zona de abertura (Figura 8, Apéndice 1).
  - d) Todo espacio en una construcción situada inmediatamente debajo de una abertura descubierta en su lecho, siempre que esa abertura esté expuesta a la intemperie y el espacio excluido de los espacios cerrados esté limitado por área de la abertura (Figura 9, Apéndice 1).
  - e) Todo nicho en el mamparo de limitación de una construcción que esté expuesto a la intemperie y cuya abertura se extienda de cubierta a cubierta sin ningún dispositivo de cierre, a condición de que su ancho interior no sea mayor que la anchura en la entrada y su profundidad dentro de la construcción no sea superior al doble de la anchura en la entrada (Figura 10, Apéndice 1).
- 6) Pasajero  
Por pasajero se entiende a toda persona que no sea:
- a) El Capitán y los miembros de la tripulación u otras personas empleadas o contratadas para cualquier labor de a bordo necesaria para la embarcación, y
  - b) Un niño menor de un año.

7) Espacios de carga

Los espacios de carga que deben incluirse en el cálculo del arqueo neto son los espacios cerrados adecuados para el transporte de la carga que ha de descargarse de la embarcación a condición de que esos espacios hayan sido incluidos en el cálculo del arqueo bruto. Estos espacios de carga serán certificados mediante marcas permanentes con las letras CC (Compartimiento de Carga), colocadas de modo que sean fácilmente visibles y no tengan menos de 100mm (4 pulgadas) de altura.

8) Estanco a la intemperie

Estanco a la intemperie significa que el agua no penetrará en la embarcación cualquiera que sea el estado del río.

9) Para la Aplicación Unificada e Interpretación de estas Definiciones se tendrá en cuenta el Apéndice 2.

Regla 3  
Arqueo Bruto

El arqueo bruto de un buque (GT) se calcula aplicando la siguiente fórmula:

$$GT = K_1 V$$

en la cual: V = Volumen total de todos los espacios cerrados de la embarcación, expresado en metros cúbicos.

$$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V \text{ (o el valor tabulado en el Apéndice 3)}$$

Regla 4  
Arqueo Neto

- l) El arqueo neto (NT) de una embarcación se calcula aplicando la siguiente fórmula:

$$NT = K_2 V_c \frac{(4d)^2}{3D} + K_3 \frac{(N_1 + N_2)}{10}$$

En la cual:

- a) el Factor  $\frac{(4d)^2}{3D}$  – no se tomará superior a 1;  
b) el término  $K_2 V_c \frac{(4d)^2}{3D}$  no se tomará inferior a 0,25 GT; y  
c) NT no se tomará inferior a 0,30 GT, y;

$V_c$  = Volumen total de los espacios de carga, en metros cúbicos.

$K_2$  = 0,2 + 0,02  $\log_{10} V_c$  (o el valor tabulado en el Apéndice 3)

$$K_3 = \frac{1,25 \text{ GT} + 10.000}{10.000}$$

$D$  = Puntal de trazado en el centro de la embarcación expresado en metros según la definición dada en la Regla 2 (2).

$d$  = Calado de trazado en el centro de la embarcación expresado en metros según la definición dada en el párrafo 2) de esta Regla.

$N_1$  = Número de pasajeros en camarotes que no tengan más de 8 literas,

$N_2$  = Número de los demás pasajeros,

$N_1 + N_2$  = Número total de pasajeros que la embarcación está autorizada a llevar según el certificado de pasajeros de la embarcación; cuando  $N_1 + N_2$  sea inferior a 13 las magnitudes  $N_1$  y  $N_2$  se considerarán iguales a cero,

GT = Arqueo bruto de la embarcación calculado según lo dispuesto en la Regla 3.

- 2) El calado de trazado (d) que se menciona en el párrafo 1) de esta Regla será uno de los siguientes calados:
  - a) Para las embarcaciones sujetas a las disposiciones del Reglamento de Francobordo de la Hidrovía, el calado para navegación fluvial que resulte de la aplicación del citado Reglamento.
  - b) Para las embarcaciones de pasajeros, el calado que resulte de las disposiciones del Reglamento de Seguridad de la Navegación para las Embarcaciones de Pasajeros de la Hidrovía.
  - c) Para embarcaciones no sujetas al Reglamento de Francobordo de la Hidrovía, pero cuyo calado esté limitado en virtud de Reglamento nacionales, el calado máximo permitido.

#### Regla 5 Cálculo de volúmenes

- 1) Todos los volúmenes incluidos en el cálculo de los arqueos bruto y neto deben medirse, cualesquiera que sean las instalaciones de aislamiento o de otra índole, hasta la cara interior del forro de las chapas estructurales de limitación en las embarcaciones construidas de metal y hasta la superficie exterior del forro o la cara interior de las superficies estructurales de limitación en las embarcaciones construidas de cualquier otro material.

- 2) El volumen de los apéndices debe ser considerado en el cómputo del volumen total.**
- 3) El volumen de los espacios abiertos al río puede ser excluido del volumen total.**
- 4) Para la Aplicación Unificada e Interpretación de esta Regla se tendrá en cuenta el Apéndice 2.**

**Regla 6  
Medición y cálculo**

- 1) Todas las medidas usadas en el cálculo de volúmenes deben redondearse al centímetro más próximo.**
- 2) Las cifras finales del arqueo determinadas de acuerdo con las Reglas 3 y 4 y consignadas en el Certificado se redondearán en números enteros.**
- 3) El cálculo de los volúmenes para la determinación de los arqueos deberá ser efectuado conforme al Anexo II del Reglamento.**

## REGLAMENTO DE ARQUEO DE LA HIDROVÍA

### ANEXO II

#### Normas para el cálculo de los volúmenes

- 1) Las informaciones necesarias para el cálculo del arqueo bruto y del arqueo neto deberán ser obtenidas preferentemente de los planos de la embarcación. Cuando esos planos no estén disponibles, las informaciones podrán ser obtenidas mediante mediciones en el propio buque, siempre que se mantengan las condiciones establecidas en este Anexo.
- 2) El cálculo de los volúmenes de los espacios cerrados debajo de la Cubierta Superior será efectuado por medio de un método de integración, siendo recomendada la utilización del Método de Simpson.
- 3) Las autoridades competentes de los Países Signatarios podrán utilizar fórmulas geométricas para la determinación del volumen del casco de las embarcaciones cuyas formas posibiliten la determinación de ese parámetro por medio de expresiones sin perjuicio de la precisión del cálculo efectuado.
- 4) Cuando se utilice un método de integración numérica para determinar el volumen del casco, se adoptarán los siguientes procedimientos:
  - a) El cálculo del volumen se obtendrá por la inteligencia del área de por lo menos diez secciones transversales.

**REGLAMENTO PARA LA DETERMINACIÓN DEL ARQUEO DE LAS  
EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA**

---

- b) La primera y la última sección transversal deberán estar localizadas lo más próximas posibles a los extremos de proa a popa de la embarcación; los volúmenes a popa de la primera sección y a proa de la última serán también considerados. Para el cálculo de esos volúmenes adicionales podrán ser utilizadas fórmulas simplificadas.
  - c) El área de las secciones transversales se obtendrá por la integración de por lo menos cinco puntos.
  - d) Las autoridades competentes de los Países Signatarios podrán utilizar fórmulas geométricas para la determinación de las áreas de las secciones transversales de las embarcaciones cuyas formas permitan la determinación de ese parámetro por medio de expresiones simples sin perjuicio de la precisión del cálculo efectuado.
  - e) El cálculo de las áreas de las secciones transversales deberá considerar la brusca de los baos, caso que ella exista.
- 5) El aumento de volumen debido al arrufo de la cubierta, caso exista, deberá ser también considerado.
- 6) El cálculo de los volúmenes de los espacios cerrados encima de la Cubierta Superior podrá ser efectuado por medio de fórmulas geométricas simples siempre que tengan una forma regular. Para el cálculo de los volúmenes de formas irregulares las autoridades competentes de los Países Signatarios podrán utilizar métodos aproximados, siempre que no comprometan de forma significativa la precisión de los resultados.

**ANEXO III**

**Certificado de Arqueo de la Hidrovía Paraguay-Paraná**

(sello oficial)

Expedido en virtud de las disposiciones del Reglamento de Arqueo de la Hidrovía, en nombre del Gobierno de

.....

(Nombre oficial completo del país)

por .....

(Título oficial completo de la persona u organismo competente, reconocido en virtud de las disposiciones del Reglamento de Arqueo de la Hidrovía).

Nombre de la embarcación	Señal distintiva	Puerto de matrícula	Fecha*
--------------------------	------------------	---------------------	--------

\*Fecha en la que se puso la quilla o en la que la embarcación estaba en un estado equivalente de adelanto en su construcción (Artículo 4 (10)) o en fecha en la que la embarcación sufrió transformaciones o modificaciones importantes (Artículo 10 a) o b), según proceda.

**Dimensiones principales**

Eslora (Art. 4 (9))	Manga (Regla 2 (3))	Puntal de trazado hasta la Cubierta superior en el Centro de la embarcación (Regla 2 (2))

Los arqueos de la embarcación son:

Arqueo Bruto .....

Arqueo Neto .....



**REGLAMENTO PARA LA DETERMINACIÓN DEL ARQUEO DE LAS  
EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA**

---

Se certifica que los arqueos de esta embarcación han sido determinados de acuerdo con las disposiciones del Reglamento de Arqueo de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Expedido en ..... 19.....  
(Lugar de expedición      (Fecha de expedición)  
del certificado)

.....  
(Firma del funcionario que expide el certificado)

y/o

(Sello del funcionario que expide el certificado)

Si el certificado está firmado, agréguese lo siguiente:  
El infrascrito declara que está debidamente autorizado por el  
Gobierno arriba mencionado para expedir este Certificado.

.....  
(Firma)

Reverso del Certificado

Espacios incluidos en el arqueo					
ARQUEO BRUTO			ARQUEO NETO		
Nombre del Espacio	Situación	Eslora	Nombre del Espacio	Situación	Eslora
Bajo Cubierta					
			Número de Pasajeros (Regla 4 (1)) Número de pasajeros en camarotes que no tengan más de 8 literas ..... Número de los demás pasajeros .....		
Espacios Excluidos (Regla 2 (5)) Márquense con un asterisco (*) los espacios arriba, consignados que comprenden simultáneamente espacios cerrados y excluidos.			Calado de Trazado (Regla 4 (2))		
Fecha y Lugar del arqueo inicial .....					
Fecha y Lugar del último rearqueo .....					
OBSERVACIONES					

## APÉNDICE 1

### 1) Figuras mencionadas en la Regla 2 (5).

En las figuras siguientes O = Espacio excluido

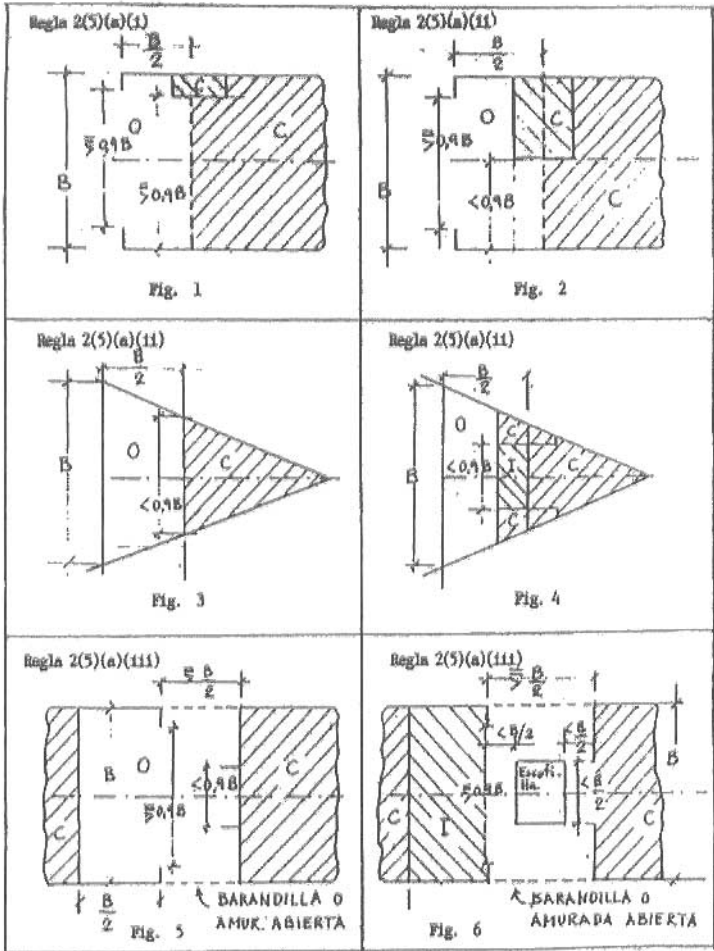
C = Espacio cerrado

I = Espacio que debe considerarse cerrado

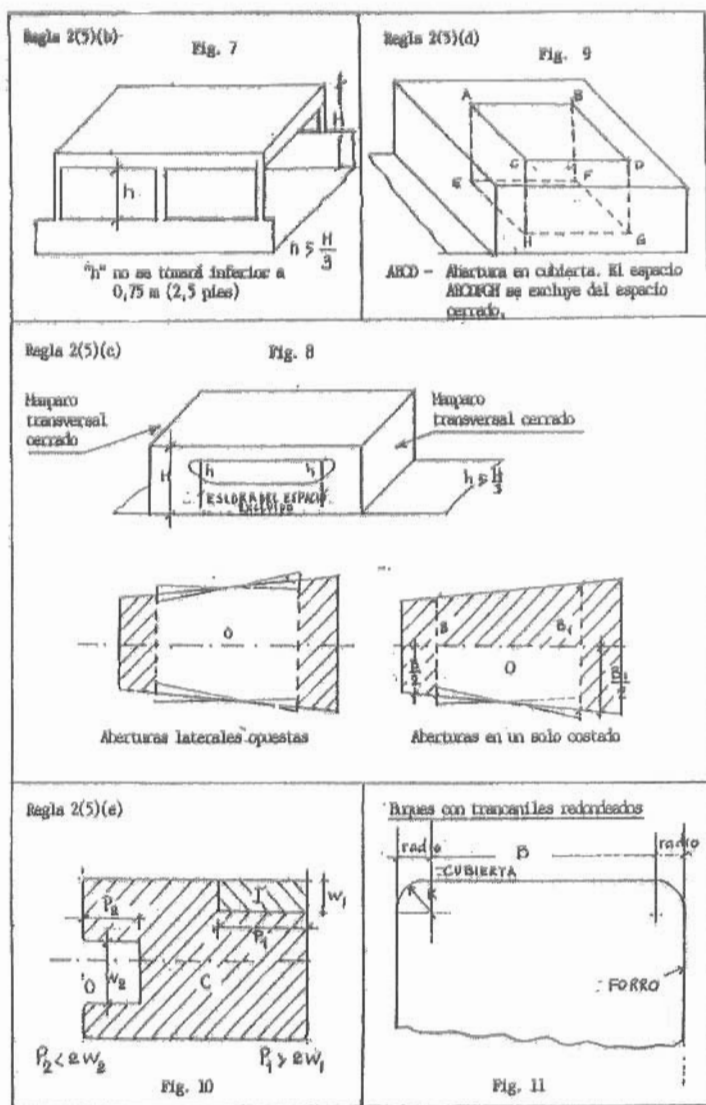
Las áreas rayadas son las que deben incluirse en los espacios cerrados.

**B = Manga de la cubierta en el través de la abertura.**

En los buques con trancaniles redondeados la manga se mide como se indica en la figura 11.



REGLAMENTO PARA LA DETERMINACIÓN DEL ARQUEO DE LAS EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA



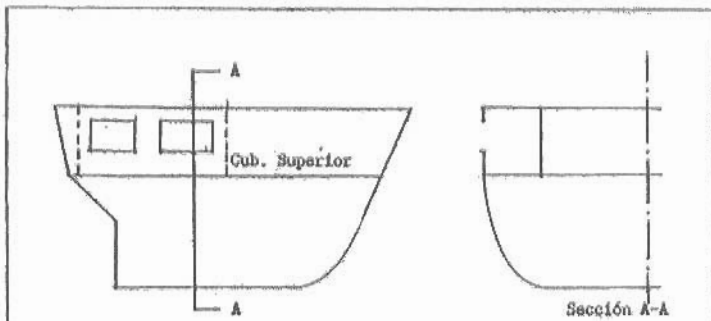


Figura 12

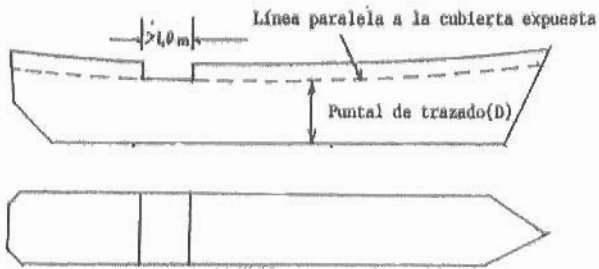


Figura 13

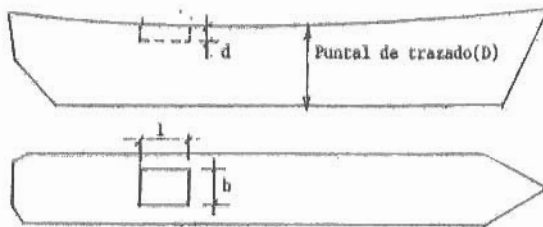
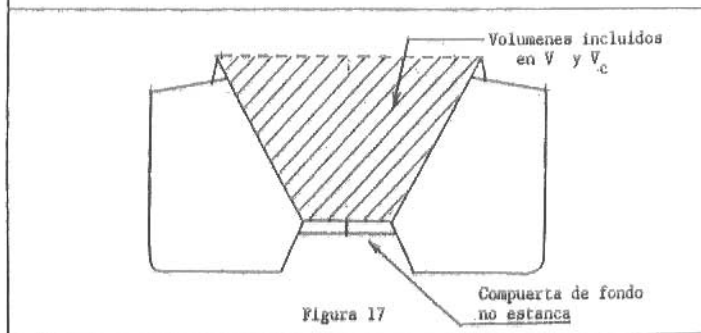
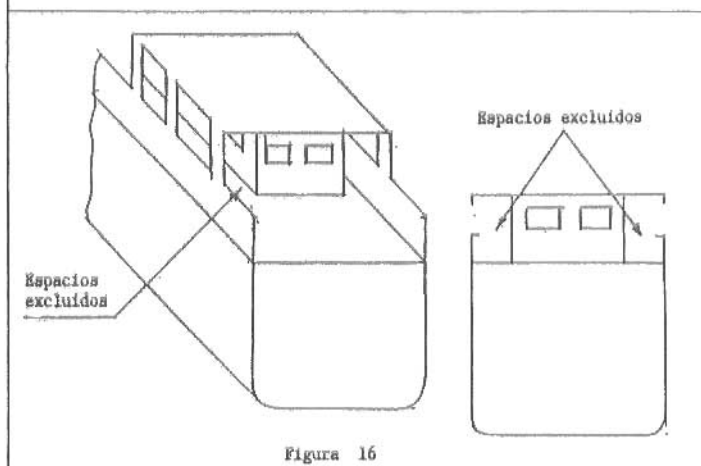
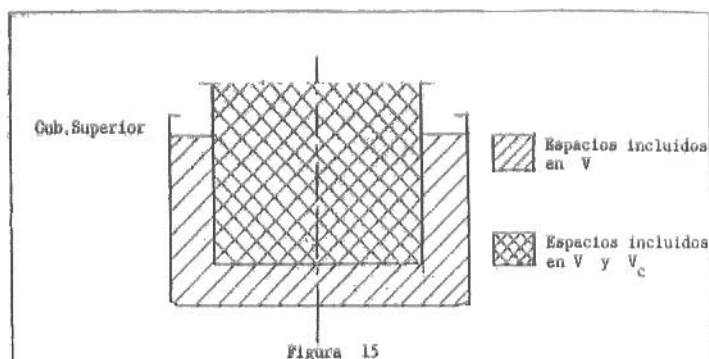


Figura 14

REGLAMENTO PARA LA DETERMINACIÓN DEL ARQUEO DE LAS EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA



## APÉNDICE 2

## Aplicación unificada e interpretaciones de las disposiciones del Reglamento de Arqueo de la Hidrovía Paraguay-Paraná

## 1. Forma del Certificado (Artículo 9)

1.1 La información que se coloque en las columnas de "Situación" no debe ser muy detallada.

1.2 Las Autoridades Competentes de los Países Signatarios podrán incluir en el apartado "Observaciones" del Certificado de Arqueo de la Hidrovía los numerales de arqueo calculados conforme a los Reglamentos nacionales de cada país.

1.3 La frase "fecha y lugar del arqueo inicial" debe referirse a la fecha y lugar de expedición del primer Certificado de Arqueo de la Hidrovía.

1.4 La frase "Fecha y lugar del último rearqueo" debe referirse a la fecha y lugar de expedición del último Certificado de Arqueo de la Hidrovía.

## 2. Definición de los términos utilizados en los anexos del Reglamento:

2.1 "Cubierta Superior": en una embarcación de dos o más cubiertas, con aberturas en el costado de la embarcación bajo la cubierta más alta que no están cerradas sino limitadas hacia adentro por mamparas estancos y cubiertas, la primera cubierta situada debajo de tales aberturas será considerada como cubierta superior (Figura 12 – Apéndice 1).



- En una embarcación sin tapas de escotilla estancas a la intemperie sobre la cubierta más alta expuesta a la intemperie y al río, como una embarcación portacontenedores sin tapas de escotilla, se considerará que la cubierta superior es aquella que vendría determinada por la Regla 2 (1) si se hubiese instalado las mencionadas tapas.
- 2.1.1 Toda discontinuidad en la cubierta superior que se extienda a todo lo ancho de la manga y cuya longitud sea superior a 1 metro se considerará escalón según la definición de la Regla 2 (1) (Fig. 13 - Apénd. 1)
- 2.1.2 No se tendrán en cuenta los escalones situados fuera de la "Eslora" (Artículo 4 9).
- 2.1.3 Si en la cubierta superior existe una discontinuidad que no se extiende hasta el costado de la embarcación, se considerará que tal discontinuidad es un nicho situado debajo del nivel de la cubierta superior (Figura 14 – Apéndice 1)
- 2.2 "Centro de la embarcación": este término será considerado como el punto medio de la eslora, tal como se define en el Artículo 4 (9), cuando el extremo proel de esa eslora coincide con la cara de proa de la roda.
- 2.3 "Espacios cerrados": se observará lo siguiente:
- 2.3.1 En el párrafo (4) de la Regla 2 no hay contradicción entre la definición de espacios cerrados como "...limitados por el casco de la embarcación, por mamparos fijos o móviles.." y "ni tampoco la ausencia de mamparos impedirá la consideración de un espacio como espacio cerrado".

- 2.3.2 El espacio ubicado dentro de los límites de “toldos permanentes o movibles” será tratado con arreglo a lo dispuesto en la Regla 2 (5)
- 2.3.3 En las embarcaciones portacontenedores sin tapas de escotilla, la existencia de una abertura en una cubierta, tal como la ausencia de tapas de escotillas, no será óbice para que se considere un espacio como espacio cerrado (Figura 15 – Apéndice 1)
- 2.3.4 El volumen de los tanques provistos de conductos removibles que se conectan al sistema de carga o a los conductos de ventilación (desaireación) de la embarcación serán incluidos en  $V_C$ .
- 2.3.5 El volumen de las tapas flotantes estancas a la intemperie en las brazolas de escotilla será incluido en los cálculos del volumen total de la embarcación (V). Si tales tapas estuvieran abiertas por debajo, su volumen también será incluido en  $V_C$ .
- 2.3.6 Las embarcaciones que tengan la facilidad de prestar servicios con las escotillas abiertas o cerradas, siempre se medirán considerando que las tapas de escotilla están cerradas.
- 2.4 “Espacios excluidos”:
- 2.4.1 El espacio entre el mamparo longitudinal del costado de una caseta de cubierta y la amurada bajo la cubierta, que se extiende de banda a banda, y soportada por puntales o chapas verticales unidas a las amuradas, será tratado

## REGLAMENTO PARA LA DETERMINACIÓN DEL ARQUEO DE LAS EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA

---

como un espacio excluido de acuerdo con la Regla 2 (5) (b) y (c) (Figura 16 – Apéndice 1).

2.4.2 En el caso de una embarcación dedicada al transporte de vehículos que embarcan y desembarcan por sus propios medios (ro/ro”), donde el espacio en el extremo de una construcción está dotado de medios para estibar la carga, el espacio será incluido en  $V$  de acuerdo con la primera condición de la Regla 2 (5).

2.4.3 En la mayoría de los casos, las embarcaciones para el transporte de ganado son embarcaciones transformadas. Encima de la cubierta superior existente se construyen una o más cubiertas y entre ellas se disponen los corrales para el ganado y los espacios conexos, separándolos, por ejemplo, con vallas, cercas o pasillos. Los corrales quedan al aire libre. Los candeleros, cercas y vallas para mantener el ganado en los corrales constituyen “otros medios para estibar la carga”, conforme a lo estipulado en la Regla 2 (5).

Al aplicar las Reglas de este Reglamento, esas estructuras para el ganado deberían incluirse en el arqueo bruto.

### 2.5 “Espacios de carga”:

2.5.1 Los espacios destinados a los automóviles de los pasajeros serán incluidos en  $V_C$ .

2.5.2 El volumen de los tanques de lastre separado no será incluido  $V_C$  siempre y cuando no vayan a ser utilizados para carga.

2.5.3 El volumen de los tanques de lastre limpio, en las embarcaciones tanque, será incluido en  $V_C$

cuando la unidad esté provista de un sistema de lavado con crudo, lo cual permitiría su doble empleo como tanques de carga y de lastre limpio.

2.5.4 El volumen de los tanques dedicados a lastre limpio no será incluido en  $V_C$  siempre que

- a) los tanques no sean utilizados para carga;
- b) la embarcación cuente con certificado emitido por Autoridad Competente en el cual conste que está operando con tanques dedicados a lastre limpio;
- c) en la columna “Observaciones” del Certificado de Arqueo de la Hidrovía se coloque la anotación siguiente: “Los siguientes tanques están dedicados exclusivamente al transporte de agua de lastre limpia.....”

2.5.5 El volumen de los tanques de decantación de los residuos de carga será incluido en  $V_C$ .

2.5.6 El volumen de las máquinas de refrigeración utilizadas para enfriar las cargas situadas dentro de los límites de los espacios de carga, será incluido en  $V_C$ .

2.5.7 El volumen de las salas de correo, los compartimentos para el equipaje separados de los alojamientos de los pasajeros, y de mercancías en depósito para los pasajeros, será incluido en  $V_C$ .  
El volumen de los paños de víveres para la tripulación y/o los pasajeros y de mercancías

en depósito para la tripulación, no será incluido en  $V_C$ .

- 2.5.8 En las embarcaciones de carga combinadas, cuando los propietarios soliciten la conversión de los tanques de doble uso para hidrocarburos y lastre en tanques de lastre, y su exclusión de  $V_C$ , se exigirá que los tanques de lastre estén desconectados permanentemente del sistema de carga de hidrocarburos y no sean utilizados para el transporte de carga. La embarcación será medida de nuevo.

Cualquier tanque de lastre no incluido en  $V_C$  será destinado exclusivamente para lastre, y se conectará a un sistema independiente del sistema de carga.

- 2.5.9 Al determinar el volumen de los espacios de carga no se tendrá en cuenta la aislación, los perfiles ni los cielorrasos situados dentro de los límites del espacio considerado.
- 2.5.10 Para las embarcaciones que tienen tanques de carga no estructurales, v.g.: embarcaciones gaseras, el volumen por incluir en  $V_C$  se calculará hasta el límite estructural de tales tanques, sin tener en cuenta la aislación que pueda haberse colocado por dentro o por fuera de los límites del tanque.
- 2.5.11 El volumen de los espacios de doble uso, como los empleados para lastre y carga, serán incluidos en  $V_C$ .
- 2.5.12 En las embarcaciones pesqueras, el volumen de los espacios utilizados para la elaboración de harina de pescado, aceite de hígado y

conservas, de los tanques para reenfriamiento de pescado "húmedo", de los depósitos de sal, especias, combustible y consumo, será incluido en  $V_c$ . Los depósitos para los aparejos de pesca no serán incluidos en  $V_c$ .

3. Cálculo de volúmenes (Regla 5):

3.1 Los bulbos, las bocinas del eje propulsor, u otras estructuras similares serán tratadas como apéndices.

3.2 Los escobones, los nichos de las válvulas de toma de agua del río, los túneles de las hélices de maniobra, los pozos de dragado en las dragas y otros espacios similares provistos en el casco de la embarcación serán tratados como espacios abiertos al río.

3.3 Los mástiles, palos macho, grúas y estructuras de soporte para grúas y contenedores que sean totalmente inaccesibles y estén situados por encima de la cubierta superior, separados por todos sus lados de otros espacios cerrados, no deberán incluirse en el volumen total de todos los espacios cerrados. Los conductos de aire cuya superficie transversal no sea superior a  $1 \text{ m}^2$  también se podrán excluir de las condiciones que acaban de mencionarse. Estarán exentas todas las grúas móviles.

Otros espacios de independencia similar cuyo volumen no exceda de 1 metro cúbico, no serán medidos.

3.4 Los volúmenes situados dentro de los cascos de las embarcaciones tales como dragas y ganguiles, serán mantenidos en  $V$  y  $V_c$  aunque el espacio dentro del casco esté temporariamente abierto al río cuando no está descargando el producto de dragado (Figura 17 - Apéndice 1).

**REGLAMENTO PARA LA DETERMINACIÓN DEL ARQUEO DE LAS  
EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA**

---

**3.5** Cuando se trate de embarcaciones y artefactos navales de características especiales, los volúmenes se calcularán para cada caso en particular a criterio de las autoridades competentes del País Signatario. En tales circunstancias, se colocará en la columna “Observaciones” del Certificado de Arqueo de la Hidrovía, una anotación explicativa.

APÉNDICE 3

Coefficientes  $K_1$  y  $K_2$  mencionados en las Reglas 3 y 4 (1)

$V$  o  $V_C$  = Volumen en Metros Cúbicos

$V$ o $V_C$	$K_1$ o $K_2$	$V$ o $V_C$	$K_1$ o $K_2$
10	0,2200	6.000	0,2756
20	0,2260	7.000	0,2769
30	0,2295	8.000	0,2781
40	0,2320	9.000	0,2791
50	0,2340	10.000	0,2800
60	0,2356	15.000	0,2835
70	0,2369	20.000	0,2860
80	0,2381	25.000	0,2880
90	0,2391	30.000	0,2895
100	0,2400	35.000	0,2909
200	0,2460	40.000	0,2920
300	0,2495	45.000	0,2931
400	0,2520	50.000	0,2940
500	0,2540	55.000	0,2948
600	0,2556	60.000	0,2956
700	0,2569	65.000	0,2963
800	0,2581	70.000	0,2969
900	0,2591	75.000	0,2975
1.000	0,2600	80.000	0,2981
2.000	0,2660	85.000	0,2986
3.000	0,2695	90.000	0,2991
4.000	0,2720	95.000	0,2996
5.000	0,2740	100.000	0,3000

Para valores intermedios de  $V$  ó  $V_C$ , los coeficientes  $K_1$  ó  $K_2$  se obtienen por interpolación lineal.



PLAN DE COMUNICACIONES PARA LA SEGURIDAD  
DE LA NAVEGACIÓN EN LA HIDROVÍA PARAGUAY –  
PARANÁ

(Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira)

Capítulo I

Glosario

Artículo 1° A los efectos del presente plan se adoptan las siguientes definiciones:

**Altura:** Altura del punto más elevado de la estructura de la embarcación sobre la línea de flotación.

**CP:** Capitanía de Puertos de Bolivia.

**DH y N:** Dirección de Hidrografía y Navegación – Armada Nacional del Paraguay.

**DHN:** Diretoria de Hidrografia y Navegación – Brasil

**DNCPVN:** Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables – Argentina.

**DNH/MTOP:** Dirección Nacional de Hidrografía – Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Uruguay.

**DPC:** Diretoria de Portos e Costas – Brasil

**EMBRATEL:** Empresa Brasileira de Telecomunicaciones

**ESTACIÓN COSTERA:** Estación Terrestre del Servicio Móvil Marítimo.

**ETA:** Hora estimada de arribo

**FW:** Estación del Servicio de Movimiento de Barcos y Servicio de Operaciones Portuarias, simultáneamente.

**HCP:** Hora confirmación de paso

**HIDROVÍA:** Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira)

**PGN:** Prefectura General Naval – Paraguay

**PNA:** Prefectura Naval Argentina

**PNN:** Prefectura Nacional Naval de la República Oriental del Uruguay.

**PUNTO DE RUTA:** Lugar en el cual la embarcación está obligada a informar para determinar su posición (también conocido como punto de información o llamada)

**RR:** Reglamento de Radiocomunicaciones Anexo a Convenio Internacional de Telecomunicaciones.

**SERBA:** Servicio de Balizamiento – Armada Nacional del Uruguay.

**SERVICIO DE MOVIMIENTO DE BARCO:** Servicio de Seguridad dentro del Servicio Móvil Marítimo, distinto del Servicio de Operaciones Portuarias, entre Estaciones Costeras y Estaciones de Barco, o entre Estaciones de Barco, cuyos Mensajes se refieren únicamente a los movimientos de Barco. Quedan excluidos de este Servicio los Mensajes con carácter de Correspondencia Pública.

**PLAN DE COMUNICACIÓN PARA LA SEGURIDAD DE LA  
NAVEGACIÓN EN LA HIDROVÍA**

---

**SERVICIO DE OPERACIONES PORTUARIAS:** Servicio Móvil Marítimo en un Puerto o en sus cercanías entre Estaciones Costeras y Estaciones de Barco, o entre Estaciones de Barco cuyos Mensajes se refieren únicamente a las Operaciones, Movimiento y Seguridad de los Barcos y, en casos de urgencia, a la salvaguardia de las personas. Quedan excluidos de este Servicio los Mensajes con carácter de Correspondencia Pública.

**SERVICIO DE SEGURIDAD:** Todo Servicio Radioeléctrico que se explote de manera permanente o temporal para garantizar la seguridad de la Vida Humana y la salvaguarda de los Bienes.

**SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO:** Servicio Móvil entre Estaciones Costeras y Estaciones de Barco, entre Estaciones de Barco, o entre Estaciones de Comunicaciones de a bordo asociadas.

También pueden considerarse incluidas en este Servicio las Estaciones de Embarcaciones o dispositivos de salvamento y las Estaciones de Radiobaliza de localización de siniestros.

**SHIN:** Servicio de Hidrografía Naval – Armada Argentina.

**SHN:** Servicio de Hidrografía Naval – Fuerza Naval Boliviana.

**SOHMA:** Servicio Oceanografía Hidrografía y Meteorología – Armada Nacional de Uruguay.

**TURNO:** Periodo de tiempo en que una Estación Costera asume la responsabilidad de tal, en una Zona o Turno de un río donde más de un País Signatario ejerza Jurisdicción.

**UTC:** Tiempo Universal Coordinado.(Hora del Meridiano de Greenwich).

**VELOCIDAD EN EL PASO:** Velocidad obligatoria en un paso.

**ZONA DE RESPONSABILIDAD OPERATIVA:** Es aquella en la cual la Estación Costera será responsable de las Radiocomunicaciones; tomando dicha Zona el nombre de la Estación correspondiente.

## Capítulo II

### Características del Sistema

**Art. 2° Cartografía**

El listado de las cartas utilizadas para los diferentes tramos, confeccionadas por los Países Signatarios, se agrega al presente Plan como Anexo I.

**Art. 3° Objetivo del Plan**

Establecer un Sistema Combinado de Información y Control, con normas y procedimientos para la Seguridad de la Navegación y Control del Tráfico en la Hidrovía.

**Art. 4° Organización**

- a El sistema estará atendido y dirigido por la Autoridad Competente de cada uno de los Países Signatarios utilizando sus respectivas Estaciones Costeras.
- b La Hidrovía estará dividida en Zonas de Responsabilidad Operativa cada una de las cuales estará determinada preferencialmente por la cobertura

radioeléctrica de una Estación Costera  
en el sistema VHF/P3E.

A continuación se indican los límites de  
las Zonas de Responsabilidad Operativa  
y dentro de cada una de ellas los tramos  
y los Puntos de Ruta.

**1 Límite de entrada y Salida a las Zonas de Responsabilidad  
Operativa en el Río Paraguay:**

**Zona CÁCERES:**

- Norte: Km 2202 BR Río Paraguay
- Sur: Km 1754 BR Río Paraguay
- Puntos de Ruta: 2202 BR Porto de Cáceres  
1754 BR Foz Río Cuiabá

**Zona CORUMBA:**

- Norte: Km 1754 BR Río Paraguay
- Sur: Km 1321 BR Río Paraguay
- Puntos de Rutas: Km 1754 BR Foz Río Cuiabá  
Km 1321 BR Forte de Coimbra

**Zona PUERTO QUIJARRO:**

- Norte: ( a ser determinado )
- Sur: ( a ser determinado )
- Puntos de Rutas: xxxxxxx Canal Tamengo

**Zonas PUERTO BUSCH:**

- Norte: ( a ser determinado )
- Sur: ( a ser determinado )
- Puntos de Rutas: ( a ser determinado sobre el Río  
Paraguay)

**Zona BAHÍA NEGRA:**

- Norte: Km 1253 PY Río Paraguay
- Sur: Km 1173 PY Río Paraguay
- Puntos de Ruta: Km 1263 PY Puerto Caballo

**Km 1173 PY Puerto Voluntad**

**Zona OLIMPO:**

- Norte: Km 1173 PY Río Paraguay
- Sur: Km 1044 PY Río Paraguay
- Puntos de Rutas: Km 1173 PY Puerto Voluntad  
Km 1044 PY San Francisco

**Zona ISLA MARGARITA:**

- Norte: Km 1044 PY Río Paraguay
- Sur: Km 954 PY Río Paraguay
- Puntos de Rutas: Km 1044 PY San Francisco  
Km 954 PY San Alberto

**Zona PORTO MURTINHO:**

- Norte: Km 1321 BR Río Paraguay
- Sur: Km 932 BR Río Paraguay
- Puntos de Rutas: Km 1321 BR Forte Do Coimbra  
Km 932 BR Foz do Río Apa

**Zona VALLEMÍ:**

- Norte: Km 954 PY Río Paraguay
- Sur: Km 825 PY Río Paraguay
- Puntos de Rutas: Km 954 PY San Alberto  
Km 825 PY Itapucumi

**Zona CONCEPCIÓN:**

- Norte: Km 825 PY Río Paraguay
- Sur: Km 621 PY Río Paraguay
- Puntos de Rutas: Km 825 PY Itapucumi  
Km 621 PY Montelindo

**Zona ROSARIO:**

- Norte: Km 621 PY Río Paraguay
- Sur: Km 469 PY Río Paraguay
- Puntos de Rutas: Km 621 PY Montelindo  
Km 469 PY Isla Marina

PLAN DE COMUNICACIÓN PARA LA SEGURIDAD DE LA  
NAVEGACIÓN EN LA HIDROVÍA

---

**Zona ASUNCIÓN:**

- Norte: Km 469 PY Río Paraguay
- Sur: Km 363 PY Río Paraguay
- Puntos de Rutas Km 469 PY Isla Marina  
Km 363 Py San Antonio

**Zona PILCOMAYO:**

- Norte: Km 1619 AR Río Paraguay
- Sur: Km 1520 AR Río Paraguay
- Puntos de rutas: Km 1619 AR Río Paraguay  
Km 1520 AR Río Paraguay

**Zona VILLETA:**

- Norte: Km 363 PY Río Paraguay
- Sur: Km 286 PY Río Paraguay
- Puntos de Ruta: Km 363 PY San Antonio  
Km 286 PY Isla Paraíso

**Zona FORMOSA:**

- Norte: Km 1520 AR Río Paraguay
- Sur: Km 1360 AR Río Paraguay
- Puntos de Rutas: Km 1520 AR Río Paraguay  
Km 1360 AR Río Paraguay

**Zona ALBERDI:**

- Norte: Km 286 PY Río Paraguay
- Sur: Km 155 PY Río Paraguay
- Puntos de Rutas: Km 286 PY Isla Paraíso  
Km 155 PY Santa Teresa

**Zona PILAR:**

- Norte: Km 155 PY Río Paraguay
- Sur: Km 49 PY Río Paraguay
- Puntos de rutas: Km 155 PY Santa Teresa  
Km 49 PY Humaitá

**Zona BERMEJO:**

- Norte: Km 1360 AR Río Paraguay
- Sur: Km 1240 AR Río Paraguay
- Puntos de rutas: Km 1360 AR Río Paraguay  
Km 1240 AR Río Paraguay

**Zona ITÁ PIRÚ:**

- Norte: Km 49 PY Río Paraguay
- Sur: Km 00 PY Río Paraguay
- Puntos de Rutas: Km 49 PY Humaitá  
Km 00 PY Itá Pirú



**2 Límites de Entrada y Salida a las Zonas de Responsabilidad Operativa en el Río Paraná:**

**Zona CORRIENTES:**

- Norte: Km 1240 Río Paraguay
- Sur: Km 1135 Río Paraná
- Puntos de Rutas: Ríos Paraná y Paraguay  
Aguas Arriba.  
Km 1135 HCP. Entrada al Sistema  
Km 1202 ETA y HCP (Antes Puente Gral. Belgrano)  
Km 1240 Río Paraguay ETA y HCP  
Salida del Sistema  
Aguas Abajo  
Km 1240 Río Paraguay HCP.  
Entrada al Sistema  
Km 1210 Río Paraná ETA y HCP  
(Antes Puente Gral. Belgrano)  
Km 1135 ETA y HCP. Salida del Sistema.

**Zona GOYA:**

- Norte: Km 1135 Río Paraná
- Sur: Km 928 Río Paraná
- Puntos de Rutas: Río Paraná  
Aguas Arriba  
Km 928 HCP. Entrada al Sistema  
Km 1135 ETA y HCP. Salida del Sistema  
Aguas Abajo  
Km 1135 ETA y HCP. Entrada al Sistema  
Km 928 ETA y HCP. Salida del Sistema.

**Zona LA PAZ:**

- Norte: Km 827 Río Paraná
- Sur: Km 677 Río Paraná
- Puntos de Ruta: Río Paraná  
Aguas Arriba  
Km 677 HCP. Entrada al Sistema  
Km 827 ETA y HCP. Salida del Sistema  
Aguas abajo  
Km 827 HCP. Entrada al Sistema  
Km 677 ETA y HCP. Salida del Sistema

**Zona PARANÁ:**

- Norte: Km 677 Río Paraná
- Sur: Km 568 Río Paraná
- Puntos de Ruta: Río Paraná  
Aguas Arriba  
Km 568 HCP. Entrada al Sistema  
Km 677 ETA y HCP Salida del Sistema  
Aguas Abajo  
Km 677 HCP. Entrada al Sistema  
Km 568 ETA y HCP Salida del Sistema.

**Zona DIAMANTE:**

- Norte: Km 568 Río Paraná
- Sur: Km 480 Río Paraná
- Puntos de Ruta: Río Paraná  
Aguas Arriba.  
Km 480 HCP. Entrada al Sistema  
Km 568 ETA y HCP. Salida del Sistema  
Aguas Abajo  
Km 568 HCP. Entrada al Sistema  
Km 480 ETA Y HCP. Salida del Sistema.

**Zona ROSARIO:**

- Norte: Km 480 Río Paraná
- Sur: Km 376 Río Paraná
- Puntos de Ruta: Río Paraná  
Aguas Arriba  
Km 376 HCP. Entrada al Sistema  
Km 400 ETA y HCP  
Km 455 ETA y HCP  
Km 480 ETA y HCP. Salida del Sistema.  
Aguas Abajo  
Km 480 HCP. Entrada al Sistema  
Km 455 ETA y HCP.  
Km 400 ETA y HCP.  
Km 376 ETA y HCP Salida del Sistema

**Zona SAN NICOLÁS:**

- Norte: Km 376 Río Paraná
- Sur: Km 310 Río Paraná
- Puntos de Ruta: Km Río Paraná  
Km 310 HCP. Entrada al Sistema  
Km 346 ETA y HCP. Salida del Sistema  
Aguas Abajo:  
Km 376 HCP. Entrada al sistema  
Km 346 ETA y HCP  
Km 310 ETA y HCP. Salida del sistema

**Zona SAN PEDRO:**

- Norte: Km 310 Río Paraná
- Sur: Km 240 Río Paraná
- Puntos de Ruta: Río Paraná Guazú  
Aguas Arriba:  
Km 240 HCP. Entrada al Sistema  
Km 285 ETA y HCP.

Km 310 ETA y CHP. Salida del Sistema

Aguas Abajo:

KM 310 HCP. Entrada al Sistema

Km 285 ETA y HCP

KM 240 ETA y HCP. Salida del Sistema. XT

**Zona ZÁRATE:**

- Norte:

Km 240 Río Paraná

- Sur:

Km 56, 100 Río Paraná de las Palmas y Km 121, 500 Río de la Plata.

- Puntos de Ruta:

Río Paraná de las Palmas

Aguas Arriba:

Km 56, 100 HCP Entrada al Sistema

Km 104 ETA, HCP, Autorización paso puente

Km 126,5 ETA y HCP

Km 157,5 ETA y HCP

Km 177 ETA y HCP Salida del Sistema.

Aguas Abajo:

Km 177 HCP. Entrada al Sistema

Km 157,5 ETA y HCP

Km 126, 5 ETA y HCP

Km 110 ETA y HCP

Autorización paso puente.

Km 56, 100 ETA y HCP

Salida del Sistema.

PLAN DE COMUNICACIÓN PARA LA SEGURIDAD DE LA  
NAVEGACIÓN EN LA HIDROVÍA

---

**Puntos de Ruta:** Río de la Plata, Paraná Guazú, Paraná Bravo y canales de vinculación

**Aguas Arriba:**  
Km 121, 500 Río de la Plata HCP  
Entrada al Sistema e informará ruta a seguir (Paraná Guazú, Paraná Bravo, Los Sauces o Uruguay).  
Km 175 antes del complejo Zárate – Brazo Largo ETA, HCP y solicitará autorización para franquear el puente.  
Km 207 Boca Pavón ETA y HCP.  
Km 240 ETA y HCP Salida del Sistema

**Canales de vinculación:**  
Paraná Miní antes de ingresar al Paraná Guazú ETA y HCP.  
Pasaje El Aguila antes del ingreso al Pasaje Talavera ETA y HCP.  
Km 215 del Pasaje Talavera antes del ingreso a Cinco Bocas ETA y HCP.

**Aguas Abajo:**  
Km 240 Río Paraná Entrada al Sistema HCP e informará ruta a seguir (Río Paraná Guazú, Pasaje Talavera, Paraná Bravo, Los Sauces, etc.)  
Km 207 Boca Pavón ETA y HCP.  
Km 185 ETA, HCP y solicitará autorización para franquear el puente.  
Km 121, 500 Río de la Plata Salida del Sistema ETA y HCP.

**Canales de vinculación:**  
Pasaje Talavera antes de ingresar al Paraná Guazú ETA, HCP y solicitará autorización para franquear el complejo Zárate – Brazo Largo.

Km 5 Canal Irigoyen antes de ingresar al Paraná de las Palmas ETA y HCP  
Canal La Serna antes de ingresar al Paraná de las Palmas ETA y HCP.

3 Límite de Entrada y Salida al Puerto de Nueva Palmira:

Zona NUEVA PALMIRA:

- Puerto de Nueva Palmira:
- Puntos de Ruta: A través del Puerto Nueva Palmira

Capítulo III

Sistema

Art. 5° Funciones del Sistema

a Mantener un control real y eficiente del Movimiento de Embarcaciones para:

- 1 Prevenir abordajes
- 2 Prevenir colisiones con obras erigidas en los ríos
- 3 Prevenir varaduras
- 4 Alertar a los Sistemas de Búsqueda y Rescate cuando se tenga información de embarcaciones, aeronaves o personas en emergencia.
- 5 Colaborar con los Sistemas de Búsqueda y Rescate en la ejecución de su operación.
- 6 Alertar a los Sistemas de Lucha contra la Contaminación cuando se tenga información de que se ha producido un

**PLAN DE COMUNICACIÓN PARA LA SEGURIDAD DE LA  
NAVEGACIÓN EN LA HIDROVÍA**

---

acontecimiento que requiera su intervención.

- 7 Colaborar con los Sistemas de Lucha contra la Contaminación en la ejecución de su operación.
  
- b Facilitar el intercambio de informaciones para el cumplimiento de los planes de emergencia en caso de desastre o incidentes de navegación en el área de aplicación del Sistema.
  
- c Intercambiar información entre las Estaciones Costeras de los Países Signatarios, cuando sea necesario, acerca de movimientos portuarios de embarcaciones que entran y salen de su zona de responsabilidad.
  
- d Brindar a través de las Estaciones costeras, el Servicio de Radiodifusión para la Seguridad de la Navegación, manteniendo actualizada la información del estado del tiempo, balizamiento, etc.; emitiendo Boletines Meteorológicos y Avisos a los Navegantes e Información Fluviométrica.

**Art. 6° Componentes del Sistema.**

El sistema estará integrado por:

- a Las Estaciones FW previstas en el Capítulo 2, Artículo 4° Organización, que se detallan en el Anexo II.
  
- b Las embarcaciones que de acuerdo a las reglamentaciones de los Países Signatarios deban estar provistas de instalaciones radiotelefónicas de ondas métricas.

Capítulo IV

Comunicaciones

Art. 7° Canales y Frecuencias

Canal	Frecuencia	Empleo
16	156,800 MHZ	Socorro, Urgencia Seguridad y Llamada
15	156,750 MHZ	Difusión de Boletines Meteorológicos y Avisos a los Navegantes Locales
14	156,700 MHZ	Trabajo Entre Embarcaciones y FW
13	156,650 MHZ	Trabajo Entre Embarcaciones y FW
12	156,625 MHZ	Trabajo Entre Embarcaciones y FW
11	156,550 MHZ	Trabajo Entre Embarcaciones y FW

Art. 8° Idioma

En las comunicaciones se utilizarán el español y el portugués.

De no ser posible, se emplearán las tablas de deletreo y números del "Código Internacional de Señales" o el "Cuadro para el deletreo de letras y cifras del Apéndice 24 al RR. (Edición 1990)".

Art. 9° Escucha de las Embarcaciones



- a Todas las embarcaciones que naveguen en las zonas de aplicación del Sistema deberán mantener atención permanente en el Canal 16.
- b Cuando no sea posible mantener atención en el Canal 16, se efectuará la atención permanente en el Canal de trabajo correspondiente a la FW de la Zona de Responsabilidad Operativa donde se encuentre la embarcación, dándole aviso a la estación Costera.

**Art. 10** Normas de Procedimiento para las Comunicaciones.

- a En situaciones de socorro, urgencia y seguridad se cumplirán las normas establecidas en el RR.
- b Se mantendrá atención permanente (H24), en Canal 16.
- c Establecida la ligazón en Canal 16, se pasará al Canal de trabajo que corresponda a la FW en cuya Zona de Responsabilidad Operativa se encuentre la embarcación.
- d De existir dificultades que no permitan cumplir lo dispuesto en c, se acordará entre la FW y la embarcación pasar a un Canal de trabajo alternativo común para ambos.
- e Las embarcaciones deberán encaminar las comunicaciones a través de la FW en cuya Zona de Responsabilidad Operativa se encuentre navegando. Si ello no fuera posible por razones técnicas, deberán hacerlo por medio de la FW más próxima o a través de otra embarcación.

**Art. 11** Comunicaciones a la FW de la Zona de Responsabilidad Operativa desde la Embarcación.

La embarcación proveerá la siguiente información:

**a** Informaciones urgentes, con prioridad sobre toda otra información:

- Siniestros a bordo, avistajes de embarcaciones accidentadas o con dificultades.
- Comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad.
- Retransmisiones de comunicaciones de socorro, urgencia o seguridad, transmitidas por embarcaciones o aeronaves.
- Avistajes de restos de naufragio o de cualquier obstáculo que constituya peligro para la navegación.
- Reducción de la visibilidad
- Anormalidades en el balizamiento y en todo otro tipo de ayuda a la navegación
- Consultas radiomédicas
- Descargas y manchas de hidrocarburos u otros contaminantes, propias o de terceros.
- Fallas o averías a bordo que creen riesgo de contaminación.

**b** Informaciones de rutina:

**1** Al entrar en la primera Zona de Responsabilidad Operativa de un País Signatario:

- Nombre de la embarcación.
- Bandera
- Señal distintiva

**PLAN DE COMUNICACIÓN PARA LA SEGURIDAD DE LA  
NAVEGACIÓN EN LA HIDROVÍA**

---

- Eslora
  - Manga
  - Calado
  - Velocidad
  - Procedencia
  - Destino
  - Hora estimada de salida o de ingreso a puerto u otras zonas que se consideran convenientes.
  - Tipo de carga.
- 2 Si la embarcación proviniera de una Zona de Responsabilidad Operativa adyacente, sólo informará a la próxima estación costera.
- Nombre de la embarcación
  - Bandera
  - Señal distintiva
- 3 Al salir de la Zona de Responsabilidad Operativa de la Estación Costera comunicará a esta:
- Nombre de la embarcación.
  - Bandera.
  - Señal distintiva.
- 4 Al entrar a puerto informará:
- Nombre de la embarcación.
  - Señal distintiva.
  - Hora y lugar de amarre.
- 5 Al salir de puerto comunicará:
- Nombre de la embarcación.
  - Bandera.

- Señal distintiva
  - Eslora
  - Manga
  - Calado
  - Velocidad
  - Hora y lugar de zarpada
  - Destino
  - ETA
  - Tipo de carga
- 6 La hora al pasar por los Puntos de Ruta establecidos (HCP)
- 7 Posición y motivo del fondeo
- 8 Hora de zarpada del lugar.

**Art. 12      Comunicaciones de la FW a las Embarcaciones.**

**a    Con prioridad sobre otra comunicación:**

- 1 Los Radioavisos a los Navegantes Urgentes de los ríos, sobre tormentas, de reducción de la visibilidad relativas a la regulación de entrada y salida de puerto, como también las de búsqueda y salvamento.
- 2 Estos Radioavisos a los Navegantes Urgentes de los ríos serán difundidos inmediatamente después de conocido el hecho o de recibida la comunicación y serán repetidos a los 00 minutos y 30 minutos de cada hora, para luego transmitirse en los horarios fijados para cada Estación según Anexo II.

**b Las Estaciones Costeras deben suministrar a las Estaciones Móviles (embarcaciones) la siguiente información de rutina:**

- 1 Disposiciones vigentes de las Autoridades con jurisdicciones en la Zona de Responsabilidad Operativa.
  - Radioavisos a los Navegantes de los ríos, conteniendo información sobre novedades de las obras de los ríos y operaciones de dragado, estado del balizamiento. Datos fluviométricos y toda aquella que afecte la seguridad náutica.
  - Boletín meteorológico zonal

- Información relativa a movimiento de embarcaciones y operaciones portuarias.
- Información sobre la regulación del tráfico.

2 En los horarios establecidos o cuando sean requeridos por las embarcaciones.

- Información referente al tránsito
- Información referente a operaciones portuarias.
- Condiciones hidrometeorológicas o de cualquier otra clase relativa a la Seguridad de la Navegación y de movimiento de embarcaciones en las zonas de aproximación a las obras del río o aguas restringidas.

Art. 13 Comunicaciones de las FW a la Estación Costera Adyacente.

- a Novedades de las embarcaciones con destino a sus puertos.
- b Cualquier otra información relacionada con la Navegación

Art. 14 Comunicaciones entre Estaciones Móviles.

En las comunicaciones entre embarcaciones (puente a puente) para coordinar maniobras, se observarán las siguientes normas:

- a Utilizarán los canales asignados a tal fin u otros que no sean los de ligazón con las Estaciones Costeras.

- b Para toda maniobra de cruce o sobrepaso establecerán ligazón entre sí con la antelación debida.

**Art. 15** Características de las Estaciones FW componentes del Sistema.

Los nombres, indicativos de llamada, canales, clase de emisión, potencias y servicios que presten se indican en el Anexo II del presente plan.

**Art. 16** Disposiciones complementarias.

- a Velocidad de la embarcación: se expresará en km/h.
- b Rumbo: se expresará en tres dígitos, nombrando separadamente cada uno de ellos.

Ejemplo: El rumbo 278, se expresará:  
Dos Siete Ocho

- c Distancias: se expresarán en Km y décimos.
- d Horas: se expresarán en la notación de 0000 a 2359 horas, con cuatro dígitos, sin ningún signo de separación, haciendo referencia al Huso Horario empleado.

## Capítulo V

## Difusión de Información

Art. 17 Difusión de la información a cursar por las estaciones FW.

## a Método

Se utilizará el de Difusión en el Canal 15, previo anuncio en Canal 16.

## b Contenido:

## 1 Boletín Meteorológico

## SYNOP

Informe en texto claro conteniendo:

- Nombre del Organismo Pronosticador
- Validez
- Fenómenos significativos
- Cursos de temporal
- Situación sinóptica

Estado general (Fenómenos o carácter general del tiempo presente).

- Vientos, dirección y velocidad
- Cielo
- Visibilidad horizontal.
- Presión atmosférica, y tendencia
- Temperatura del aire.

## 2 Radioavisos a los Navegantes de los ríos.



Información de Seguridad Náutica que proveerá los siguientes datos:

- Nombre del organismo productor
- Validez
- Texto

Información Hidrométrica conteniendo lo siguiente:

- Altura de agua y tendencia en los Puertos de las FW.

**Art. 18**      **Cuadro Descriptivo**

El cuadro descriptivo de las Zonas de Responsabilidad Operativa y Servicios de las Estaciones Costeras se agrega como Anexo II del presente Plan.

## Capítulo VI

### Implementación

**Art. 19**      Los Países Signatarios que no contaran con Estaciones Costeras ya definidas para la implementación del Sistema Combinado de Información y Control, podrán desarrollarlo de forma gradual y por etapas, en función de sus disponibilidades.

Anexo I

Cartografía

1 Cartas Argentinas (SIHN)

Croquis de los Ríos N° 1 – Parte I (C.R.I Parte I)  
 Croquis de los Ríos N° 1 – Parte I (C.R.I Parte II)  
 Croquis de los Ríos N° 2 (C.R.I.) Láminas  
 1 a 17

2 Cartas Bolivianas

Croquis del Canal Tamengo editada por el Servicio  
 de Hidrografía Naval Boliviana.

3 Cartas Brasileñas (DHN)

3230	De Corumbá a Ladario
3231 – A	De Ladario a Ilha Santana
3231 – B	Da Ilha de Santana ao Saladerio Otílio
3232 – A	Da Saladeiro a Ilha de Caraguatá
3232 – B	Da Ilha de Caraguatá a Porto Esperanca
3233 – A	De Porto Esperanca ao Passo Gaivota
3233 – B	Do Passo Gaivota a Ilha Paratudal
3234 – A	Da Ilha Paratudal ao Estirao Rebojo Grande
3234 – B	Do Estirao Rebojo Grande a Cancha Piuval
3235 – A	Da Cancha Piuval a I. Capao Queimado
3235 – B	Da I. Capao Queimado a Volta Rápida
3236 – A	Da Volta Rápida a I. Cova da Onca
3236 – B	Da I. Cova da Onca a Foz do Rio Nabileque
3237 – A	Da Foz do Rio Nabileque as Ilhas Sucuri
3237 – B	Das Ilhas Sucuri a Ilha Cambá Nupá
3238 – A	Da Ilha Cambá Nupá ao Passo Taruma
3238 – B	Do Passo Taruma a I.S. Maria
3239 – A	Da I.S. Maria a Cancha Pantanal
3239 – B	Da Cancha Pantanal ao Passo Pagani
3240	Do Porto Botánico a Itha Enramada

**PLAN DE COMUNICACIÓN PARA LA SEGURIDAD DE LA  
NAVEGACIÓN EN LA HIDROVÍA**

3241 – A	Da Passo Pagani a I. Pena Hermosa
3241 – B	Da I. Pena Hermosa ao Passo Caa – Pucú – Guazú
3242 – A	Do Passo Caa–Pucú –Guazú a Ilha Piquete–Cambá
3242 – B	Da Ilha Piquete – Cambá ao Porto Kemmerich
3243 – A	Do Porto Kemmerich ao Porto Alegre.
3243 – B	Do Porto Alegre a Ilha Romero – cué
3244 – A	Da I. Romero – cué ao Río Ypané
3244 – B	Do Río Ypané ao Passo Caa – Pucú – Mi
3245 – A	Do Passo Caá – Pucú – Mi ao Passo Monte Lindo
3245 – B	Do Passo Monte Lindo a Estancia El Poroto
3246 – A	Da Estancia El Poroto a I. Burro Yguá
3246 – B	Da I. Burro Yguá ao Passo Yvira Yu
3247 – A	Do Passo Yvira Yu a I. Montero Cué
3247 – B	Da Ilha Montero Cué a Ilha Manduvirá
3248 – A	Da Ilha Manduvirá ao Passo Tres Bocas Inferior
3248 – B	Do Passo Tres Bocas Inferior ao Porto Botánico
3240	Bahía de Asunción (plano)
CROQUIS	De Corumbá a Cáceres
3100	Baía de Maldonado Porto Montevideo
Plano 3100	Porto de la Plata
Plano 3100	Porto de Buenos Aires

**4 Cartas Paraguayas**

A ser completadas

**5 Cartas Uruguayas**

## Anexo II

Cuadro descriptivo de las áreas de responsabilidad y de sus servicios de las estaciones costeras de seguridad de la hidrovía

## Argentina

Nombre de Costera	Señal Distintiva	Área de responsabilidad	Canal de trabajo	Horario de emi. Horas de servi.	Potencia en KW	Servicios
Zárate Prefectura Na Radio	L5T	Km 56100 R. Paraná De las Palmas-km 21 De la Plata Km 240 R. Paraná	72-14 15 18	0010-04100810 1210-1610-2010	0,025	Radioavisos Náuticos Local Boletín Meteorológico Zonal Altura de aguas y Tendenc.
San Pedro Prefectura Na Radio	L6E	Km. 240 – 310 R. Paraná	12 15 16	0210-0610-1010 1410-1810-2210	0,025	Radioavisos Náuticos Local Boletín Meteorológico Zonal
San Nicolás Prefectura Na Radio	L6G	Km 310 – 376 R Paraná	12 15 16	0310-0710-1110 1510-1910-2310	0,025	Radioavisos Náuticos Local Boletín Meteorológico Zonal
Rosario Prefectura Na Radio	L6	Km 376 – 480 R. Paraná	14 15 16	0010-0410-0810 1210-1610-2010	0,025	Radioavisos Náuticos Local Boletín Meteorológico Zonal
Diamante Prefectura Na	L6M	Km 480 – 563 R. Paraná	12 15	0310-0710-1110 1510-1910-2310	0,025	Radioavisos Náuticos Local

**PLAN DE COMUNICACIÓN PARA LA SEGURIDAD DE LA  
NAVEGACIÓN EN LA HIDROVÍA**

Radio			16			Boletín Meteorológico Zonal Alturas de Aguas y Tendenc.
Paraná Prefectura Na Radio	L6N	Km 568 - 677 R. Paraná	9 15 16	0110-0510-0910 1310-1710-2110	0,025	Radioavisos Náuticos Local Boletín Meteorológico Zonal Alturas de Aguas y Tendenc.
La Paz Prefectura Na Radio	L6S	Km 677 - 827 R. Paraná	12 15 16	0210-0610-1010 1410-1810-2210	0,25	Radioavisos Náuticos Local Boletín Meteorológico Zonal Alturas de Aguas y Tendenc.
Goya Prefectura Na Radio	L6V	Km. 928 - 1135 R. Paraná	12 15 16	0310-0710-1110 1510-1910-2310	0,025	Radioavisos Náuticos Local Boletín Meteorológico Zonal Alturas de Aguas y Tendenc.
Corrientes Prefectura Na Radio	L6Y	Km. 1135 R. Paraná Km. 1240 R. Paraguay	12 15 16	0010-0410-0810 1210-1610-2010	0,025	Radioavisos Náuticos Local Boletín Meteorológico Zonal Alturas de Aguas y Tendenc.

Bermejo Prefectura Na Radio	L8F	Km 1240 – 1360 R. Paraguay	12 15 16	0010-0410-0810 1210-1610-2010	0,025	Radioavisos Náuticos Local Boletín Meteorológico Zonal Alturas de Aguas y Tendenc.
Formosa Prefectura Na Radio	L	Km. 1360 – 1520 R. Paraguay	12 15	0210-0610-1010 1410-1810-2210	0,025	Radioavisos Náuticos Local Boletín Meteorológico Zonal Alturas de Aguas y Tendenc.
Pilcomayo Prefectura Na Radio	L	Km. 1520 – 1619 R. Paraguay	12 15 18	0310-0710-1110 1510-1910-2310	0,025	Radioavisos Náuticos Local Boletín Meteorológico Zonal Alturas de Aguas y Tendenc.

## Bolivia

Nombre de costera	Señal Distintiva	Área de responsabilidad	Canal de Trabajo	Horario de emi. Horas de servi.	Potencia En Kw.	Servicios
Puerto Quijarro		A	SER	DESIGNADO		
Puerto Busch		A	SER	DESIGNADO		

**Brasil**

Nombre de costera	Señal distintiva	Area de responsabilidad	Canal de trabajo	Horario de emi. Horas de serv.	Potencia en KW	Servicios
Agencia de C En Cáceres	PWL 66	Zona Cáceres	16	ASD XX/24 HS.	0,035	X
CP en Corum	PWL 55	Zona Corumbá	16	ASD XX/24 HS.	0,035	X
Agencia da C en Porto Murti	PWL 88	Zona Porto Murthino	16	ASD XX/24 HS.	0,035	X

**Paraguay**

Nombre de la costera	Señal distintiva	Área de responsabilidad	Canal de trabajo	Horario de emisi. Horas de servc.	Potencia en KW	Servicios
Itapirú	ZPK-10 BRAVC	Del km 0 al km 49	12	24 horas	0,020	
Pilar	ZPK-11 BRAVC 49	Del km 49 al km 155	12	24 horas	0,020	
Alberdi	ZPK-12 BRAVC	Del km 156 al Km 286	12	24 horas	0,020	
Villeta	ZPK-13 BRAVC	Del km 286 al Km 363	12	24 horas	0,020	
Asunción	ZPK-14 BRAVC	Del km 363 al Km 439	12	24 horas	0,020	
Rosario	ZPK 15-BRAVC	Del km 439 al Km 621	12	24 horas	0,020	

Concepción	ZPK 16-BRAV	Del km 621 al Km 825	12	24 horas	0,020	
	ZPK 17-BRAV	Del km 825 al Km 954	*	*	*	*
Isla Margarita	ZPK 18-BRAV	Del km 954 al Km 1044	12	24 horas	0,020	
Olimpo	ZPK 19-BRAV	Del 1044 al Km 1173	*	*	*	*
Bahía Negra	ZPK 20-BRAV	Del km 1173 al Km 1263	12	24 horas	0,020	

\*Estación a ser habilitada

### Uruguay

Nombre de la costera	Señal distintiva	Area de responsabilidad	Canal de trabajo	Horario de emisión Horario de servicio	Potencia en KW	servicios
Control Nueva Palmira	CWC-31	Puerto Nueva Palmira	9 y 13	24 horas	0,025	



## HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ

### REGLAMENTO SOBRE RÉGIMEN ÚNICO DE DIMENSIONES MÁXIMAS DE LOS CONVOYES

**Artículo 1°** El presente Reglamento es de aplicación a la navegación de remolque en convoy en las condiciones actuales de la Hidrovía Paraguay – Paraná, Puerto Cáceres – Puerto Nueva Palmira, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura del Río Paraná y el Canal Tamengo.

**Art. 2°** Navegación a empuje:

#### 2.1 Tramo Río Paraná

Entre la desembocadura del Canal Honda en el Río Paraná de las Palmas y el Km. 117 del Río Paraná (estacionamiento entre Isla Dorada y las Palmas.)

	Eslora	Manga
Categoría A:	236 mts.	50 mts.
Categoría B:	180 mts.	37,50 mts.

**2.1.1. Canales a las bocas del Río Paraná Guazú – Sauce – Paraná Bravo hasta Km. 458 del Río Paraná.**

	<b>Eslora</b>	<b>Manga</b>
<b>Categoría A:</b>	290 mts.	50 mts.
<b>Categoría B:</b>	180 mts.	37,50 mts.

**Referencias:**

**Categoría A:** Son los remolcadores equipados con radar aptos para ríos.

**Categoría B:** Son los remolcadores que no cuentan con radar.

**2.1.2 Aguas arriba del complejo San Martín – San Lorenzo (Km. 458).**

Las dimensiones de los convoyes quedarán a criterio de sus Capitanes en función de las condiciones de navegación, capacidad y potencia de máquinas, tomándose las debidas precauciones en las situaciones de cruce y adelantamiento.

A partir del Km. 714 hasta el Km. 1200 se tomarán especiales precauciones de seguridad de la navegación en consideración a las condiciones imperantes en el río y factores meteorológicos.

**2.2 Tramo Río Paraguay**

**2.2.1 Los convoyes en navegación a empuje no podrán exceder de una eslora máxima de 290 mts, considerada desde la proa de la primera barcaza hasta la popa de la última embarcación.**

2.2.2 La Manga máxima de esta modalidad de navegación será de 50 mts.

2.3 La potencia de máquinas de los remolcadores deberá estar de acuerdo al desplazamiento de los convoyes y seguridad de los mismos con características suficientes para garantizar la maniobrabilidad en tramos críticos.

Como elemento de referencia no obligatorio se agrega como Anexo A una Tabla con la Fuerza Total de Tracción Estática Longitudinal requerida para distintos TPB.

Art. 3° Navegación a remolque por largo:

En esta modalidad de remolque, en navegación normal, la longitud de los cabos será la adecuada para permitir el buen gobierno de las embarcaciones y con ello cumplir con las reglas de seguridad establecidas, especialmente para franquear pasos críticos y en el cruce con los buques que navegan de vuelta encontrada.

Art. 4° Navegación a remolque acoderada o abarloada:

Los remolcadores que realizan la navegación en esta modalidad, podrán hacerlo hasta dos embarcaciones, una por cada banda.

Para adoptar esta modalidad se debe contar con visibilidad desde el puente de gobierno que abarque todo el horizonte, asegurándose que el convoy ofrezca un buen gobierno.

Art. 5° Sistema combinado: Acoderado y por largo:

Esta modalidad de remolque se regirá por lo establecido en el Art. 3°.

**Art. 6°** Los armadores en la construcción de sus embarcaciones con palos fijos deberán tener en cuenta la altura de los gálibos mínimos de los puentes existentes en la Hidrovía.

**Art. 7°** Este Reglamento sobre dimensiones máximas de los convoyes, podrá ser objeto de modificaciones y/o ampliación de común acuerdo entre los Estados Partes, en la medida en que avancen los trabajos de mejoramiento de las vías navegables, permitiendo la adecuación permanente de las dimensiones de los convoyes a las condiciones de navegación.

Las demás situaciones que puedan plantearse quedarán sujetas a las normas vigentes en la Hidrovía Paraguay – Paraná.

**REGLAMENTO SOBRE REGIMEN ÚNICO DE DIMENSIONES  
MÁXIMAS DE LOS CONVOYES DE LA HIDROVÍA**

---

**Anexo A**

**Tabla de correspondencia entre desplazamiento de Porte Bruto (TPB) de las embarcaciones y Fuerza Total de Tracción Estática Longitudinal requerida (Bollard – Pull).**

TBP (t)_		BOLLARD PULL	TPB(t)_	BOLLARD PULL
HASTA	2000	2,5	De 110001 hasta 120000	60.0
De 2001 hasta	2500	3.0	De 120001 hasta 130000	62.0
De 2501 hasta	5000	7.0	De 130001 hasta 140000	64.0
De 5001 hasta	7500	9.0	De 140001 hasta 150000	66.0
De 7501 hasta	10000	11.0	De 150001 hasta 160000	81.0
De 10001 hasta	12500	14.0	De 160001 hasta 170000	83.0
De 12501 hasta	15000	17.0	De 170001 hasta 180000	86.0
De 15001 hasta	17500	19.0	De 180001 hasta 190000	87.0
De 17501 hasta	20000	21.0	De 190001 hasta 200000	89.0
De 20001 hasta	25000	25.0	De 200001 hasta 210000	90.0
De 25001 hasta	30000	28.0	De 210001 hasta 220000	91.0
De 30001 hasta	35000	32.0	De 220001 hasta 230000	93.0
De 35001 hasta	40000	36.0	De 230001 hasta 240000	95.0
De 40001 hasta	45000	39.0	De 240001 hasta 250000	96.0
De 45001 hasta	50000	42.0	De 250001 hasta 270000	98.0
De 50001 hasta	60000	46.0	De 270001 hasta 290000	101.0
De 60001 hasta	70000	51.0	De 290001 hasta 310000	106.0
De 70001 hasta	80000	53.0	De 310001 hasta 330000	110.0
De 80001 hasta	90000	55.0	De 330001 hasta 350000	114.0
De 90001 hasta	100000	56.0	De 350001 hasta 370000	118.0
De 100001 hasta	110000	58.0	De 370001 hasta 390000	121.0

Obs: Los totales de Bollard –Pull constantes de esta tabla son los mínimos considerados necesarios para la ejecución de maniobras.

REGLAMENTO DE FRANCOBORDO Y ESTABILIDAD  
PARA LAS EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA  
PARAGUAY - PARANÁ

CAPÍTULO 1

GENERALIDADES Y DEFINICIONES

Artículo 1º: “Ámbito de Aplicación”

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

- a) A partir de su entrada en vigor, a las embarcaciones nuevas y embarcaciones existentes que se modifiquen o incorporen a la bandera de un País Signatario con posterioridad a dicha entrada en vigor
- b) En un plazo no mayor a un año desde su entrada en vigor, a las embarcaciones existentes en la bandera de un País Signatario

1.2 Las fórmulas y criterios establecidos en el presente reglamento fueron desarrollados para la navegación en la Hidrovía, considerando la misma como una navegación en aguas protegidas en la

que pueden existir fuertes corrientes y donde la pequeña distancia entre costas y la profundidad restringida impiden el desarrollo de la ola y donde la intensidad moderada del viento genera un oleaje de corta longitud y cuya altura total normalmente no supera los 1000mm.

**Art. 2° “Excepciones y Exenciones”**

**2.1 Estarán exceptuadas del presente reglamento:**

- a) Las embarcaciones de eslora total menor a 20 m
- b) Las embarcaciones de construcción primitiva en madera.

**2.2 Estarán eximidas de la asignación del Francobordo :**

- a) Las embarcaciones dedicadas exclusivamente al remolque o empuje, en tanto no transporten carga.
- b) Las embarcaciones que no realicen navegación internacional transportando cargas o pasajeros en el ámbito de la Hidrovía.
- c) Embarcaciones pesqueras
- d) Embarcaciones destinadas a operaciones de asistencia y salvamento de embarcaciones y bienes y/o búsqueda y rescate de personas

- e) **Embarcaciones destinadas al transporte de prácticos.**
- f) **Embarcaciones que realicen el servicio de dragado, o señalización y/o relevamiento.**

2.3 Sin perjuicio de lo expresado precedentemente los remolcadores y empujadores de eslora total mayor a 20 m, deberán cumplimentar con los criterios de estabilidad y estanqueidad que se establecen en el presente reglamento.

2.4 La Autoridad Competente podrá eximir a las embarcaciones que presenten ciertas características nuevas, de la aplicación de cualquiera de las disposiciones del presente Reglamento que pudieran entorpecer gravemente las investigaciones que tiendan a mejorar dichas características. No obstante será preciso que tal embarcación cumpla con las disposiciones que la Autoridad juzgue conveniente en relación con el servicio a que se destina, para garantizar la seguridad de la misma y que los gobiernos de los Países Signatarios cuyos puertos ha de visitar consideren aceptables. A tal efecto la Autoridad que conceda tal exención comunicará al resto de los Países Signatarios los detalles y motivos de tal exención, y los asentará como observación al Certificado de Asignación de Francobordo prescrito.

**Art. 3° “Definiciones”**

3.1 **Embarcación Nueva:** Es toda aquella cuya puesta de quilla o fase equivalente de



construcción, sea posterior a la entrada en vigor del presente Reglamento.

- 3.2 Embarcación existente: Es toda la que no es una embarcación nueva
- 3.3 Eslora (L): Será igual al 96% de la eslora de la flotación correspondiente al 85% del puntal de trazado, medida en m desde la perpendicular de proa, o la eslora comprendida entre la perpendicular de proa y eje de la mecha del timón, medida en la misma flotación, si ésta fuese mayor.
- 3.4 Perpendiculares: Las perpendiculares de proa y de popa deberán situarse en los extremos de la eslora (L). La perpendicular de proa deberá coincidir con la cara proel de la roda en la flotación en la que se mide la eslora
- 3.5 Centro del Buque: Es el punto medio de la eslora (L)
- 3.6 Manga (B): Es el ancho máximo de la embarcación, en metros, medido en el centro de la misma línea de trazado de la cuaderna, en los buques de forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco, en los buques con forro no metálico
- 3.7 Puntal de Trazado (D):
  - a) El puntal de trazado será la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla plana hasta la cara interna de la cubierta de francobordo en el costado. En las embarcaciones con

quilla de barra esta distancia se medirá desde el punto en que la cara interna del fondo del casco la intercepte.

- b) En las embarcaciones que tengan tranconiles redondeados, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de la línea de trazado de la cubierta con las de los costados, prolongando las líneas como si el tranconil fuera de forma angular.
- c) Cuando la cubierta de francobordo tenga un escalonamiento y la parte elevada de la cubierta pase por encima del punto en el que ha de determinarse el puntal de trazado, éste se medirá hasta una superficie de referencia formada prolongando la parte más baja de la cubierta paralelamente a la parte más elevada.

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

**3.9 Cubierta de francobordo**

La cubierta de francobordo será normalmente la cubierta completa más alta expuesta a la intemperie, dotada de medios permanentes de cierre en las aberturas expuestas de la misma y bajo la cual todas las aberturas en los costados del buque

estén dotadas de medios permanentes de cierre estancos al agua. En un buque con una cubierta expuesta y la prolongación de ésta paralelamente a la parte más elevada de la cubierta. A solicitud del armador y sujeto a la aprobación de la Autoridad Competente, podrá adoptarse como cubierta de francobordo una cubierta inferior, siempre que sea una cubierta completa y permanente, continua de proa a popa, al menos entre la sala de maquinas y el mamparo de pique de proa, continua de banda a banda. Cuando se adopte como cubierta de francobordo una cubierta inferior, la parte del casco que se extiende por encima de la cubierta de francobordo, se considerará como una superestructura en lo que respecta a este reglamento. El francobordo se calculará desde esta cubierta. En las embarcaciones sin tapas de escotillas, la cubierta de francobordo, será la que correspondería si dichas escotillas tuvieran tapas.

- 3.10 Embarcaciones Cerradas: Son aquellas que poseen cubierta de cierre completa, cuyas aberturas, si las hubiere, están provistas de tapas suficientemente resistentes y rígidas, y con dispositivos de cierre, al menos, estancos a la intemperie
- 3.11 Embarcaciones Abiertas: Son aquellas que poseen cubierta de cierre completa, con escotillas sin tapas o, con tapas que no sean suficientemente resistentes y rígidas, o cuyos dispositivos de cierre no son al menos estancos a la intemperie

- 3.12 Embarcación de Pasajeros: Es toda embarcación que transporta más de doce pasajeros.
- 3.13 Embarcación de Carga: Es toda embarcación que no es de pasajeros
- 3.14 Embarcación Tanques: Es una embarcación de carga proyectada para transportar solamente cargas líquidas a granel, con una gran integridad estanca de la cubierta expuesta y pequeña permeabilidad de los espacios llenos de carga y en las cuales los tanques de carga tienen sólo pequeñas aberturas de acceso con tapas de acero, u otro material de resistencia equivalente, dotadas de juntas y dispositivos de sujeción que permitan un cierre estanco al agua.
- 3.15 Barcaza: Embarcación sin propulsión, sin gobierno y sin tripulación, que navega empujada por un remolcador e integra normalmente un conjunto semirrígido con otras barcazas.

Artículo 4º “Disposiciones Complementarias para la Asignación del Francobordo”

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

- a) Que todos los aspectos de resistencia estructural del buque, equipo, cierres, accesorios etc., satisfagan los procedimientos y

normas de construcción o cálculo directo equivalente, establecidos y reconocidos por la misma.

- b) Que en lo que a estabilidad al estado intacto se refiere, se verifiquen los criterios establecidos en el Apéndice III al presente reglamento.
- c) Que el calado máximo resultante por la asignación del francobordo según el presente reglamento no supere al máximo establecido por la resistencia estructural del buque o, la estabilidad al estado intacto, ni al calado máximo de compartimentado, cuando éste corresponda.

Art. 5° “Estanqueidad de Cierres”

5.1 Los dispositivos de cierre que se prescriban deban ser estancos al agua y que no puedan ser hidroestáticamente verificados por columna de agua, deberán ser probados, sin que se produzcan filtraciones, con un chorro de agua proveniente de una lanza con diámetro no mayor a 12,5 mm a la presión de  $200 \text{ KN/m}^2$  ( $2\text{kg/cm}^2$ ) y a una distancia máxima de 1,5 m, proyectado en todas las direcciones sobre el dispositivo de cierre en un lapso no menor a 3 minutos. Dichos cierres estarán provistos de juntas y maniguetas u otro dispositivo de sujeción eficiente.

5.2 Los dispositivos de cierre que se prescriban deban ser estancos a la intemperie no permitirán que el agua penetre a la embarcación, cuando se los someta a un chorro de agua en forma de lluvia proveniente de una lanza de diámetro no menor a 16 mm a la presión de  $200 \text{ KN/m}^2$  ( $2\text{kg/cm}^2$ ), a una distancia entre 2,5 y 3 m, con ángulo de

**REGLAMENTO DE FRANCOBORDO Y ESTABILIDAD PARA  
EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA**

---

**inclinación de 45° respecto de la horizontal y por un lapso no menor a 3 minutos.**

**Art. 6° “Superestructuras Cerradas”**

**6.1 Las superestructuras que se consideren para la reducción del francobordo, serán cerradas. Una superestructura cerrada es una estructura cubierta dispuesta sobre la cubierta de francobordo y que:**

- a) **posee mamparos límites de cierre suficientemente resistente, y permanentemente unidos a la cubierta de modo estanco.**
- b) **Cuyas aberturas de acceso, si las hubiere, posean puertas que satisfagan lo dispuesto en el Artículo 10.**
- c) **En la que todas las demás aberturas estén dotadas de dispositivos de cierre, al menos, estancos a la intemperie.**

**6.2 La altura efectiva ( $h_e$ ) de una superestructura cerrada, en metros, será la distancia vertical medida a la mitad de su longitud, desde el canto alto de baos de la cubierta de francobordo al canto alto de baos de la cubierta de superestructuras.**

**6.3 La longitud efectiva ( $E$ ) de una superestructura cerrada, en metros, será:**

$$E = S (2,5 b/B_s - 1,5) (h_e - h_r) H_s$$

$$(h_e - h_r)/H_s \leq$$

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

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

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

**he:** Altura efectiva de la superestructura, en metros.

**Hs:** Media amplitud de ola = 0,50m

**hr:** Altura mínima reglamentaria de brazolas de escotillas, según el Artículo 8. Cuando se trate de superestructuras cerradas o troncos se adoptará hr = 0.

**Art. 7°**

“Troncos”

7.1 Para que un tronco o construcción similar pueda ser considerado para la reducción del francobordo, deberá cumplir con las siguientes condiciones:

- a) El tronco será al menos tan resistente y estanca como una superestructura cerrada.
- b) Las escotillas estarán dispuestas en la cubierta del tronco. Cuando la distancia entre dichas escotillas y la cubierta de francobordo sea menor a 900mm, las mismas dispondrán de cierres estancos al agua.
- c) Sin perjuicio de lo expresado, en la cubierta de francobordo al costado del tronco, se podrán permitir pequeñas aberturas de acceso con tapas estancas al agua.
- d) El ancho del trancanil de la cubierta en la que se erige el tronco será de amplitud suficiente como para constituir una pasarela satisfactoria y proporcionar una rigidez lateral adecuada.

7.2 La altura efectiva (he) y su longitud efectiva (E) del tronco, se calcularán como se indica en los Artículos 6.2 y 6.3 respectivamente.

**Art. 8°** “Troncos de escotillas de Bodegas de Carga”

**8.1** Los troncos de escotillas de bodega podrán ser considerados para la reducción del francobordo, cuando además de cumplir con lo indicado en el Artículo 7.1, excepto 7 b), se verifique que:

- a) Posean brazolas de altura mayor a 300mm y tapas de escotillas con cierre que cumplan con lo dispuesto en el Artículo 9, si se trata de una embarcación cerrada.
- b) Posean brazolas de altura mayor a 500mm, si se trata de una embarcación abierta.
- c) Si existen aberturas en la brazola, las mismas no podrán ser de área mayor a  $0,50\text{m}^2$  y en todo caso deberán estar provistas de cierre estanco al agua

**8.2** La altura efectiva ( $h_e$ ) y la longitud efectiva ( $E$ ) del tronco, serán calculadas como se indica en los Artículos 6.2 y 6.3 respectivamente.

**Art. 9°** “Escotillas de Bodegas”

**9.1** Las escotillas de bodegas, sobre cubierta de francobordo de las embarcaciones cerradas, deberán contar con tapas de resistencia y rigidez suficiente y con dispositivos de cierre, al menos, estancos a la intemperie. Dichas tapas podrán ser plegables, autoestibables, tipo pontón o de cuarteles soportados por baos, ya sea en acero, madera, aluminio o plástico reforzado con fibra de vidrio, siempre que posean la resistencia necesaria para soportar una carga mínima de  $1600\text{ kN/m}^2$  ( $16\text{kg/cm}^2$ ) o la que imponga la carga que pueda ir estibada sobre ellas y posean dispositivos



eficientes que eviten desplazamientos inesperados de sus soportes.

9.2 La estanqueidad a la intemperie prescrita podrá ser obtenida, con tapas telescópicas, o en las tapas metálicas o plásticas autoestibables o tipo pontón, por bordes con pestaña que se alojen en un perfil acanalado soportado por la brazola de tal forma que impida la entrada del agua a bodega. Cuando se trate de tapas cuarteles las mismas para lograr una estanqueidad equivalente deberán estar cubiertas por encerados estancos al agua y asegurados con listones y cuñas.

**Art. 10**

10.1 Todas las puertas o aberturas de acceso practicadas en los mamparos límites de superestructuras, casetas o tambuchos que den acceso a espacios debajo la cubierta de francobordo, tendrán resistencia y rigidez suficientes, deberán poseer dispositivos de cierre al menos estancos a la intemperie y estarán afirmadas de manera permanente y sólida al mamparo y dispuestas de tal modo que la resistencia del conjunto sea equivalente a la del amparo intacto. El umbral de las puertas será al menos de 150 mm.

10.2 La abertura en cubierta para la sala de máquinas deberá estar rodeada por un guardacalor o caseta de acero de construcción eficiente. Las puertas de estas caseta que den acceso directo a la cubierta expuesta de francobordo deberán ser de acero y satisfacer lo dispuesto en 10.1.

**Art. 11** “Aberturas diversas en la cubierta de Francobordo”

11.1 Los accesos a ras de la cubierta y los registros situados sobre la cubierta expuesta de francobordo o de castillo al 25% de la eslora (L) a proa, o dentro de superestructuras que no sean cerradas, deberán cerrarse por tapas sólidas fijadas de manera permanente, salvo que estuviesen abulonadas, con cierres estancos al agua.

11.2 Las aberturas en la cubierta de francobordo, aparte de escotillas, aberturas de los espacios de máquinas, los accesos a ras de la cubierta y los registros, deberán protegerse por una superestructura cerrada o por una caseta o tambucho de resistencia y estanqueidad a la intemperie equivalente. Los accesos a esas casetas o tambuchos deberán contar con puertas que cumplan con el Artículo 10

11.3 Las lumbres del espacio de máquinas deberán disponer de una brazola de por lo menos 500mm y tapas de acero con cierre estanco a la intemperie que podrán poseer aberturas para iluminación con vidrios de resistencia suficiente.

**Art. 12** “Ventilaciones y Tubos de Venteo de Tanques”

12.1 La altura de las ventilaciones situadas sobre cubierta expuesta de francobordo o cubierta castillo al 25% de la eslora (L) a proa, correspondientes a espacios situados bajo cubierta de francobordo o superestructuras cerradas, será de al menos 500mm y poseerán, salvo cuando se hallen a una altura superior a 1,00m de cubierta, medios eficaces de cierre estancos a la intemperie.

**Art. 13 “Imbornales, aspiraciones y descargas”**

**13.1 Las descargas a través del forro, tanto las procedentes de espacios situados bajo la cubierta de francobordo como las que procedan de espacios situados dentro de superestructuras y casetas sobre la cubierta de francobordo, dotadas de puertas que satisfagan el Artículo 10, deberán estar provistas de medios eficaces y accesibles de cierre, para evitar la entrada de agua a la embarcación.**

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

**13.3 Los imbornales procedentes de superestructuras o casetas que no estén provistas de puertas que satisfagan el Artículo 10, deberán descargar por encima de la cubierta de francobordo.**

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

**Art. 14 “Ventanas, ojos de buey u otros portillos y portas de descarga”**

**14.1 Los cierres de ojos de buey u otros portillos correspondientes a espacios situados bajo la cubierta de francobordo, deberán ser estancos al agua y estar dotados de tapas metálicas interiores**

con bisagras y fijadas permanentemente al casco. La distancia entre el borde inferior de tales aberturas y la flotación nunca será menor a 300mm.

14.2 Las ventanas y ojos de buey o portillos de superestructuras o casetas sobre la cubierta de francobordo, que den acceso a espacios bajo cubierta, deberán poseer dispositivos de cierre estancos a la intemperie, cuando estas aberturas se ubiquen a una altura de la cubierta de francobordo menor a 500mm.

14.3 Cuando las amuradas en las partes expuestas de la cubierta de francobordo, formen pozos, deberán adoptarse disposiciones para que la cubierta quede rápidamente libre de agua y en general el área de las portas de descarga no debería ser menor a:

0,03. 1 - 0,6 - a si  $l$  (longitud del pozo en m, es menor o igual a 20 m)

0,06. 1 - a si  $l$  es mayor a 20mm

donde  $a = - 0,041 \cdot (0,9 - h)$  si  $h$  (altura de la amurada en m,)  $< 0,9$  m

$a = 0$  si  $0,9 \leq h \leq 1,2$  m

$a = 0,04 l (h - 1,2)$  si  $h > 1,2$  m

Art. 15 “Protección de la tripulación “

15.1 En todas las partes expuestas de la cubierta de superestructuras o de francobordo, de las embarcaciones tripuladas se dispondrán barandillas o amuradas cuya altura será al menos

de 300mm, salvo en embarcaciones de pasajeros que será de 900mm.

La Autoridad competente podrá aceptar medios alternativos de protección de hombre al agua, a juicio de la misma.

15.2 En embarcaciones tanques cuya disposición de tuberías sobre cubierta dificulte la libre circulación del personal sobre la misma, se dispondrá una pasarela fija de proa a popa, con el objeto de salvaguardar a la tripulación en su acceso a todos aquellos lugares utilizados en el trabajo normal del buque o los necesarios para la extinción de incendios u otras maniobras de emergencia.

Art. 16 “Reducción del Francobordo por Superestructuras y Troncos”

Cuando existan superestructuras cerradas o troncos sobre la cubierta de francobordo que cumplan con lo dispuesto en los Artículos 6,7 u 8 según corresponda, el francobordo básico ( $f$ ) establecido en el Artículo 18, podrá reducirse en función al coeficiente adimensional de superestructuras ( $\lambda$ ), que será igual a la sumatoria de todas las longitudes efectivas ( $E$ ) dividida por la eslora ( $L$ ), de la embarcación:

$$\lambda = \Sigma E / L$$

$E$  = longitud efectiva, acorde al Art. 6.3, en m.

$L$  = eslora de la embarcación, acorde al Art. 3.3, en m.

Art. 17 “Reducción del Francobordo por arrufo”

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

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

17.3 Cuando la cubierta de francobordo presente un saltillo de banda a banda, el arrufo en ese punto se medirá a la cubierta del saltillo.

17.4 Cuando una embarcación posea arrufo en proa y en popa, el francobordo básico ( $f$ ), corregido por superestructuras, podrá reducirse en función a la denominada altura de arrufo ( $ha$ ), en mm, que será igual a:

$$ha = (App + Apr) / 10$$

donde:

$App = p \cdot Spp$

$Apr = p \cdot Spr$

$Spr =$  Arrufo en mm, medio en la perpendicular de proa

$Spp =$  Arrufo en mm, medio en la perpendicular de popa

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

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

No se adoptará  $A_{pp}$  mayor a  $A_{pr}$ .

**Art. 18** “Francobordo Básico”

El Francobordo básico ( $f$ ), en mm, será calculado como sigue:

$$f = 1,75 L + 200$$

donde  $L$  = eslora de la embarcación , en m, acorde Art. 3.3

**Art. 19** “Francobordo”

19.1 El Francobordo (FBC), en milímetros, será igual a:

$$FBC = f(1 - \lambda) - h_a$$

$f$  = francobordo básico acorde al Artículo 18, en mm.

$\lambda$  = coeficiente adimensional de superestructuras acorde al Artículo 16.

$h_a$  = altura de arrufo acorde al Art. 17, en mm.

19.2 En embarcaciones tanques, el francobordo FBC, podrá reducirse un 20 %

**Art. 20** “Francobordo Mínimo”

20.1 Sin perjuicio de lo expresado en el Artículo 19, el francobordo (FBC), deberá adoptar un valor

mínimo tal que permita verificar las siguientes condiciones:

- a) En embarcaciones cerradas, la altura desde la flotación a cualquier abertura sobre la cubierta de francobordo que no pueda cerrarse de manera estanca al agua y por la cual pueda producirse la inundación de espacios bajo la misma, será no menor a 500 mm.
- b) En embarcaciones abiertas, la altura desde la flotación al borde superior de la brazoleta de bodegas, no será menor a 900 mm. o  $1,75 L + 800$ , de los dos la menor.
- c) En la proa de embarcaciones autopropulsadas, la altura desde flotación al punto donde pueda producirse un embarque de agua por efecto del oleaje, no será menor a 500mm. A tal efecto se podrán aceptar como medidas para prevenir dicho embarque, la construcción de un castillo o la elevación de la cubierta por arrufo o la construcción de una borda u otra construcción equivalente.

20.2 En cualquier caso el francobordo asignado (FB), no deberá adoptarse menor a 50 mm.

20.3 Aquella embarcación que pueda operar; ya sea como embarcación abierta o como embarcación cerrada, establecerá sus francobordos mínimos acorde a lo dispuesto precedentemente para cada modalidad de operación, dejándose constancia de ambos valores en el Certificado de Asignación del Francobordo.



**Art. 21 “Certificado de Asignación de Francobordo”**

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

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

21.3 El plazo de validez del Certificado de Asignación de Francobordo nunca excederá al del Certificado de Seguridad de la Navegación y perderá su validez automáticamente cuando éste caduque.

21.4 Un País Signatario podrá, a solicitud de otro, hacer inspeccionar una embarcación y, si considera que cumple con las disposiciones del presente reglamento expedirá un certificado de Asignación de Francobordo, o autorizará su expedición, de conformidad con el presente reglamento. Se remitirá al País Signatario solicitante, una copia del Certificado y una copia del informe de la inspección.

21.5 En todo Certificado de Asignación de Francobordo expedido por otro País Signatario, en virtud de lo indicado en 21.4, deberá constar que ha sido expedido a solicitud del País Signatario cuya bandera enarbola el buque.

**REGLAMENTO DE FRANCOBORDO Y ESTABILIDAD PARA  
EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA**

---

**Art. 22      “Reconocimientos e Inspecciones”**

**22.1 Toda embarcación a la que se le aplique el presente reglamento quedará sujeta, por parte de la Autoridad Competente u organismo debidamente autorizado por ella, a los reconocimientos que se definen a continuación:**

- a) Un reconocimiento inicial antes de la expedición del primer Certificado de Asignación de Francobordo como embarcación de la Hidrovía, que comprenderá:
  - 1. La inspección completa de su estructura y de sus equipos (en lo que atañe al presente reglamento) y de las disposiciones de cierre y medidas geométricas utilizadas en el cálculo de asignación
  - 2. La verificación de que la prueba de estabilidad ha sido realizada de acuerdo a los criterios establecidos en el Apéndice III al presente reglamento.
  - 3. La verificación de que se han cumplido los criterios de estabilidad establecidos en el Apéndice III
  - 4. La constatación de que, una vez asignado el francobordo, las marcas han sido colocadas y marcadas conforme a lo dispuesto en el presente reglamento.
  
- b) Un reconocimiento periódico de renovación del Certificado de Asignación del Francobordo, en ocasión de la renovación del Certificado de Seguridad de la Navegación, que comprenderá una inspección completa de su estructura y de sus equipos (en lo que atañe al presente reglamento) y de la disposiciones de

**cierres y medidas geométricas utilizadas en el cálculo de asignación,**

- c) **Reconocimientos intermedios, realizados en los intervalos establecidos para las reconocimientos intermedios del Certificado de Seguridad de la Navegación, que comprenderá la verificación de que la embarcación se corresponde en lo esencial con lo establecido en su Certificado, en particular en lo referente a su disposición general y la posición de las marcas y que su estructura, los equipos y los cierres, se mantienen en condiciones satisfactorias.**

**Art. 23 “Líneas de Cubierta”**

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

**Art. 24 “Marcas de Francobordo”**

24.1 Las embarcaciones deberán exhibir en cada banda, al centro del buque, marcas grabadas, soldadas o buriladas, de modo de hacerlas indelebles e invariables, pintadas en color blanco sobre casco oscuro o, en color negro sobre casco claro.

**cierres y medidas geométricas utilizadas en el cálculo de asignación,**

- c) **Reconocimientos intermedios, realizados en los intervalos establecidos para las reconocimientos intermedios del Certificado de Seguridad de la Navegación, que comprenderá la verificación de que la embarcación se corresponde en lo esencial con lo establecido en su Certificado, en particular en lo referente a su disposición general y la posición de las marcas y que su estructura, los equipos y los cierres, se mantienen en condiciones satisfactorias.**

**Art. 23 “Líneas de Cubierta”**

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

**Art. 24 “Marcas de Francobordo”**

24.1 Las embarcaciones deberán exhibir en cada banda, al centro del buque, marcas grabadas, soldadas o buriladas, de modo de hacerlas indelebles e invariables, pintadas en color blanco sobre casco oscuro o, en color negro sobre casco claro.

24.2 Las mencionadas, marcas responderán al formato y tamaño indicado en el Apéndice II al presente reglamento. En el caso en que el francobordo (FB) sea menor a la altura del triángulo superior, éste podrá suprimirse del resto de la marca y las siglas de la Autoridad Competente deberán colocarse debajo de la línea de francobordo.

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

24.4 Toda embarcación que, acorde a lo indicado en 20.2, pueda operar ya sea como embarcación cerrada o embarcación abierta, en virtud de lo cual posea dos francobordos diferentes, agregará a proa de la marca, la línea ST que se muestra en el apéndice II. Luego el francobordo cuando opere como embarcación cerrada se medirá desde el borde superior de la línea de cubierta al borde superior de la línea de francobordo y cuando opere como embarcación abierta, al borde superior de la línea ST.

Art. 25 “Sobreinmersión”

En ninguna condición de carga el borde superior de la línea de francobordo o de la línea ST, según corresponda, podrá quedar sumergido.

APÉNDICE I

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

(Sello Oficial)

Expedido en virtud de las disposiciones del Reglamento de Francobordo de la Hidrovía Paraguay – Paraná, en nombre del Gobierno de

(nombre oficial completo del país)

por (título oficial de la Autoridad Competente o de la organización reconocida)

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

Francobordo asignado como:

Tipo de Embarcación:

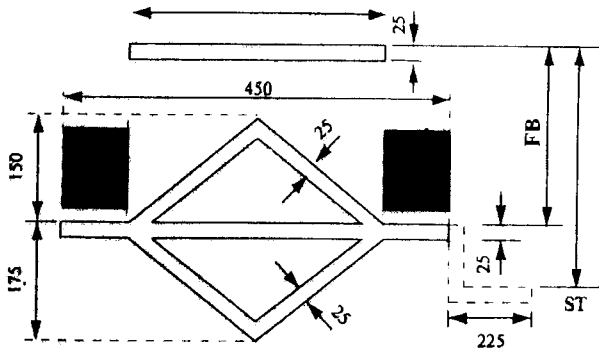
Embarcación nueva (*)	Embarcación autopropulsada (*)	Tanque cerrada
Embarcación existente	Embarcación sin propulsión	Tanque Cerrada
		Abierta

Francobordo asignado (FB) medio desde la línea de cubierta.....mm  
La marca ST está a.....mm, debajo de la línea de cubierta.

El borde superior de la marca de la línea de cubierta, desde la cual se mide el francobordo esta a.....mm de la cubierta en el costado, y el centro de la marca se ubica en la cuaderna n°

REGLAMENTO DE FRANCOBORDO Y ESTABILIDAD PARA  
EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA

---



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

Este certificado es válido hasta \_\_\_\_\_  
Expedido en \_\_\_\_\_ (lugar y fecha de expedición del certificado).

.....  
(Sello de la autoridad que  
que expide el certificado)

(Firma y aclaración del funcionario  
que expide el certificado)

**HIDROVÍA**

**(Dorso del Certificado)**

<b>ESLORA (L)</b> Art. 3.3	<b>MANGA (B)</b> Art. 3.6	<b>PUNTAL (D)</b> Art. 3.7	<b>ESPESOR DE TRANCANIL (mm)</b>

**ALTURA DE ARRUFO (ha)**

	ARRUFO(mm)	x/L	p	ARRUFO x p
Perp. De Popa (App)				
Perp. De Proa (Apr)				
<b>SUMATORIA</b>				
$\lambda = \text{SUMATORIA} / L$				

**FRANCOBORDO MÍNIMO**

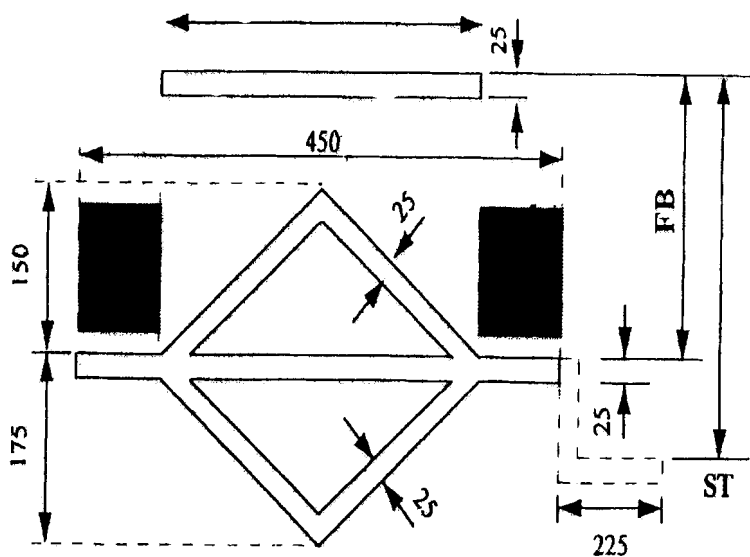
<b>FRANCOBORDO BÁSICO (f) (Art. 18)</b>		
<b>FRANCOBORDO (FBC) (Art. 19)</b> $FBC = f(1 - \lambda) - ha$		
<b>FRANCOBORDO MÍNIMO (Art. 20)</b>	(Art.20.1.a) o c))	(Art.20.1.b) o c))
<b>FRANCOBORDO (mm) (Art.4)</b>		
<b>FRANCOBORDO ASIGNADO (FB)</b>		

Observaciones:.....  
 .....  
 .....



APÉNDICE II

FORMATO DE LA MARCA DE FRANCOBORDO



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

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

### APÉNDICE III

## CRITERIOS DE ESTABILIDAD Y DE REALIZACIÓN DE LA PRUEBA DE INCLINACIÓN

### 1 PRUEBA DE INCLINACIÓN

#### 1.1 General:

Toda embarcación nueva existente que sufra una modificación importante o se transforme, o que se incorpore a la matrícula de un País Signatario con posterioridad a la entrada en vigor del presente, deberá contar con una prueba de inclinación de acuerdo con lo establecido en el presente Apéndice, a los efectos de determinar las coordenadas de su centro de gravedad. En las embarcaciones existentes, la Autoridad Competente, podrá aceptar que dicha prueba, haya sido realizada en condiciones equivalentes a lo dispuesto en el presente, a juicio de la misma.

Asimismo la Autoridad Competente, podrá eximir la realización de dicha prueba, en los siguientes casos:

- a) Embarcaciones construidas en serie por el mismo astillero, cuando el valor de la posición vertical del centro de gravedad del prototipo pueda ser extrapolado para las demás, siempre que las variaciones del desplazamiento en rosca y de la posición longitudinal del centro de gravedad no sean superiores al 3% y al 1% de la eslora, respectivamente.

- b) Embarcaciones que por sus características hagan difícil la realización de la prueba de inclinación o reconocidamente estables, siempre que para la posición vertical del centro de gravedad se adopten valores conservadores.

### 1.2 Alistamiento de la embarcación

La embarcación deberá encontrarse en un estado de construcción en el que prácticamente alcance la totalidad del peso vacía y hallarse desprovista de aquellos pesos extraños a su equipo fijo, en particular aquellos cuyas masas y centros de gravedad sean difíciles de establecer con exactitud.

Los tanques deberán estar, en lo posible, vacíos o totalmente llenos. En caso contrario, deberá aportarse información completa respecto a la densidad del líquido y las superficies libres existentes.

Los residuos de líquido no aspirables deben considerarse nulos.

Todos los pesos móviles deberán trincarse adecuadamente a fin de evitar su movimiento durante la prueba.

### 1.3 Preparación de la Prueba

La prueba será realizada con la embarcación flotando, libre del efecto de fondo, oleaje o vientos, que impongan restricciones a la libre oscilación.

Las amarras de la embarcación deben permanecer flojas y colocarse lo más a proa y a popa posible.

No se admitirán buques en segunda andana durante la prueba.

La máxima escora por asimetría de pesos de la embarcación previo a la prueba, no será mayor a  $1^\circ$ .

El asiento de la embarcación no será superior a  $1^\circ$ , cuando se utilicen para los cálculos curvas de atributos de carenas derechas.

Antes de la prueba se efectuarán lecturas de los calados (proa, centro, popa) y/o del francobordo, con la mayor exactitud.

Podrá verificarse la densidad del agua.

Para determinar el ángulo de escora se utilizarán por lo menos dos péndulos, o dispositivo equivalente, ubicados en lo posible lo más a proa y popa de la embarcación.

La longitud de dichos péndulos, en general, no será inferior a 2 metros. Además, deberán acondicionarse de modo tal de evitar las oscilaciones bruscas.

#### 1.4 Desarrollo

Deberá efectuarse al menos 4 corrimientos durante la prueba.

El máximo ángulo de inclinación admitido a cada banda, a partir de la condición inicial, será de  $3^\circ$ , y el mínimo de  $1^\circ$ .

Las mediciones admitirán un error absoluto máximo de 5%.

### 1.5 Control

Los resultados y procedimientos de la prueba serán asentados en planillas creadas al efecto por las Autoridades competentes de los Países Signatarios, conteniendo al menos, la información que permita verificar el cumplimiento de lo prescrito precedentemente.

## 2. CÁLCULOS DE ESTABILIDAD

### 2.1 Condiciones de Carga:

Toda embarcación deberá verificar los criterios de estabilidad que se prescriben en el presente para la condición más desfavorable de carga, y al menos, para las indicadas a continuación:

#### 2.1.1 Embarcación de pasajeros:

- a) Sin pasajeros ni cargas y con el 10% de víveres y consumibles.
- b) Con el 100% de pasajeros y equipaje, 100% de la carga y 10% de víveres y consumibles
- c) Con el 100% de pasajeros y equipaje, 100% de la carga y 100% de víveres y consumibles.
- d) La condición indicada en b), pero sin la carga.
- e) La condición indicada en c), pero sin la carga.

#### 2.1.2 Embarcaciones de carga:

- a) Sin carga y con el 10% de víveres y consumibles.
- b) Con el 100% de la carga y el 100% de los víveres y consumibles.
- c) Con el 100% de la carga y el 10% de víveres y consumibles.

### 2.2 Distribución de la carga a bordo

#### 2.2.1 Mercaderías

**En todas las condiciones de carga se asumirá que la carga es enteramente homogénea salvo que esta condición no sea compatible con el servicio normal de la embarcación.**

**En aquellas embarcaciones en las que las condiciones de carga puedan presentar variaciones tales que la estabilidad quede comprometida, la Autoridad Competente indicará el uso de un manual de carga con instrucciones al capitán que indiquen claramente las alturas máximas del centro de gravedad para cada condición.**

### **2.2.2 Pasajeros**

**En las condiciones normales de carga se asumirá que la totalidad de los pasajeros ocupan sus respectivos asientos y que el equipaje se ubica en los espacios destinados a tal efecto. Sin embargo cuando sin que se alcance la capacidad máxima de pasajeros, éstos se ubiquen en las cubiertas más altas provocando una condición de carga más desfavorable, se adoptará la misma como condición normal de carga a los efectos de la verificación del criterio general de estabilidad indicado en 3. A tal efecto se asumirá:**

- a) que el peso por pasajero es de 736 N (75 kg).**
- b) que el centro de gravedad de cada pasajero de pie es de 1m por encima el nivel de cubierta y de 0,30 m por encima del asiento, en pasajeros sentados.**
- c) Que el peso de equipaje por pasajero es de 245 N (25 kg), pudiendo ser reducido o descontado a juicio de la Autoridad Competente, acorde a las características del servicio.**

### **2.3 Lastre**

**El lastre fijo que pueda poseer una embarcación será discriminado de su peso vacío. El lastre líquido que se emplee en alguna condición de carga será convenido con la Autoridad Competente.**

#### **2.4 Efectos de superficie libres en tanques**

**2.4.1 Aquellos tanques en los que la cantidad de líquido cambia durante la operación de la embarcación, deberán ser incluidos en los cálculos de superficies libres. Sin embargo, no será necesario considerar aquellos que estén llenos al 95% de su capacidad, o menos del 5% de la misma.**

**2.4.2 El efecto de la corrección por superficie libre, se considerará directamente sobre la curva de estabilidad estática. Sin embargo, también se podrá aceptar que dicha curva se corrija por elevación virtual del centro de gravedad.**

#### **2.5 Cálculo de los Momentos adrizantes**

**2.5.1 Los momentos adrizantes estáticos ( $M_{ae}$ ) se obtendrán de la curva de estabilidad a grandes ángulos o curva de estabilidad estática. Los momentos adrizantes dinámicos ( $M_{ad}$ ) se obtendrán por la integración de ésta. Sin embargo en embarcaciones de costados verticales, para escoras inferiores a la de inmersión de la cubierta expuesta de francobordo, la Autoridad Competente podrá aceptar que los momentos adrizantes se calculen por las siguientes expresiones:**

a) Para acciones estáticas

$$M_{ae} \text{ (kN m)} = 0,172. \Delta. \text{ GM. } \theta$$

$$(M_{ae} \text{ (tm)}) = 0,0174. \Delta. \text{ GM. } \theta$$

b) Para acciones dinámicas

$$M_{ad} \text{ (kN m)} = 0,085. \Delta. \text{ GM. } \theta$$

$$(M_{ad} \text{ (tm)}) = 0,00872. \Delta. \text{ GM. } \theta$$

$\Delta$  = Desplazamiento de la embarcación, en t.

GM = Altura metacéntrica corregida, en m.

$\theta$  = Ángulo de escora, en grados.

2.5.2 En el cálculo de las curvas de estabilidad estática no se tendrá en cuenta la participación de las superestructuras o troncos. Sin embargo en aquellas embarcaciones de varias cubiertas en la que la cubierta de francobordo no sea la cubierta más alta expuesta, la Autoridad Competente podrá aceptar que se incluya en los cálculos dicha superestructura. En tal caso la curva de estabilidad se interrumpirá cuando se alcance el ángulo de inundación.

## 2.6 Ángulo de escora Máximo Permisible ( $\theta_r$ )

El ángulo máximo permisible,  $\theta_r$ , será el menor de los valores indicados a continuación:

- a) El ángulo al cual se comienza a sumergir la cubierta expuesta de francobordo.
- b) El 80% del ángulo al cual la curva de estabilidad estática alcanza su máximo.
- c) En el caso de embarcaciones de varias cubiertas como las indicadas en 2.5.2, el ángulo de inundación, esto es el ángulo al cual



se sumerge la parte inferior de las aberturas que pueden producir la inundación progresiva de espacios bajo cubierta de francobordo. Dichas aberturas incluirán tubos de venteo, ventiladores y aberturas que se cierren mediante dispositivos estancos a la intemperie.

### 3 CRITERIO GENERAL DE ESTABILIDAD INTACTA

Para toda condición de carga de la embarcación, se deberá verificar que:

3.1 La altura metacéntrica corregida por superficies libres, no será menor a 0,35m.

3.2 El momento adrizante dinámico ( $M_{ad}$ ) correspondiente al ángulo de escora máximo permisible ( $\theta_r$ ) deberá ser mayor o igual al momento producido por la presión dinámica del viento ( $M_{vd}$ ),

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

$$(M_{vd} \text{ (tm)} = 0,000204 \cdot p \cdot A \cdot Z)$$

donde:

A: Área lateral expuesta al viento, incluida la cubertada (si existiera), en m<sup>2</sup>.

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

p: Presión del viento, en N/m<sup>2</sup> = 115 Z<sup>0,29</sup>

#### 4 CRITERIOS ADICIONALES DE ESTABILIDAD INTACTA

Las embarcaciones indicadas a continuación, adicionalmente al cumplimiento del criterio general de estabilidad, deberá verificar los siguientes criterios adicionales:

##### 4.1 Embarcaciones de pasajeros

4.1.1 El ángulo de equilibrio estático ( $\theta_e$ ) por efecto del corrimiento de los pasajeros ( $M_{pas}$ ) a una banda no será mayor al menor de los siguientes valores:

$$\theta_e \leq \text{arc tg}(1,5 \text{ fb}/B)$$

$$\theta_e \leq 12^\circ$$

$$\theta_e \leq \theta_r \text{ (según se define en 2.6)}$$

Para el cálculo del momento escorante por efecto del corrimiento ( $M_{pas}$ ), la distribución de pasajeros más desfavorable se obtendrá, cubriendo todos los asientos y espacios libres a una banda, comenzando desde la cubierta más alta a la más baja hasta alcanzar el número máximo de pasajeros. En el caso que no se alcanzare el máximo de pasajeros transportables, a los efectos del cálculo se despreciará el momento de los pasajeros ubicados en la banda opuesta. El momento ( $M_{pas}$ ) será calculado asumiendo los valores de peso y centro de gravedad indicados en 2.2.2 y que el número de pasajeros en las zonas libres de asientos, es de 4 pasajeros por metro cuadrado.

Luego el momento escorante por corrimiento (Mpas), será la sumatoria de los momentos debido al corrimiento de pasajeros en cada cubierta:

$$M_{pas} \text{ (kNm)} = \Sigma M_{cub}$$

Donde:

$$M_{cub} \text{ (kNm)} = \Sigma 0,736 \cdot P \cdot Y_g$$

$$(M_{cub} \text{ (tm)} = 0,075 \cdot P \cdot Y_g)$$

$Y_g$  = Distancia a la crujía, en m, del baricentro del área ocupada por los pasajeros.

$P$  = Número de pasajeros a una banda en la cubierta considerada, de acuerdo con lo indicado precedentemente.

4.1.2 El ángulo de equilibrio estático ( $\theta_{ec}$ ) por efecto de la acción combinada de:

- a) el momento resultante de la distribución desfavorable de los pasajeros (Mpas) y del viraje de la embarcación a esa banda (Mv), o
- b) el momento resultante de la distribución desfavorable de los pasajeros (Mpas) y del efecto del viento en la banda opuesta (Mw),

no superará al menor de los siguientes valores:

$$\theta_{ec} \leq \text{arc tg} (2fb / B)$$

$$\theta_{ec} \leq 15^\circ$$

$$\theta_{ec} \leq \theta_r \text{ (según se define en 2.6).}$$

A tal efecto los momentos escorantes del viento y viraje se calcularán acorde a las siguientes expresiones:

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

$$(Mw \text{ (tm)} = 0,000102. p. A (Z + d/2))$$

$$\text{Momento del viraje } Mv \text{ (kNm)} = 0,2. V^2 (KG - d/2) \Delta L$$
$$(Mv \text{ (tm)} = 0,0203. V^2 KG - d/2) \Delta L)$$

$$fb = De - d$$

De = Puntal de trazado + espesor de trancanil, en m

B: Manga, en m, acorde Art. 3.6 .

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

L: Eslora, en m, acorde Art. 3.3.

KG: Altura del centro de gravedad, en m

d: Calado de la condición de carga considerada, en m.

$\Delta$ : Desplazamiento correspondiente al calado (d), en t

A: Área lateral expuesta al viento, incluida la cubertada (si existiera), en m<sup>2</sup>.

p: Presión del viento, en N/m<sup>2</sup> = 115 Z<sup>0,29</sup>

#### 4.2 Embarcaciones que transporten cargas sólidas a granel

4.2.1 En embarcaciones que transporten arena u otro material similar mezclado con agua en distintas proporciones, adicionalmente al efecto de superficie libre, se deberá en cuenta<sup>1</sup> la posibilidad de desplazamiento de la carga. A tal efecto el ángulo de corrimiento de la carga ( $\theta_c$ ) deberá ser asumido en función del ángulo de inclinación de la embarcación ( $\theta_g$ ) y en virtud de la masa específica y, en t/m<sup>3</sup>, de la carga acorde a lo siguiente:

$$\begin{array}{ll} \theta_c = \theta_g & \text{para } \gamma \leq 1 \\ \theta_c = (3 - \gamma)\theta_g/2 & \text{para } + \leftarrow \gamma \leftarrow 3 \\ \theta_c = 0 & \text{para } \gamma \geq 3 \end{array}$$

<sup>1</sup> Copia del documento oficial; debería leerse "se tendrá en cuenta"

**REGLAMENTO DE FRANCOBORDO Y ESTABILIDAD PARA  
EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA**

---

En tal caso, el brazo de estabilidad que resulta de las curvas de estabilidad cuando la altura del centro de gravedad es nula, deberá ser disminuido en el valor  $GK \text{ sen } \theta_g$ , calculado como sigue:

$$GK \text{ sen } \theta_g = (\Delta KG \text{ sen } \theta_g + P_c \cdot b + A_m \cdot a) (\Delta \cdot P_c \cdot A_m)$$

Donde:

$\Delta$  = Desplazamiento de la embarcación, en t.

$KG$  = Altura del centro de gravedad respecto de línea de base, corregida por niveles libres, en m.

$P_c$  = Masa de la carga en bodega, en t.

$b$  = Brazo del centro de gravedad de la carga a la escora  $\theta_c$ , tomando en forma paralelo a la flotación inclinada  $\theta_g$ , al punto  $K$  de la línea de base en crujía, en m.

$a$  = Brazo del centro de gravedad del agua sobre la carga a una escora  $\theta_g$ , medido igual que el brazo  $b$ .

$A_m$  = Masa del agua sobre la carga, en t.

4.2.2 En embarcaciones que transporten cargas sólidas a granel, cuando el ángulo de escora máximo permisible ( $\theta_r$ ) para esa flotación sea mayor al ángulo de talud natural estático de la carga y en las que pueda producirse un corrimiento de la misma, ya sea por la forma de sus bodegas o por no estar dispuestos aberturas en cubierta que permitan completar todos los espacios con carga, o por no estar previstas condiciones de estiba completa, se verificará que se superponga al momento escorante debido al viento ( $M_w$ ), el momento producido por efecto de corrimiento de carga. Los cálculos del momento volumétrico escorante del grano se realizarán al menos para valores de 0,80; 0,72; 0,65 y 0,55 t/m<sup>3</sup> de masa específica. La carga de minerales a granel cuyo ángulo de talud estático sea menor a 35°, será considerada como carga sólida a granel a estos efectos.

### 4.3 Remolcadores de tiro

4.3.1 El ángulo de escora por la acción combinada del momento dinámico de viento  $M_{wd}$ , según 3.2, y el momento dinámico por empuje transversal, ( $M_t$ ) no deberá ser mayor al ángulo de escora máximo permisible ( $\theta_r$ ). A tal efecto, el momento dinámico por empuje ( $M_t$ ), se calculará por:

$$M_t \text{ (kN m)} = T (Z_t - d) \quad (M_t \text{ (tm)} = 0,102 T (Z_t - d))$$

Donde:

T: Tiro al punto fijo (Bollard Pull), en kN.

Z<sub>t</sub>: Altura, en m, desde el gancho de remolque a la línea de base.

d : Calado, en m.

Cuando no se haya medido en valor de T, el mismo deberá ser adoptado igual a:

T (kN) = 0,16. MCR, para hélices sin toberas

T (kN) = 0,20. MCR, para hélices en tobera

Donde MCR es la potencia propulsiva máxima continua total, en kW.

4.3.2 Asimismo cuando el remolcador sea sometido al efecto combinado del momento de viraje ( $M_v$ ), según 4.1.3, y el momento dinámico de viento ( $M_{vd}$ ), según 3.2, no sufrirá una escora mayor al ángulo de escora máximo permisible ( $\theta_r$ ) o a  $15^\circ$ , de los dos el menor.

**REGLAMENTO SOBRE LA ADOPCIÓN DE REQUISITOS  
EXIGIBLES COMUNES PARA LA MATRICULACIÓN DE  
EMBARCACIONES, INSCRIPCIÓN DE CONTRATOS DE  
UTILIZACIÓN E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN  
SOBRE MATRICULACIÓN DE EMBARCACIONES,  
ALTAS, BAJAS Y MODIFICACIONES**

Los Plenipotenciarios 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, acreditados por sus respectivos Gobiernos.

**CAPÍTULO I  
Generalidades y Ámbito de Aplicación**

**Artículo 1°  
Generalidades**

En aplicación del Artículo 13 correspondiente al Protocolo Adicional sobre Condiciones de Igualdad de Oportunidades para una Mayor Competitividad, se adopta el presente Reglamento que establece los Requisitos Comunes Mínimos Exigibles para la Matriculación o Inscripción de las Embarcaciones, Inscripción de Contratos de utilización, Altas, Bajas y Modificaciones.

**Artículo 2°  
Ámbito de Aplicación**

El presente reglamento es aplicación a los propietarios o armadores que inscriban sus embarcaciones o contratos de utilización, según corresponda, en los registros de los Países

**Signatarios para destinarlas a la navegación, el comercio y el transporte de bienes y personas utilizando la Hidrovía.**

**Artículo 3°  
Autoridad Competente**

**Cada país signatario notificará a la Comisión del Acuerdo, cual es el organismo competente encargado del asentamiento de la matrícula o inscripción en su país.**

**CAPÍTULO II  
Propietario o Armador, Domicilio y Alcance**

**Artículo 4°  
Propietario o Armador**

**Será considerado como propietario o armador, aquella persona física o jurídica que, cumpliendo con las disposiciones legales vigentes en uno de los Países Signatarios, matricule embarcaciones o inscriba contratos de utilización en dicho país.**

**Artículo 5°  
Domicilio**

**Los propietarios o armadores, para solicitar y obtener la matrícula o inscripción de contratos de utilización en cualesquiera de los Países Signatarios, deberán domiciliarse o establecer representación permanente en el País Signatario de matrícula o inscripción.**

**Artículo 6°  
Alcance**

**Se entiende por matriculación, a la inscripción que se asienta en el registro pertinente.**



El número de matrícula de las embarcaciones de la Hidrovía será el mismo que corresponde a la inscripción en el registro del País Signatario.

La inscripción en la matrícula nacional de los Países Signatarios, otorga a las embarcaciones la nacionalidad del mismo, el derecho de enarbolar su pabellón y la condición de embarcación de la Hidrovía, cuando encuadre en los términos del artículo 3 del Acuerdo de Transporte.

### CAPÍTULO III Requisitos Exigibles

#### Artículo 7° Embarcaciones Nuevas

Para solicitar la matrícula ante la autoridad competente, en cualesquiera de los Países Signatarios, los propietarios o armadores, deberán cumplir los siguientes requisitos mínimos:

1. Presentar solicitud ante la autoridad competente, requiriendo la inscripción de la embarcación en el registro de matrícula o inscripción, acompañando los siguientes documentos:
  - a) Documento que acredite el derecho de dominio de la embarcación.
  - b) Planos sobre las características generales y de construcción de la embarcación.
  - c) Certificado o licencia de construcción, expedido por el astillero u órgano competente.
  - d) Certificado de navegabilidad, seguridad y de máquinas, de conformidad con lo dispuesto por el Protocolo sobre Navegación y Seguridad.

- e) Pasavante de navegación o matrícula provisoria (se exceptúa las embarcaciones que han sido construidas en los astilleros del país de matrícula).

**Artículo 8°**  
**Embarcaciones Usadas**

Para solicitar la matrícula, ante la Autoridad Competente, en cualesquiera de los Países Signatarios, los propietarios o armadores deberán cumplir los requisitos mínimos indicados en el Artículo precedente (excepto el identificado en la letra c), agregando además la siguiente documentación:

- a) Certificado de cese de bandera en el registro anterior.
- b) Certificado de inexistencia de gravámenes e hipotecas.

**Artículo 9°**  
**Fletamento o arrendamiento a casco desnudo**

- a) Para las embarcaciones provenientes de los Países Signatarios, deberán presentar:
  - 1. Copia legalizada del Contrato.
  - 2. Los certificados previstos en el Protocolo Adicional del Acuerdo de Transporte Fluvial sobre Navegación y Seguridad.
- b) Para las embarcaciones no provenientes de Países Signatarios, además de los requisitos previstos en el literal anterior, los armadores deberán ajustarse a las siguientes exigencias:
  - 1. Acreditar que la embarcación no tenga una antigüedad mayor de 15 años.

**REGLAMENTO DE EXIGENCIAS COMUNES PARA LA  
MATRICULACIÓN DE EMBARCACIONES**

---

2. Que los contratos de fletamento o arrendamiento a casco desnudo tengan una duración mínima de seis (6) meses y máxima de tres (3) años corridos a partir de la inscripción.

Una vez inscripto el contrato de fletamento o arrendamiento a casco desnudo, previsto en los literales a) o b) del presente Artículo, la Autoridad Competente expedirá la constancia pertinente.

Para las embarcaciones indicadas, también es de aplicación lo previsto por el Artículo 11, segundo párrafo del Acuerdo de Transporte Fluvial.

**CAPÍTULO IV  
Marcado o Inscripción**

**Artículo 10  
Distintivo**

Las embarcaciones de la Hidrovía, registradas o inscriptas en la matrícula de cualesquiera de los Países Signatarios, ostentarán en lugar visible conjuntamente con el nombre, el indicativo correspondiente al número y sigla de la matrícula, de acuerdo a las características y dimensiones que determine el régimen establecido por el país de matrícula. La característica a tomar en cuenta para cada país signatario es la siguiente:

<b>REPÚBLICA</b>	<b>INDICATIVO</b>
Argentina	H R A – 000
Bolivia	H R B – 000
Brasil	H B R – 000
Paraguay	H R P – 000
Uruguay	H R U – 000

**CAPÍTULO V**

**Intercambio de información sobre matriculación de embarcaciones, altas, bajas y modificaciones**

**Artículo 11**

**Sistema para intercambio de información**

Para fines de carácter estadístico se llevará un registro informativo actualizado de las embarcaciones consideradas de la Hidrovía, componentes de la flota de los Países Signatarios. Las Autoridades Competentes de cada uno de ellos, remitirán trimestralmente, la información referida a las altas, bajas o modificaciones registradas en la matrícula a través de los formularios aprobados a tal efecto.

La Comisión del Acuerdo, a través del mecanismo que determine, se ocupará de la distribución de las informaciones reportadas por los Países Signatarios a las Autoridades Competentes.

**Artículo 12**

**Información a ser transmitida**

Los Países Signatarios deciden adoptar, para el intercambio de información sobre altas, bajas y modificaciones, el modelo que se agrega como Anexo 1.

**ANEXO I**

**Formulario de intercambio de información sobre la  
matriculación de embarcaciones de la Hidrovía, altas, bajas y  
modificaciones.**

**1. PAÍS SIGNATARIO:**

.....

**2. SUCESO**

ALTA .....BAJA.....MODIFICACIÓN.....

**3. PROPIETARIO:**

ARMADOR: .....

**4. DATOS GENERALES DE LA EMBARCACIÓN:**

4.1 NOMBRE:.....

4.2 MATRÍCULA:.....

4.3 DISTINTIVO DE LLAMADA:.....

**5. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:**

5.1 FECHA DE CONSTRUCCIÓN:.....

5.2 ESLORA TOTAL: .....MANGA TOTAL:.....  
PUNTAL:.....

5.3 TONELAJE DE ARQUEO:.....

5.4 TIPO DE PLANTA PROPULSORA:.....

**6. ASIGNACIÓN DE SERVICIOS**

6.1 EMBARCACIÓN AUTORIZADA A TRANSPORTE  
DE:.....

**7. BAJA DE LA MATRÍCULA**

**7.1 DISPOSICIÓN Y NÚMERO DE LA BAJA:**.....

**7.2 FECHA DEL CESE DE BANDERA Y NÚMERO:**.....

**7.3 CAUSALES DE LA BAJA:**.....

**7.4 OTRAS**

**OBSERVACIONES:**.....

**8. MODIFICACIONES REGISTRADAS**

**8.1 NOMBRE DE LA EMBARCACIÓN**

**ANTERIOR:**.....

**ACTUAL:**.....

**8.2 NOMBRE DEL PROPIETARIO**

**ANTERIOR:**.....

**ACTUAL:**.....

**8.3 OTRAS MODIFICACIONES REGISTRADAS:**.....

**9. FECHA:**.....

**10. NOMBRE Y FIRMA DE LA AUTORIDAD NACIONAL COMPETENTE:**

**NOMBRE**

**FIRMA**

REGLAMENTO DE RECONOCIMIENTOS, INSPECCIONES Y CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA

CAPÍTULO 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 Hidrovía 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 Hidrovía, 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 Hidrovía 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 Hidrovía**

**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 Hidrovía:** Es toda Embarcación de la matrícula de un País Signatario que haya sido registrada como Embarcación de la Hidrovía, 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 alíscafos, hovercraft y embarcaciones de alta velocidad monocasco o multicasco de planeo o semiplaneo, cuya velocidad, en m/s, sea superior a



$3,7 \nabla^{0,1667}$ , donde  $\nabla$  es el volumen de carena en la flotación de proyecto, en  $m^3$ .

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

- 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  $1,3 \text{ t/m}^3$ , 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 construida 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  $60^\circ \text{ C}$ . 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.

**Quimiquera:** 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.

- 1.3.4. **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. **Cubertada:** 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 1% 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 período 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.

#### 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 NAVIGABILIDAD**

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 suficiente 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, 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 provisorias 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 convalidaría 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.

CAPÍTULO 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 explica 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 destinado 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 esté 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 y 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 esté 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 período mayor a los doce (12) meses, aún cuando tuvieren Certificado vigente, deberán solicitar un reconocimiento antes de entrar nue-

vamente en servicio. El alcance del mismo será considerado en cada caso por la Administración dependiente 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 RECONOCIMIENTO 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
- 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.

## 2.4. 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 dispondrá 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.



## 2.5. ALCANCE Y PERIODICIDAD DE LOS DISTINTOS TIPOS DE RECONOCIMIENTO

### 2.5.6. 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.

### 2.5.6. 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 Hidrovía, 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 cumplan 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 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 Hidrovía.

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 correspondiente. 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 arqueo.

La Administración podrá considerar como equivalente y, eximir de la verificación de los ítems 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).

#### 2.5.6. 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 planes 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 CO<sub>2</sub> de alta presión, de hidrocarburos halogenados o los impulsores de polvo seco serán hidrostática-

mente 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.

- 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 CO<sub>2</sub> y cada 6 años los de polvo químico, hidrocarburo halogenado o espuma. Serán examinados aleatoriamente en su funcionamiento.
- Comprobación de que las paradas a distancias de bombas, ventiladores y tanques de combustibles 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 contraincendio 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, que posean el correspondiente Certificado de mantenimiento, por un taller habilitado por la Administración, en vigor.

b.5) Pruebas de funcionamiento de las luces de navegación y maniobras, de los instrumen-



tos 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.

#### 2.5.6. Reconocimiento periódico

##### 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, 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 presente.

### 2.5.6. 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

do 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 más 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 ks (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.

### 2.6.6. 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 cojines 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 desmonte 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 desmonte del eje al próximo Reconocimiento de Renovación.

#### **2.6.6. 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 hidroestáticas 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 espe-

cialmente 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 combustibles, agua potable o lubricante, deberán ser inspeccionados internamente.

Con relación a los tanques de combustibles, 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 dobles 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 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 que-

dar 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 estructurales 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 embarcación 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.

## HIDROVÍA

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 infe- rior mamparos es- tancos; 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 infe- rior mamparos es- tancos; 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. 3mm)

donde  $t$  = espesor de chapa/alma de refuerzo, en mm, establecido en la norma utilizada para la construcción de la Embarcación.

- Desgaste máxima 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 la siguientes mediciones:

- Flexión de cigüeñales de motores principales y/o auxiliares de potencia mayor a 500 kw.

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. 3mm)

donde  $t$  = espesor de chapa/alma de refuerzo, en mm, establecido en la norma utilizada para la construcción de la Embarcación.

- Desgaste máxima 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 la siguientes mediciones:

- Flexión de cigüeñales de motores principales y/o auxiliares de potencia mayor a 500 kw.

- Huelgo axial del cojinete de empuje del porta-hélice y de los bujes intermediarios.
- Resistencia de aislación y selectividad de protecciones de servicios esenciales.
- Temperaturas y presiones de funcionamiento de los sistemas de refrigeración, lubricación, combustible y gases de escape de motores principales y auxiliares.

#### 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.
- Máquinas de timones y cabrestantes.
- Bombas de Lastre, Achique e Incendio. Bombas de alimentación de combustible, y trasvase, de alimentación de calderas, de circulación y lubricación de motores principales y auxiliares; con sus filtros, válvulas y tuberías respectivas.
- Compresores de aire de arranque 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 vi-

gencia del Certificado (Reconocimiento continuo), siempre que dichos plazos no superen a los que el fabricante indique y esos trabajos de desmonte 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, 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.)

### 2.6.6. 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.

### 2.6.6. Inspección de calderas

- a) Las calderas principales o auxiliares que trabajen a una presión mayor a  $0,35$  N/mm<sup>2</sup> y cuya superficie de intercambio de calor supere los  $4,5$  m<sup>2</sup>, 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 los 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:

- 2.7.6. 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)
$12 < E \leq 18$	3 anillos; cubierta; franja variable; traca superior e inferior mamparos estancos
$18 < E \leq 24$	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 venteo 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. PRESCRIPCIÓN 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 más 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 la 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, sin 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:

**Inspección General:** como aquella que sirve de información sobre la condición general de las estructuras de un tanque y para determinar la extensión de la 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, sin 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:

## HIDROVÍA

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

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.

**REGLAMENTO DE RECONOCIMIENTOS, INSPECCIONES Y CERTIFICADOS PARA EMBARCACIONES**

EDAD (E) (Años)	REQUERIMIENTO
$E \leq 6$	Mamparos limitantes de tanques de carga con tanques de lastre, sala de bombas, tanques de combustible, sala de bombas o coferdams y otros espacios boyantes.
$6 < E \leq 12$	Idem anterior más todo mamparo de tanque de carga con tanques con carga segregada.
$E > 12$	Idem $E \leq 6$ más todo el resto de mamparos de tanque de carga.

**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
$12 < E \leq 18$	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 quimiqueras, se requerirá en cada Reconocimiento de Renovación que al menos algunos tramos de la tubería de cargamento sean hidrostáticamente probados a elección de la inspección.

### CAPÍTULO 3 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 y Organización reconocida, le extenderá el Certificado de Seguridad de la Navegación para embarcaciones de la Hidrovía.
- 3.1.2. Las embarcaciones de la Hidrovía 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 QUINIEN-TOS KILOWAT (500 kw).
- c) Potencia eléctrica nominal mayor a CIN-CUENTA 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 Hidrovía, se mantendrá para éste el vencimiento del Certificado original, siempre que dicho vencimiento no implique Reconocimiento 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 Hidrovía 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 in 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 Hidrovía 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 Hidrovía 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 períodos 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 Reconoci-

**mientos 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 ori-**

ginales 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.

## CAPÍTULO 4

### PRÓRROGA DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

#### 4.1. PLAZO MÁXIMO DE LA PRÓRROGA

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 PRÓRROGA 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 PRÓRROGAS

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) Antecedente sobre reconocimientos, averías y reparaciones.

Concedida la prórroga, se considerará como límite del plazo de validez del Certificado, la fecha de vencimiento de aquella.

REGLAMENTO DE RECONOCIMIENTOS, INSPECCIONES Y CERTIFICADOS PARA EMBARCACIONES

ANEXO I

Modelo de Certificado de Seguridad de la Navegación  
Para las Embarcaciones de la Hidrovía

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN  
PARA EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA

(Sello Oficial)

N° DE CERTIFICADO

Expedido en virtud de las disposiciones del  
PROTOCOLO SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD AL  
ACUERDO DE "SANTA CRUZ DE LA SIERRA" Y SUS RE-  
GLAMENTOS, con la Autoridad conferida por el Gobierno de

.....  
(nombre del Estado)

por.....  
(Autoridad u Organización que expide el Certificado)

NOMBRE DE LA EMBARCACIÓN	MATRÍCULA	SEÑAL DISTINTIVA

SERVICIO/S DE LA EMBARCACIÓN	TIPO	FECHA DE QUILLA

ESLORA DE ARQUEO	ARQUEO BRUTO	ARQUEO NETO	FRANCOBORDO (mm)

TIPO Y MARCA DE MOTOR	NÚMERO 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:**



*(Dorso del Certificado)*

## 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 Hidrovía 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 período de convalidación

(\*\*)Sólo aplicable a embarcaciones de pasajeros.

ANEXO II

DIRECTRICES SOBRE RECONOCIMIENTOS EN EM-  
BARCACIONES DE LA HIDROVÍA

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 más abajo:

Reconocimientos de Renovación (R)

Enchapado del casco	1.1.1/1.1.7	a b c	Examen 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 Desarmes p/reconocimiento (si correspondiere) Inspección Hélices
Tanques estructurales  Doblefondos, venteos achique, amarre y fon- deo	1.1.5	a  b c d e f	Tanques, doblefondos y Cofferdams Cielo de doblefondos Tubos de venteos Achique Cajas de cadenas Elementos de fondeo

**REGLAMENTO DE RECONOCIMIENTOS, INSPECCIONES Y CERTIFICADOS PARA EMBARCACIONES**

Francobordo	1.1.6	a	Marcas y condición de Asignación
		b	Portas y desagües
		c	Escotillas y Ventiladores
		d	Venteos
		e	Mamparos barandillas
Integridad Estanca	1.1.8		Pruebas de estanqueidad
Prueba de navegación	1.1.9		Realización de la prueba
Cubiertas, Estructuras Internas, Mamparos y Estructuras Contra incendios	1.2.2	a	Cubierta resistente
		b	Cubiertas secundarias
		c	Estructuras internas
		d	Mamparos
		e	Estructura c/incendio
Tanques estructurales doblefondos, venteos, achique y elementos de fondeo	1.2.5	a	Tanques estructurales, exceptuando pruebas hidroestáticas (mínimo 2 tanque), doblefondos y cofferdams (exceptuando pruebas de estanqueidad)
		b	Cielo de doblefondos
		c	Tubos de venteos
		d	Achique
		e	Elementos de fondeo
Francobordo	1.2.6	a	Marcas y condición de asignación
		b	Portas y desagües
		c	Escotillas y ventiladores
		d	Venteos
		e	Mamparos y barandillas

**ÍTEMS 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 ca-

bezas 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 inbornales y descarga, 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 coincidencias 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 casos (características constructivas, antecedentes, etc) se admitirá un desgaste del área efectiva no mayor del 20% respecto de la original registrada en planos aprobados, o cálculos 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.

c) Pernos (pinzotes)

Se verificará la fijación de los pernos.

Asimismo se tomarán huelgos de correspondencia con bujes, pistas y punto de giro. En función de valores obtenidos, estado de componentes, características, vinculación al codaste, la máquina de accionamiento, se determinará la necesidad de corregir los huelgos, realizándose el efecto los desarmes y trabajos a satisfacción.



d) Mecha

Se verificará el estado de la mecha. Las reparaciones necesarias 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 solícitas 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 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 considerarlos necesarios el Inspector, se desarmará 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 sistemas, 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 alienación 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 palas y verificarán que no posean daños, golpes o torceduras que puedan afectar sus resistencias, balanceo 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 combustible.

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 desgaste 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 tanque 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 parallamas, 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, chunques de achique, ganchos disparadores y pernos pasantes de entaligadura 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 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) Portas y desagües

Se examinarán las portas 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 portas 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 entablonado del casco, se determinará mediante punzón, hachuela o barenno, conjuntamente con un examen por percusión.

El estado general del entablonado del casco, se determinará mediante punzón, hachuela o barenno, 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 estancas, cierres de aberturas sobre bajadas, barandillas, portas de desagües, etc. Asimismo se examinarán las fognaduras 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 barreando 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 h

bas se efectuarán con una presión de 19,6 Kpa (0,2 Kgf/cm<sup>2</sup>).

- c) Cuando se efectúen pruebas de estanqueidad de timones armados con placas dobles, la presión será de 49 Kpa (0,5 Kgf/cm<sup>2</sup>).
- d) Prueba de manguera: en aquellos casos que para determinar la estanqueidad no sea posible efectuar una prueba hidráulica o neumática (mamparos, 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/cm<sup>2</sup>), 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. RECONOCIMIENTO 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 dínamo 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 apagachispas 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 purificadores que posean arrestallamas los venteos de tanques de combustible en cubierta.
- n) En los casos que posean control a distancia (mono-control) 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 (mono-control)
- k) Prueba de funcionamiento de calderetas auxiliares a vapor y soplado válvulas de seguridad.
- l) Se probarán sistemas de amarre y fondeo.

### 3. RECONOCIMIENTOS DE SEGURIDAD DE ELECTRICIDAD

#### 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 750v, 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 Iniciales o Adicionales por Modificaciones.

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 y, 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 indicadores 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 colectros.

2. Verificación de las células rectificadoras.
3. Comprobaciones de las muestras del líquido.

3.3. Reconocimiento 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

2. Verificación de las células rectificadoras.

3. Comprobaciones de las muestras del líquido.

3.3. Reconocimiento 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. Pararayos y baterías de acumuladores.
  - 9.1. Verificación del estado de las baterías de emergencia.
  - 9.2. Verificación del estado de las baterías de arranque del o los motores propulsores.
- 10. Elementos de respeto.
  - 10.1. Se comprobará la existencia de los elementos a que obligan las disposiciones vigentes.
- 3.4. Reconocimiento 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. Reconocimiento 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. Pararayos y baterías de acumuladores.
  - 8.1. Verificación de la instalación y resistencia del cable de bajada.

4. RECONOCIMIENTOS DE SEGURIDAD DE EQUIPO

RECONOCIMIENTOS DE RENOVACIÓN (R)

INSPECCIÓN DE	SECCIÓN	COMPROBACIONES A EFECTUAR
DOCUMENTACIÓN 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 NAVEGACIÓN	4..3.	a) Instrumental náutico b) Elementos de señalización
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
PREVENCIÓN DETECCIÓN Y EXTINCIÓN 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 contraincendio emergencia h) Equipo de Bombero.



		<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Alarma general.</li> <li>j) Detectores de incendio</li> <li>k) Dispositivos de cierre</li> <li>l) Sistema de gas inerte</li> <li>ll) Medios de evacuación</li> </ul>
DISPOSITIVOS DE AMARRE, FONDEO	4.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Molinete de anclas y escobenes</li> <li>c) Anclas.</li> <li>d) Cadenas, grilletes, giratorio, Arganeo, Unión.</li> <li>e) Cabos y cables de remolque.</li> <li>f) Gancho de remolque.</li> <li>g) Guinches de maniobra</li> <li>h) Accesorios de maniobra, bitas, pasacabos, etc.</li> </ul>

RECONOCIMIENTOS INTERMEDIOS (In)

INSPECCIÓN DE	SECCIÓN	COMPROBACIONES A EFECTUAR
DOCUMENTACIÓN Y ELEMENTOS VARIOS	4.2.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Libros y publicaciones náuticas</li> <li>b) Planos.</li> <li>c) Enfermería y botiquines.</li> <li>d) Identificación.</li> <li>e) Escala de prácticos.</li> <li>f) Zafarranchos.</li> <li>g) Equipos nuevos.</li> </ul>
	4.7.	<ul style="list-style-type: none"> <li>b) Pruebas periódicas-Aparato de gobierno principal y de emergencia</li> </ul>
DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN	4.3.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Instrumental náutico.</li> <li>b) Elementos de señalamiento</li> </ul>
DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO	4.4.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Botes salvavidas</li> <li>Botes salvavidas de propulsión mecánica.</li> <li>b) Balsas salvavidas</li> <li>c) Aparatos flotantes</li> <li>d) Aros salvavidas</li> <li>e) Chalecos salvavidas</li> <li>f) Pescantes/dispositivos de arriado.</li> <li>g) Verificación especial a botes salvavidas.</li> <li>h) Medios de embarque.</li> <li>i) Sistema de comunicación y alarma</li> </ul>

REGLAMENTO DE RECONOCIMIENTOS, INSPECCIONES Y CERTIFICADOS PARA EMBARCACIONES

---

PREVENCIÓN DETECCIÓN Y EXTINCIÓN 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 bombeo. 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 c) Anclas. d) Cadenas e) Gancho de remolque.
--	------	---

---

RECONOCIMIENTOS PERIÓDICOS (P)

INSPECCIÓN 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. d) Aros salvavidas. e) Chalecos salvavidas. f) Pescantes/dispositivos de arraído. h) Medios de embarque. i) Medios de comunicaciones/alarma.

---

#### 4.1. Ítems de los Reconocimientos de Seguridad de Equipo.

Las verificaciones, pruebas y exámenes indicadas en las tablas precedente, 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 corresponde, 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 a bordo.
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 fe de los que deban tenerla.

1. Radar

Se verificará su instalación y funcionamiento en las distintas escalas.

2. Compás náutico (Patrón – De gobierno – De respo)

Se verificará que la posición de los imanes correctores concuerde con el registrado en el Libro habi-

litado 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.

2.2.2. 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 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. Ecosonda y sonda de mano.  
Se verificará su funcionamiento, marcando 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. Lámpara 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 de la 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) Aros 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 guindolas 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 espiche, 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 arriada.

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 incendios 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, incluido el sistema de alarmas por averías. Además se verificará la existencia de las instrucciones sobre el uso y maniobras del sistema.

k) Dispositivos del cierre

Se verificarán los dispositivos de cierre de lumbreras, aberturas de paso, paradas a distancia de ventiladores y aire acondicionado, cierre 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) Sistemas 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 sopladores.
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 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.

II) 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 anomalía 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 estira-

das o convenientemente adjudadas 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 mallas 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.

**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. RECONOCIMIENTOS DE SEGURIDAD DE RADIO.

### 5.1. Reconocimiento 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 puede transmitir y recibir en la clase de emisión y frecuencias establecidas en el Plan de Comunicaciones.
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 dispondrá también los medios que hagan posibles las radio-

comunicaciones 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 prescrita 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.

REGLAMENTO ÚNICO DE INFRACCIONES Y  
SANCIONES DE LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ  
(PUERTO DE CÁCERES – PUERTO DE NUEVA  
PALMIRA)

TÍTULO I  
DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo 1°  
Aplicación Del Régimen

Artículo 1° Ámbito 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 4° Culpa

Toda acción u omisión culposa será suficiente para configurar una infracción y para la aplicación de sanciones.

Art. 5° Responsabilidad y Eximición.

En materia de responsabilidad contravencional y eximición de la misma será de aplicación la legislación del País Signatario que entienda en el hecho.

Capítulo 2°  
De las Sanciones

Art. 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

Art. 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.

Art. 8° Suspensión de la Habilidadación 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.

Art. 9º CANCELACIÓN DE LA HABILITACIÓN 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.

Art. 10 SUSPENSIÓN DE LA HABILITACIÓN 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.

Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 13 Multa**

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

**Art. 14 Apercibimiento**

El apercibimiento importa un llamado de atención al infractor.

**Art. 15 No sustitución de Sanciones**

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

**Art. 16 Aplicación de Sanciones**

La comisión de un mismo hecho podrá determinar la aplicación de sanciones tanto al armador como al personal embarcado.

**Art. 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.

**Art. 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

Art. 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

Art. 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 1000DEG.  
Un (1) año cuando se tratara de multa cuyo monto ascendiera hasta 1000 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.

Art. 21 Géneros

A los fines de la aplicación de lo dispuesto por el artículo anterior se definen los siguientes géneros:

- a) Certificado 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 Descargas;

f) Contaminación.

Art. 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

Art. 23 Facultad de Exención

Cuando la sanción aplicada fuera de multa cuyo máximo ascendiera hasta 1000 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.

Art. 24 Periodicidad de la Facultad de Exención

Deberá transcurrir un periodo 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**

**Art. 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**

**Art. 26**      **Extinción de la Acción**

La acción se extinguirá por:

- a) Muerte del imputado;
- b) Prescripción

**Art. 27**      **Prescripción de la Acción**

La acción prescribirá a los tres (3) años computados a partir de la comisión de la infracción.

**Art. 28**      **Extinción de la Sanción**

La sanción se extinguirá por:

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

**Art. 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.

**Art. 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

Art. 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.

Art. 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.

TÍTULO II  
DE LAS INFRACCIONES

Capítulo 1°  
Infracciones imputables al armador.

- Art. 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 I  
Luces y marcas

- Art. 34      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 en materia de luces y marcas por el Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Hidrovía Paraguay – Paraná.

Sección 2  
Certificados de seguridad

- Art. 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.
- Art. 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.

- Art. 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.
- Art. 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.
- Art. 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.
- Art. 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.
- Art. 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 habersele efectuado modificaciones que alteraran las condiciones de seguridad que dieron origen a su otorgamiento.

- Art. 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

- Art. 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.

### Sección 4

#### Arqueo

- Art. 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.
- Art. 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.

- Art. 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 haberse efectuado modificaciones que alteraran el arqueo bruto o neto.
- Art. 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

- Art. 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.
- Art. 49 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.
- Art. 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

Único para la Asignación de Francobordo a Buques de Carga.

- Art. 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.
- Art. 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.
- Art. 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.
- Art. 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.

Sección 6

Transporte de mercancías sobre cubierta

- Art. 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.



- Art. 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 Único para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía o por las autoridades competentes.
- Art. 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 Único 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.
- Art. 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.
- Art. 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.
- Art. 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.

- Art. 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

- Art. 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.

- Art. 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

- Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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

Art. 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.

Art. 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.

- Art. 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.
- Art. 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

- Art. 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 Único de Dimensiones Máximas de los Convoyes.
- Art. 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.
- Art. 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

- Art. 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.

- Art. 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

- Art. 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.
- Art. 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 obligado.
- Art. 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 Líquidas,  
Sustancias Perjudiciales y Mercancías Peligrosas.

- Art. 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.
- Art. 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.
- Art. 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.
- Art. 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.

- Art. 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.
- Art. 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.
- Art. 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
- Art. 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.
- Art. 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 adecuaron a la Hidrovía Paraguay – Paraná.

**Art. 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 adecuaron a la Hidrovía Paraguay – Paraná.

**Art. 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 adecuaron a la Hidrovía Paraguay – Paraná.



Sección 15  
Transporte y Vertimientos de Desechos

- Art. 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.
- Art. 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

- Art. 93 Se impondrá multa de 5000 a 40000 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.
- Art. 94 Se impondrá multa de 5000 a 40000 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

Hidrovia Paraguay – Paraná (Pto. de Cáceres – Pto. de Nueva Palmira), sobre Navegación y Seguridad, y sus normas complementarias.

- Art. 95 Se impondrá multa de 1000 a 20000 Derechos Especiales de Giro (DEG), armador de la embarcación o del buque que descargara en la Hidrovia aguas sucias o basuras, en infracción a lo dispuesto por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná (Pto. de Cáceres – Pto. de Nueva Palmira), sobre Navegación y Seguridad, y sus normas complementarias.

## Capítulo 2°

### Infracciones imputables al personal embarcado

- Art. 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 6° inc. a), f) y h).

## Sección I

### Luces y marcas

- Art. 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 Hidrovia Paraguay – Paraná.

**Sección 2**  
**Certificados de Seguridad**

- Art. 98**      Seré 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.
- Art. 99**      Seré 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.

**Sección 3**  
**Seguridad de las embarcaciones**

- Art. 100**     Seré 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 adecuaran a la Hidrovía Paraguay – Paraná.

**Sección 4**  
**Asignación de francobordo**

- Art. 101**     Seré 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

- Art. 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.
- Art. 103      Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que transportara sobre cubierta mercancías no autorizadas por el Reglamento Único para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía o por las autoridades competentes.
- Art. 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 Único 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 adecuaran a la Hidrovía Paraguay – Paraná.
- Art. 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).
- Art. 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.

- Art. 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 Único para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía.

### Sección 6

#### Transporte de mercancías sólidas a granel.

- Art. 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

- Art. 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.
- Art. 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

- Art. 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.
- Art. 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.
- Art. 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.
- Art. 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

- Art. 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.
- Art. 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

- Art. 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..
- Art. 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.
- Art. 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.
- Art. 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.
- Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 Único de Dimensiones Máximas de los Convoyes.

Art. 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

Art. 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.

Art. 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 Hidrovia Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira).



- Art. 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).
- Art. 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).
- Art. 129 Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que infringiera lo dispuesto en materia de comunicaciones entre estaciones móviles por le 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

- Art. 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.
- Art. 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.

- Art. 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.
- Art. 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.

- Art. 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 Hidrovía Paraguay – Paraná y por las normas internacionales pertinentes.
- Art. 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.
- Art. 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.

- Art. 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.
- Art. 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.
- Art. 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.
- Art. 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.

**Art. 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 (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.

**Art. 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.

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.

Art. 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 (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.

Art. 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

- Art. 143      Seré sancionado el capitán, patrón u oficial a cargo, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara desechos peligrosos.
- Art. 144      Seré 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.

- Art. 145      Seré 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.
- Art. 146      Seré 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.

- Art. 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

- Art. 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.

### TÍTULO III

## DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO

### Capítulo 1° Aplicación del Régimen.

**Art. 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.

**Art. 150 Autoridad Competente**

Serán competentes para la aplicación de éste 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.

**Art. 151 Principio de celeridad.**

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

**Art. 152 Principio de informalidad**

Se observará el principio de informalidad a favor del administrado.



**Art. 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.

**Art. 154      Cómputo de plazos**

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

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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 conveniente 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.

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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 2º**  
**Representación**

**Art. 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 instruido las actuaciones.

**Art. 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.

**Art. 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 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.

**Art. 164 Representación 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.

**Art. 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

**Art. 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.

**Art. 167 Incumplimiento de pago**

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

Capítulo 4°  
Contralor de la Administración

Art. 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.

Art. 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.

TÍTULO IV

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Capítulo 1°  
Registro de Actuaciones y Resoluciones

Art. 170 Habilitación del registro

Las autoridades competentes de los Países Signatarios dispondrán la habilitación de un Registro de Actuaciones y Resoluciones.

Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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 vencimientos 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.

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

### Art. 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

Art. 175 Criterio general

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

Art. 176 Derechos Especiales de Giro

Los Países Signatarios adoptan los Derechos Especiales de Giro como unidad de cuenta para el cálculo de las multas.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Acta de infracción de la Hidrovía Paraguay – Paraná  
(Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira)

Acta N° .....

## 1 Autoridad Competente

Dependencia Interviniente: .....

Domicilio: ..... Estado: ..... País: .....

## 2 Identificación de la embarcación

Nombre: ..... Matrícula N°: ..... Tipo: .....

Bandera: ..... Nacionalidad: ..... T.A.B: .....

## 3 Identificación del infractor

## Propietario

Nombre: .....Domicilio: ..... Estado: .....

País: ..... Documento de Identidad: ..... Nacionalidad .....

## Armador

Nombre: ..... Domicilio: ..... Estado: .....

País: ..... Documento de Identidad: ..... Nacionalidad: .....

Registro N°.....Expedido por: ..... .....

## Personal embarcado

Nombre: ... Domicilio: ..... Estado:.....

País: ..... Documento de Identidad: ... Nacionalidad: .....

Cargo: ..... Documento Habilitante: ..... Expedido por: .....

## Piloto

Nombre: ... Domicilio: ..... Estado: .....

País: ..... Documento de Identidad: ... Nacionalidad...

Documento Habilitante: ...Expedido por: .....

## 4 Identificación de Representantes

Nombre: ..... Domicilio: ..... Estado:.....

País: ..... Documento de Identidad:.....Nacionalidad:..

Representante de: .....

## 5 Identificación de testigos

Nombre: ..... Domicilio: ..... Estado: .....

País:.....Documento de Identidad: ..... Nacionalidad: .....

Nombre: .....Domicilio: ..... Estado: .....

País:.....Documento de Identidad: ..... Nacionalidad: .....

**6 Infracción constatada**

Norma infringida: Art. .... Del Régimen Único de Infracciones y Sanciones de la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira). Lugar: .....

Fecha: ..... Hora: .....Relación circunstanciada de los hechos:

.....  
.....

Otras circunstancias de hecho: .....

.....

**6 Infracción constatada**

**Norma infringida:** Art. .... Del Régimen Único de Infracciones y Sanciones de la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira). **Lugar:** .....

**Fecha:** ..... **Hora:** ..... **Relación circunstanciada de los hechos:**

.....  
.....

**Otras circunstancias de hecho:** .....

.....

.....

.....

.....

Destinatario:  
 Ref. N°:

o de información

: ..... Tipo: .....  
 l: ..... T.A.B.: .....

: ..... Estado Civil: ...  
 mbarque N°: ... Cargo: .....  
 : ..... País: .....  
 : ..... País: .....

: ..... Estado Civil: ...  
 mbarque N°: ... Cargo: .....  
 : ..... País: .....  
 : ..... País: .....

ad: ..... Estado Civil: ...  
 lora: ..... Cargo: .....  
 : ..... País: .....  
 : ..... País: .....

ad: ..... Estado Civil: .....  
 studio: .....  
 : ..... País: .....

.. Fecha: ..... Hora: ....  
 .. Por Resolución N°: .....  
 olución Definitiva: .....

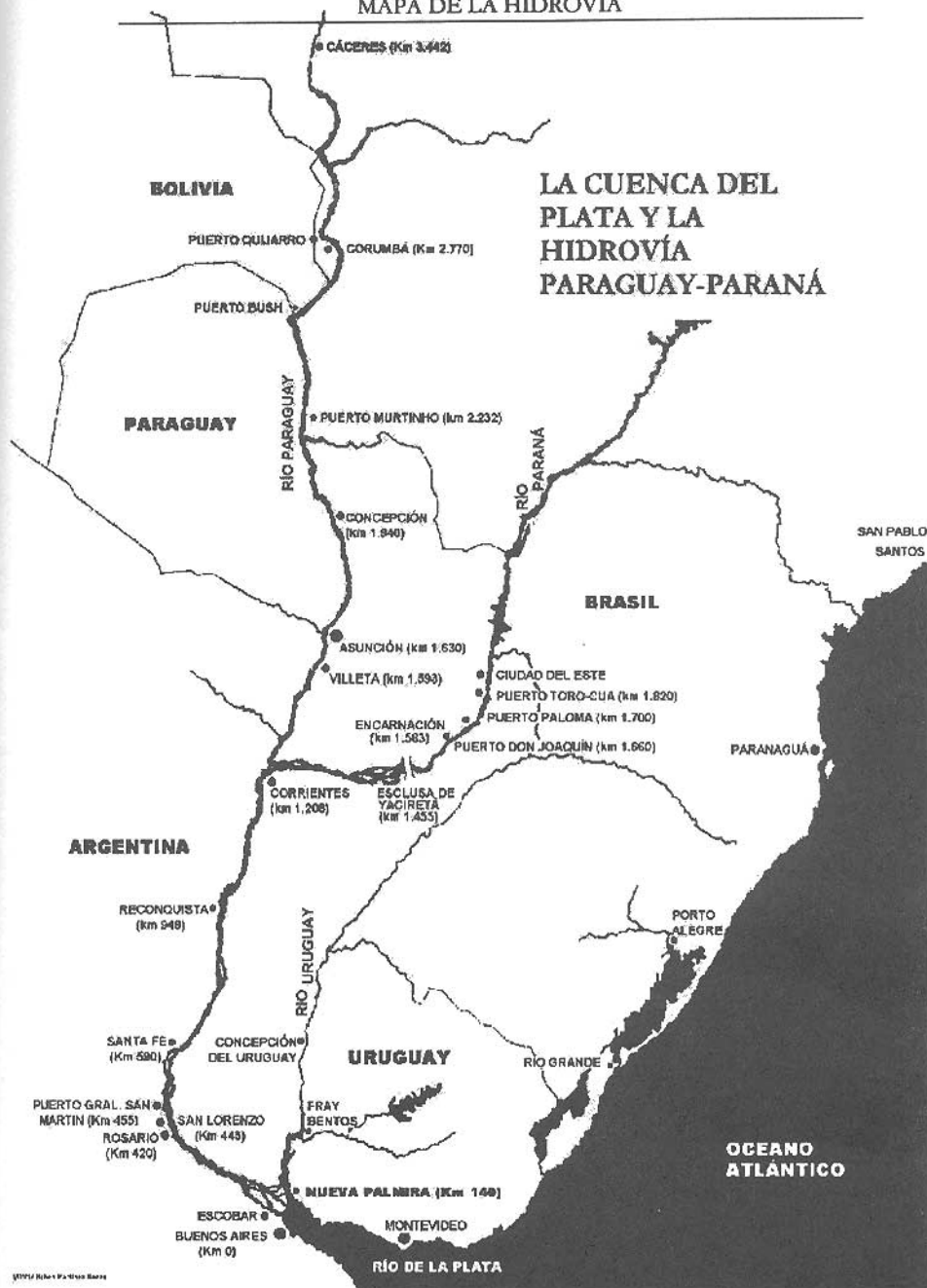
**4 Observaciones:**

.....  
.....  
.....

**ANEXO III**

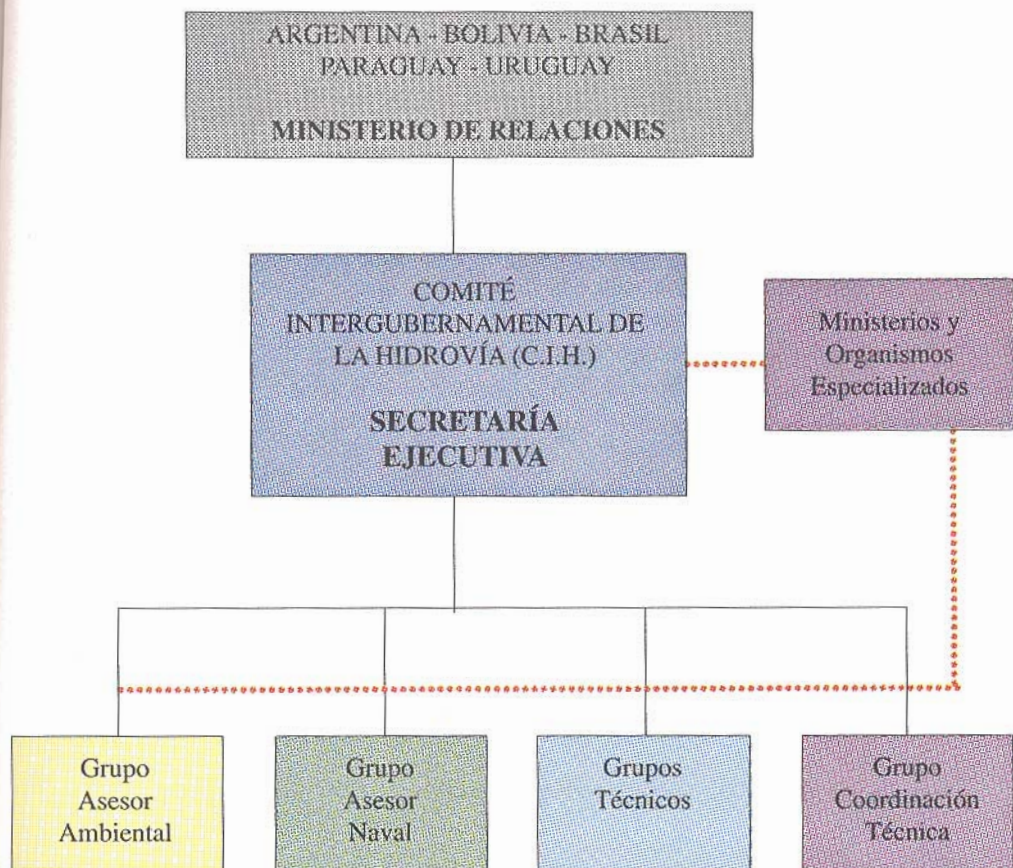
**HIDROVÍA  
PARAGUAY – PARANÁ  
(Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira)**

# MAPA DE LA HIDROVÍA





ORGANIGRAMA DE LA ESTRUCTURA ORGANIZATIVA  
DE LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ\*



\* Fuente: Secretaría Ejecutiva del C.I.H.

## REGLAMENTO INTERNO DE LA COMISIÓN DEL ACUERDO

### Capítulo I

#### De la Composición

Artículo 1º La Comisión del Acuerdo, en adelante "la Comisión", es el órgano técnico encargado de la aplicación, seguimiento y desarrollo del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), en adelante "el Acuerdo".

Art. 2º La Comisión estará constituida por las Delegaciones de los Estados Miembros, las que estarán conformadas por los representantes de los organismos competentes que designen las Partes y que integren sus respectivas Secciones Nacionales.

La Delegación de cada Estado Miembro estará presidida por un Delegado Titular y un Alterno, quienes deberán participar en las reuniones de la Comisión.

Art. 3º Las Delegaciones podrán ser asesoradas además, por expertos en las materias a tratar en cada una de las Reuniones.

Art. 4º Los representantes de los Organismos Nacionales competentes que designen los Estados Miembros constituirán las Secciones Nacionales respectivas.

Las Secciones Nacionales tendrán a su cargo la consideración, coordinación y tramitación a nivel local de aquellas materias que se encuentren reguladas por el Acuerdo.

## Capítulo II

### De las Funciones

- Art. 5 ° Sin perjuicio de las funciones encomendadas en el Acuerdo y sus Protocolos, la Comisión deberá:
- a. Aprobar la agenda definitiva de sus reuniones y el Cronograma de actividades a realizarse en cada una de ellas.
  - b. Interpretar el presente Reglamento y modificarlo cuando así lo considere necesario.
  - c. Llevar información actualizada sobre las materias reguladas en el Acuerdo, entre otras, sobre el estado de navegabilidad del río y del elenco de embarcaciones de la Hidrovía, de acuerdo con la información proporcionada por los Estados Miembros.
  - d. Llevar estadísticas de carga y toda otra información que sea necesaria para el buen funcionamiento de la Hidrovía.
  - e. Mantenerse informada de toda medida legislativa o administrativa adoptada por los Estados Miembros que tenga efecto sobre la aplicación del Acuerdo, evaluar su alcance y formular propuestas vinculadas a ellas.

- f. Asistir al CIH.

### Capítulo III

#### Del Presidente

**Art. 6°** Las Reuniones de la Comisión serán presididas por el Presidente, quien conducirá las mismas, permaneciendo en el ejercicio de sus funciones durante el período de un año.

En ausencia del Presidente, éste será reemplazado por el Delegado Alterno de su país.

**Art. 7** Los Titulares de las Delegaciones ejercerán las funciones de Presidente, en forma rotativa según el orden alfabético del nombre de los países.

**Art. 8** El Presidente tendrá las siguientes atribuciones:

- a. Ejercer la representación de la Comisión, dentro de las pautas que esta le asigne.
- b. Convocar y presidir las reuniones de la Comisión.
- c. Aprobar la agenda tentativa de las reuniones de la Comisión preparada por la Secretaría de la misma.
- d. Resolver las cuestiones de orden que se planteen en las reuniones.
- e. Designar como relator a un integrante de la Secretaría de la Comisión.

- f. Mantener informadas, a través de la Secretaría de la Comisión, a las Delegaciones, sobre todas las materias que sean de su consideración.
- g. Desempeñar todas las funciones que le encomiende la Comisión.
- h. Participar de las reuniones del CIH.

#### Capítulo IV

##### Secretaría de la Comisión

- Art. 9° La Secretaría será un órgano de apoyo de la Comisión y tendrá su Sede permanente en la ciudad de Asunción, República del Paraguay.
- Art. 10 La Secretaría desempeñará las siguientes tareas:
- a. Registrar, archivar y distribuir la documentación a las Delegaciones.
  - b. Efectuar el seguimiento de todos los asuntos que sean competencia de la Comisión.
  - c. Facilitar la información prevista en el Artículo 5.
  - d. Ejecutar y desempeñar cualquier otra tarea que le asigne la Comisión.

- Art. 16 En la reunión deberán ser considerados todos los temas incluidos en la agenda definitiva. Excepcionalmente algún tema podrá ser postergado para la siguiente reunión.
- Art. 17 La Comisión sesionará con la presencia mínima de tres (3) Delegaciones que estarán conformadas exclusivamente por representantes de organismos oficiales, debiendo las decisiones ajustarse a lo dispuesto en el artículo 22.
- Art. 18 La Comisión podrá convocar a sus reuniones con carácter de invitados a personas físicas o jurídicas, instituciones u organismos nacionales, regionales o internacionales.
- Art. 19 Cada Delegación tiene un voto, el cual será emitido por el Titular de la Delegación o quien lo reemplace en ese carácter.
- Art. 20 Las reuniones se celebrarán en la Sede permanente de la Comisión, pudiendo las Delegaciones de común acuerdo establecer un lugar diferente para las mismas.
- Art. 21 El país sede de la reunión proporcionará las facilidades necesarias para su realización.
- Art. 22 a) Las decisiones de la Comisión serán adoptadas por unanimidad de las cinco (5) Delegaciones.
- Las decisiones se numerarán a partir del número uno (1) y a continuación se indicará el año, de acuerdo a la siguiente sigla: HPP/CA/DEC Nro....
- Cada decisión se referirá solamente a un tema.

b) Sin embargo, en el caso de ausencia de los representantes de una/dos Delegación/es las Decisiones adoptadas serán ad-referendum de la aprobación por la/s Delegación/es ausente/s y se considerarán aprobadas si en el plazo de treinta (30) días corridos posteriores a la recepción del Acta de la Reunión, la/s Delegación/es ausente/s no formula/n objeciones totales o parciales.

Art. 23 Al finalizar la reunión el Relator redactará el Acta, con la nómina de la Delegaciones, el orden del día desarrollado y las decisiones adoptadas.

Art. 24 El Acta labrada de cada reunión será suscripta por los Titulares de Delegación o quienes los reemplacen en ese carácter.

## Capítulo VI

### Del Procedimiento para la Solución de Controversias

#### SECCION I

#### DE LAS CONTROVERSIAS ENTRE LOS PAISES MIEMBROS

Art. 25 Cuando mediante las consultas y negociaciones directas previstas en el Artículo 2 del Protocolo sobre Solución de Controversias no se alcanzare una solución satisfactoria, las Partes involucradas someterán la controversia a consideración de la Comisión, y harán la presentación correspondiente ante la Secretaría de la Comisión.

La presentación incluirá los antecedentes del caso, los elementos de juicio disponibles y los

fundamentos jurídicos que avalen la posición de las Partes.

Art. 26 Una vez recibidas las presentaciones, la Secretaría de la Comisión las remitirá al Presidente, quien las pondrá en conocimiento de las demás Delegaciones en un plazo no mayor de diez (10) días. El Presidente fijará una reunión de la Comisión para analizar la cuestión, la que deberá celebrarse en un plazo no mayor de veinte (20) días.

Art. 27 En la reunión convocada al efecto, las partes expondrán sus argumentos, pruebas y demás elementos que puedan servir en la substanciación del procedimiento pudiendo solicitar la realización de pruebas complementarias.

El Presidente establecerá las pautas que regularán las exposiciones y la deliberación de la Comisión. Asimismo resolverá las cuestiones de orden que se planteen.

Art. 28 Concluida esta etapa la Comisión procederá a deliberar y formulará las recomendaciones a las Partes en la controversia tendientes a solucionar el diferendo.

Art. 29 Si la naturaleza de la controversia impidiera a la Comisión la adopción de una recomendación con los elementos de juicio acompañados, y considerase necesario la intervención de expertos, procederá a:

a. Designarlos en la misma reunión, a partir de la lista elaborada para el efecto de acuerdo al Artículo 30, especificando los puntos sobre los cuales deberá expedirse.



- b. La Comisión fijará una nueva reunión dentro de los treinta (30) días.
- c. La Comisión podrá designar un solo experto que no sea de la nacionalidad de las Partes en la controversia o un grupo de expertos propuestos uno por cada Parte y otro por la Comisión.
- d. Si no hubiera acuerdo para la designación de los expertos, éstos se elegirán por votación que realizarán los Estados Miembros entre los integrantes de la lista elaborada al efecto, de acuerdo al Artículo siguiente.

**Art. 30** La lista de expertos de la Comisión estará constituida por veinticinco (25) personas de reconocida competencia en los temas materia del Acuerdo, designados cinco (5) por cada uno de los Estados Miembros. Dicha lista quedará registrada en la Secretaría de la Comisión y se mantendrá actualizada en forma permanente.

**Art. 31** Los gastos que demande el nombramiento de los expertos serán financiados por partes iguales por las Partes en la controversia o en la proporción que determine la Comisión.

**Art. 32** Los expertos designados deberán entregar su informe a la Secretaría de la Comisión, diez (10) días antes de la reunión convocada por la Comisión según el Artículo 29.

**Art. 33** La Comisión analizará los informes presentados por los expertos y procederá a formular las recomendaciones tendientes a la solución de la controversia.

Si no hubiere acuerdo quedará agotada la instancia en la Comisión, y se abrirá la instancia del CIH.

## SECCION 2

### DE LOS RECLAMOS DE LOS PARTICULARES

- Art. 34      Cuando un particular se considere afectado por una medida legal o administrativa que pueda ser considerada contraria al Acuerdo, adoptada o aplicada por uno de los Estados Miembros, podrá hacer una presentación ante la Sección Nacional del Estado donde tenga su residencia habitual o la Sede de sus negocios.
- Art. 35      En su presentación ante la Sección Nacional respectiva, los particulares deberán aportar elementos que permitan a la referida Sección determinar la verosimilitud de la violación y la existencia o amenaza de un perjuicio.
- Art. 36      Cuando se haya recibido un reclamo de esta naturaleza, la Sección Nacional respectiva, en consulta con el particular afectado, podrá entablar contactos directos con la Sección Nacional de la Comisión del Estado Miembro al que se atribuya la violación, a fin de buscar a través de consultas, una solución inmediata a la cuestión planteada.
- Art. 37      Si la cuestión no hubiere sido resuelta en el plazo de quince (15) días a partir de su presentación ante la Sección Nacional respectiva, ésta podrá, a solicitud del particular afectado, elevarla a la Comisión, a través de la Secretaría.

- Art. 38 La Comisión, cuando reciba un reclamo de esta naturaleza, lo comunicará a los demás Estados Miembros junto con los antecedentes del caso y procederá a incluir el tema en la agenda de su próxima reunión.
- Art. 39 La Comisión, al considerar el reclamo presentado, evaluará los fundamentos de éste y las argumentaciones de las Partes interesadas. La Comisión podrá rechazar el reclamo si no encontrara méritos suficientes para darle curso.
- Art. 40 Si la Comisión admitiera el reclamo presentado, emitirá una recomendación al respecto tendiente a resolver la situación.

REPÚBLICA ARGENTINA

REPÚBLICA DE  
BOLIVIA

REPÚBLICA FEDERATIVA  
DEL BRASIL

REPÚBLICA DEL  
PARAGUAY

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

**SEDE:**

La Secretaría de la Comisión del Acuerdo tiene su Sede en la Ciudad de Asunción, República del Paraguay, en las oficinas de la Gerencia de Navegación e Hidrografía, y de la Unidad de Hidrovía, de la Administración Nacional de Navegación y Puertos.

**Funciones de la Secretaría:**

**La Secretaría es un órgano de apoyo de la Comisión y tiene las siguientes funciones:**

- a. Registrar, archivar y distribuir la documentación a las Delegaciones.
- b. Efectuar el seguimiento de todos los asuntos que sean competencia de la Comisión.
- c. Facilitar la información prevista en el Artículo 5 del Acuerdo, que establece las funciones de la Comisión.
- d. Ejecutar y desempeñar cualquier otra tarea que le asigne la Comisión

**Secciones Nacionales**

**ARGENTINA**

**La Sección Nacional de la República Argentina está integrada por representantes de las siguientes Instituciones:**

**Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná.**  
**Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.**  
**Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, Fluvial y Marítimo.**  
**Subsecretaría de Ingresos Públicos.**  
**Armada Argentina.**  
**Prefectura Naval Argentina.**  
**Dirección Nacional de Migraciones.**  
**Dirección General de Aduanas.**

## **BOLIVIA**

Existe un Proyecto de Decreto según el cual la Sección Nacional de la República de Bolivia estará integrada por representantes de las siguientes Instituciones:

Ministerio de Defensa Nacional Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres.

Ministerio de Desarrollo Económico. Dirección General de Transporte.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. Dirección General de Integración.

Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación. Dirección

General de Medio Ambiente, Políticas y Normas.

Ministerio de Hacienda. Aduana Nacional de Bolivia.

Ministerio de Comercio Exterior e Inversión. Dirección General de Comercio Exterior.

Superintendencia de Transportes.

## **PARAGUAY**

Por Decreto N° 18.196, de fecha 21 de agosto de 1997, la Sección Nacional de la República del Paraguay queda integrada con representantes de las siguientes Instituciones:

Ministerio de Relaciones Exteriores

Director General de Negociaciones Económicas e Integración Física

Director de la Cuenca del Plata y Navegación Fluvial  
Director de Negociaciones Económicas.  
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.  
Director General de la Marina Mercante Nacional.  
Ministerio de Defensa Nacional.  
Prefecto General Naval.  
Director de Hidrografía y Navegación.  
Director de Intereses Fluviales, Marítimos y Lacustres.  
Administración Nacional de Navegación y Puertos.  
Gerente de Navegación e Hidrografía  
Secretario de Hidrovía.  
Centro de Armadores Fluviales y marítimos.  
Presidente del Centro.  
Vicepresidente del Centro.

## URUGUAY

Por Decreto 86/98, de fecha 15 de abril de 1998, la Sección Nacional de la República Oriental del Uruguay está integrada por representantes de las siguientes Instituciones:

Ministerio de Transporte y Obras Públicas.  
Dirección Nacional de Transporte.  
Ministerio de Defensa Nacional.  
Comando General de la Armada.  
Ministerio de Relaciones Exteriores.  
Dirección de Asuntos Limítrofes.  
Ministerio de Economía y Finanzas.  
Dirección Nacional de Aduanas.  
Administración Nacional de Puertos.

ÍNDICE ALFABÉTICO  
TEMÁTICO

---

TRATADO DE LA HIDROVÍA LEY N°269/93

• A

**ABORDAJE:**

- Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo V, art 62, inc. a)
- REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES EN LA HIDROVÍA
  - **Ámbito de Aplicación:** Regla 1
  - **Responsabilidad:** Regla 2
  
  - **Parte B: Reglas de Rumbo y de Gobierno, Sección I, Conducta de los Buques en Cualquier Condición de Visibilidad:**
    - **Ámbito de aplicación:** Regla 4
    - **Canales angosto:** Regla 9
    - **Maniobras para evitar el abordaje:** Regla 8
    - **Riesgo de abordaje:** Regla 7
    - **Velocidad de seguridad:** Regla 6
    - **Vigilancia:** Regla 5
  
  - **Sección II Conducta de los buques que se encuentren a la vista uno del otro**
    - **Ámbito de Aplicación:** Regla 11
    - **Buque de Vela:** Regla 12
    - **Buque que “alcanza”:** Regla 13
    - **Maniobra del Buque que “cede el paso”:** Regla 16



- Maniobra del buque que “sigue a rumbo”: Regla 17
- Obligaciones entre categoría de Buques: Regla 18
- Situación “de cruce”: Regla 15
- Situación “De vuelta encontrada”: Regla 14
  
- Sección III , Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida:
  - Regla 19
  
- Parte C, Luces y Marcas
  - Ámbito de aplicación: Regla 20
  - Buques de propulsión mecánica restringidos por su calado: Regla 28
  - Buques fondeados y buques varados: Regla 30
  - Buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida: Regla 27
  - De los buques de pesca: Regla 26
  - De los buques de propulsión mecánica: Regla 23
  - De los buques de vela y embarcaciones de remo: Regla 25
  - De los buques remolcando y empujando: Regla 24
  - Embarcaciones de prácticos: Regla 29
  - Hidroaviones: Regla 31
  - Visibilidad de las luces: Regla 22
  
- Parte D, señales Acústicas y Luminosas:

- Equipo para señales acústicas. Detalles Técnicos: Regla 33, Anexo III del Reglamento
- Excenciones: Regla 38
- Posición y características técnicas de las luces y marcas: Anexo I del Reglamento
- Señales acústicas en visibilidad reducida: Regla 35
- Señales adicionales para buques de pesca que se encuentren pescando muy cerca unos de otros: Anexo II del Reglamento
- Señales de maniobra y advertencia: Regla 34
- Señales de peligro: Regla 37, Anexo IV del reglamento
- Señales para llamar la atención: Regla 36

#### ACCIDENTES O HECHOS DE FUERZA MAYOR:

- Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo IX, Art. 24

#### ADHESIONES POSTERIORES AL TRATADO

- Formalización: Ley N°269/93, Capítulo XIII, Art. 32
- Para países miembros de la ALADI: Ley N°269/93, Capítulo XIII, Art. 31

#### ADUANAS:

- Condiciones mínimas para la seguridad de las Aduanas: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Apéndice I.
- Definiciones: Ley N°269/93, Protocolo Sobre Asuntos Aduaneros, Art. 1° (Ver glosario):

**ADUANA DE DESTINO:**

- Certificación: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo VIII, Sección 3, Art. 21
- Del control: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo VIII, Sección 3, Art. 20

**ALCANCE DEL TRATADO DE HIDROVÍA:**

- Ver Objeto del Tratado de Hidrovía

**APLICACIÓN DEL TRATADO:**

- Ley N°269/93, Capítulo I Art. 3°
  - Excepciones :Ley N°269/93, Capítulo I Art. 3°, 2do. Párrafo

**ARMADORES**

- Construcción de la embarcación con palos fijos: Reglamento sobre régimen único de dimensiones máximas de los convoyes, Art. 6°
- De los incentivos fiscales, subsidios u otros favores Oficiales a Armadores: Ley 269/93, Protocolo sobre Igualdad de Oportunidades para una Mayor competitividad, Art. 3°
- Del Armador: Reglamento de Exigencias Comunes para la Matriculación de Embarcaciones Capítulo II, Art. 4°
- Del domicilio del Armador: Reglamento de Exigencias Comunes para la Matriculación de Embarcaciones Capítulo II, Art. 5°
- Ley N°269/93, Capítulo VI, Art. 12, 14,15
- Ley N°269/93, Capítulo VIII, Art. 21
- Obligatoriedad del seguro: Ley 269/93, Protocolo sobre Seguros, Capítulo II, Art. 2°, 3°

- **INFRACCIONES IMPUTABLES AL ARMADOR: REGLAMENTO ÚNICO DE INFRACCIONES Y SANCIONES DE LA HIDROVÍA:**  
Título II, Capítulo 1º, Art. 33
  - Arqueo: Título II, Capítulo 1º, Sección 4, Art. 44/47
  - Asignación de francobordo: Título II, Capítulo 1º, Sección 5, Art. 48/54
  - Certificados de seguridad: Título II, Capítulo 1º, Sección 2, Art. 35/42
  - Comunicaciones en lo relativo a la navegación: Título II, Capítulo 1º, Sección 12, Art. 75/76
  - Dotación de seguridad: Título II, Capítulo 1º, Sección 10, Art. 68/71
  - Estadía en Puertos: Título II, Capítulo 1º, Sección 13, Art. 77/79
  - Habilitación del personal embarcado Título II, Capítulo 1º, Sección 8, Art. 63
  - Luces y Marcas: Título II, Capítulo 1º, Sección 1, Art. 34
  - Normas para la navegación: Título II, Capítulo 1º, Sección 11, Art. 72/74
  - Pilotaje: Título II, Capítulo 1º, Sección 9, Art. 64/67
  - Régimen de Descarga: Título II, Capítulo 1º, Sección 16, Art. 93/95
  - Seguridad de Embarcaciones: Título II, Capítulo 1º, Sección 3, Art. 43
  - Transporte de Hidrocarburos, Sustancias Nocivas Líquidas, Sustancias Perjudiciales y Mercancías Peligrosas: Título II, Capítulo 1º, Sección 14, Art. 80/90
  - Transporte de mercaderías en cubierta: Título II, Capítulo 1º, Sección 6, Art. 55/61

- Transporte de mercaderías sólidas a granel: Título II, Capítulo 1º, Sección 7, Art. 62
- Transporte y vertimientos de Desechos: Título II, Capítulo 1º, Sección 15, Art. 91/92

#### ARQUEO DE EMBARCACIONES

- Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título II, Capítulo IV, Art. 11
- Ver Reglamento para Determinación del Arqueo de las Embarcaciones de la Hidrovía: Anexo Reglamentos

#### ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE EMBARCACIONES Y BIENES:

- Definición: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo I, art 40
- Ejecución de las Operaciones: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo I, art 41
- Del incumplimiento en los plazos legales: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo I, art 41, 2do. Párrafo
- Régimen para los casos de más de una jurisdicción: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo I, Art 40, 3er. párrafo, inc. a) y b)
- Cooperación: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo I, art 42
- De las Reclamaciones o acciones originadas: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo I, Art 43

#### ATRAQUE EN PUERTO:

- Ver Remolque en Puerto

## AVERÍAS:

- Fuentes Normativas: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo V, art 61
- Del Abordaje: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo V, art 62, inc. a)
- De las Averías: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo V, art 62, inc. b)
- Ver Reglamento para Prevenir los Abordajes: Anexo Reglamentos

## • B

## BALIZAMIENTO

- Responsabilidad: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título IV, Capítulo I, art 36
- REGLAMENTO ÚNICO DE BALIZAMIENTO, ANEXO REGLAMENTOS:
  - De las Señales: Anexo II
  - Margen Derecho: Art. 3º
  - Margen Izquierdo: Art. 2º
  - Nuevos Peligros: Art. 14
  - Puentes Fijos: Art. 15
  - Señales de Bifurcación del canal: Art. 10
  - Señales de cambios de margen: Art. 4º, 5º
  - Señales de canal en la mitad del río: Art. 8º, 9º
  - Señales de canal junto a la margen: Art. 6º, 7º
  - Señales de Peligro aislado: Art. 11
  - Señales en periodos nocturnos: Art. 16

- Señales visuales luminosas fijas: Art. 12, 13
- Sistema Adoptado: Art. 1º

**BANDERA, CESE PROVISORIO:**

- Ver cese provisorio de Bandera

**BUSQUEDA DE PERSONAS EN PELIGRO:**

- Casos que implican mas de una jurisdicción: Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo II, art 44, 2do. Párrafo.
- Cooperación: : Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo II, art 45
- Responsabilidad de los países signatarios: Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo II, art 44

• C

**CABOTAJE:**

- Exclusión del ámbito de aplicación, Ley N°269/93 Capítulo V, Sección 2, Art. 11, 2do. Párrafo

**CAPITAN:**

- Condición en que puede ejercer el pilotaje: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 21
- Conocimiento de la zona: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 23, 24 2do. Párrafo
- Del mantenimiento de la habilitación / rehabilitación: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 27

- Certificado de seguridad de la navegación: Capítulo 3, Punto 3.1
- Consideraciones para el otorgamiento: Capítulo 4, Punto 4.3
- Constancias de prórroga en el certificado Capítulo 4, Punto 4.2
- Convalidaciones y aniversarios: Capítulo 3, Punto 3.6
- De las prórogas de los certificado de seguridad. Plazos: Capítulo 4, Punto 4.1
- Del otorgamiento del certificado: Capítulo 1, Punto 1.6
- Duración del Certificado: Capítulo 3, Punto 3.3
- Embarcaciones no obligadas a poseer certificado: Capítulo 3, Punto 3.2
- Exhibición del certificado: Capítulo 3, Punto 3.9
- Fecha Base: Capítulo 3, Punto 3.4
- Modelo del certificado según reglamento: Anexo I
- Modelo del certificado: Capítulo 3, Punto 3.7
- Validez y suspensión de validez del certificado: Capítulo 3, Punto 3.8
- Vencimiento del certificado en navegación o puerto de otro país signatario: Capítulo 3, Punto 3.5

#### CESE PROVISORIO DE BANDERA:

- Ley N°269/93, Protocolo sobre Cese Provisorio de Bandera, Art. 1°y 2°

#### COMISIÓN DEL ACUERDO

- De la Solución de controversias: Ley 269/93, Protocolo sobre Solución de Controversias, Art. 3°, 4°



- De las modificaciones y adiciones al Acuerdo: Ley N°263/93 Capítulo XI Art. 29
- Evaluación y Ajuste: Ley N°263/93 Capítulo XI Art. 27, 28
- Funciones: Ley N°269/93, Capítulo IX, Art. 23
- Órgano del Acuerdo: Ley N°269/93, Capítulo IX, Art. 22, inc. b)
- Potestades: Ley N°269/93, Capítulo IX, Art. 24
- Toma de Decisiones: Ley N°269/93, Capítulo IX, Art. 25

#### COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVÍA

- Controversias en las Decisiones: Ley N°269/93, Capítulo X, Art. 26
- De la Solución de controversias: Ley 269/93, Protocolo sobre Solución de Controversias, Art. 5°
- Órgano del Acuerdo: Ley N°269/93, Capítulo IX, Art. 22 inc.a)

#### COMPATIBILIZACIÓN LEGISLATIVA

- Ley N°269/93, Capítulo III, Art. 7°
- Ley N°269/93, Capítulo VII, Art.16

#### COMUNICACIÓN EN LO RELATIVO A LA NAVEGACIÓN:

- De la Responsabilidad: Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo IV, art 55
- Informaciones Fluviométricas: Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo IV, art 56
- Avisos a los Navegantes y Boletines Meteorológicos: Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo IV, art 57

- Del suministro de la Información: Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo IV, art 58
- Equipamiento de las embarcaciones: Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo IV, art 60
- REGLAMENTO: PLAN DE COMUNICACIONES PARA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN DE LA HIDROVÍA:
  - Canales y Frecuencias: Capítulo IV, Art. 7º
  - Características de las estaciones FW componentes del sistema: Capítulo IV, Art. 15
  - Cartografía: Capítulo II, Art. 2º, Anexo I del Reglamento
  - Componentes del sistema: Capítulo III, Art. 6º
  - Comunicaciones a la FW de la Zona de responsabilidad operativa desde la Embarcación: Capítulo IV, Art. 11
  - Comunicaciones de la FW a las embarcaciones: Capítulo IV, Art. 12
  - Comunicaciones de las FW a la estación costera: Capítulo IV, Art. 13
  - Comunicaciones entre estaciones móviles: Capítulo IV, Art. 14
  - Cuadro descriptivo de las áreas de responsabilidad y de sus servicios de estaciones costeras: Capítulo V, Art. 18, Anexo II del Reglamento
  - Difusión de la información a cursar por las estaciones FW: Capítulo V, Art.17
  - Disposiciones complementarias: Capítulo IV, Art. 16

- Escucha de las embarcaciones: Capítulo IV, Art. 9º
- Funciones del sistema: Capítulo III, Art. 5º
- Idioma: Capítulo IV, Art. 8º
- Normas de procedimiento para las comunicaciones: Capítulo IV, Art. 10
- Objetivo del Plan: Capítulo II, Art. 3º
- Organización: Capítulo II, Art. 4º

#### CONTAMINACIÓN, INCIDENTES:

- Acciones legales: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo V, Art. 99
- Control de operaciones: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo V, Art. 97
- Disposiciones Generales: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo V, Art. 95
- Identificación de los Responsables: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo V, Art. 100
- Inicio y desarrollo de las operaciones: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo V, Art. 98
- Obligación de los países signatarios: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo V, Art. 96

#### CONVOYES, DIMENSIONES MÁXIMAS:

- REGLAMENTO SOBRE RÉGIMEN ÚNICO DE DIMENSIONES MÁXIMAS DE LOS CONVOYES:
  - Embarcaciones con palos fijos: Art. 6º
  - Navegación a empuje: Art. 2º
  - Navegación a remolque acoderada o abarloada: Art 4º

- Navegación a remolque por largo: Art. 3°
- Sistema combinado: Acoderado y por largo: Art. 5°
- Tabla de correspondencia entre desplazamiento de porte bruto de las embarcaciones y fuerza total de tracción estática longitudinal requerida: Anexo A del Reglamento

• **D**

**DECLARANTE:**

- Control de las Obligaciones: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo VIII, Sección 3, Art. 20
- Responsabilidad: Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Capítulo VI, Art. 12

**DESCARGAS:**

- Excepción de la prohibición: Prohibición: Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo IV, Art. 94
- Modo de realizarlas: Prohibición: Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo IV, Art. 92
- Prohibición: Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo IV, Art. 91
- Régimen temporario: Prohibición: Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo IV, Art. 93

**DIMENSIONES MÁXIMAS DE LOS CONVOYES:**

- Ver convoyes

DOCUMENTOS EXIGIBLES:

- Cambio de Destino: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo II, Sección 3, Art 78
- Casos de Arribada Forzosa: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo II, Sección 3, Art 77
- Declaración General: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo II, Sección 1, Art 66
- Despacho de Salida: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo II, Sección 3, Art 75
- Ejemplares a ser entregados a la Llegada: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo II, Sección 2, Art 72
- Ejemplares a ser entregados a la Salida: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo II, Sección 2, Art 73
- Excepciones: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo II, Sección 1, Art 69
- Excepciones: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo II, Sección 3, Art 79
- Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo II, Sección 1, Art 65
- Lista de Pasajeros: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo II, Sección 1, Art 70
- Lista de tripulación: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo II, Sección 1, Art 68
- MIC/DTA: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo II, Sección 1, Art 67

- Plazo de Despacho: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo II, Sección 3, Art 76
- Requerimiento de las documentaciones: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo II, Sección 3, art 74
- Validez de los documentos exigibles: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo II, Sección 1, Art 71

• E

EMBARCACIONES, GRAVAMEN

- Ver gravamen sobre el transporte, embarcaciones o cargamentos

EMBARCACIONES TANQUES:

- Seguridad: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título II, Capítulo III, Art. 10

ESTADÍA EN PUERTO:

- De la estadía en Puerto o lugar de atraque: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo I, art 64
- Régimen Normativo: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo I, art 63

EXENCIÓN DE GRAVAMEN A LA IMPORTACIÓN O EXPORTACIÓN:

- Definición: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo I, Art. 1, inc. L
- Ley N°269/93, Capítulo II, Art. 5°

- Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo III, Art. 4°
- Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo IV, Art. 7°

#### EXPORTACIÓN:

- Ver Exención de gravamen a la importación o exportación

#### • F

#### FORMALIDADES ADUANERAS.

- Del Control: Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Capítulo VIII, Sección 1, Art. 15
- Requisitos que deben cumplir las mercancías: Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Capítulo VIII, Sección 1, Art. 14

#### FRANCOBORDO:

- Modelo de Certificado de Francobordo para buques de la Hidrovía: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Anexo I, Apéndice II
- Plazo de Validez: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título II, Capítulo IV, Art. 12
- Reglamentación: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y seguridad, Título II, Capítulo IV, Art. 13
- REGLAMENTO ÚNICO PARA LA ASIGNACIÓN DE FRANCOBORDO Y ESTABILIDAD:
  - Arrufo existente y medio: Capítulo II, Art. 19, 20
  - Aumento de francobordo: Capítulo II, Art. 24

- Criterios de Estabilidad: Apéndice del Reglamento
- De la altura de superestructura: Capítulo II, Art. 13
- De la altura equivalente de superestructura: Capítulo II, Art. 16
- De la exhibición y características de marcas: Capítulo II, Art. 30, 31, Apéndice 2 y 3 del Reglamento
- De la longitud existente y longitud efectiva: Capítulo II, Art. 14, 15
- De la prueba de estanqueidad: Capítulo II, Art. 12
- De las brazolas de bocas de escotillas: Capítulo II, Art. 10
- De las Puertas de descarga: Capítulo II, Art. 5°
- De las resistencias de las tapas de escotillas: Capítulo II, Art. 11
- De las superestructuras cerradas: Capítulo II, Art. 7°
- De las ventanas y ojos de buey, ubicación: Capítulo II, Art. 17, 18
- De los cierres de bocas de escotillas: Capítulo II, Art. 4°
- De los dispositivos de cierres: Capítulo II, Art. 8°
- De los troncos: Capítulo II, Art. 9°
- Del área mínima de descarga: Capítulo II, Art. 6°
- Del certificado de francobordo. Vigencia y caducidad: Capítulo II, Art. 32, 33 y 34
- Del Francobordo resultante: Capítulo II, Art. 22
- Embarcaciones excluidas: Capítulo I, Art. 2°



- Embarcaciones que requieren de asignación del francobordo, Capítulo 1, Art. 1°
- Estabilidad: Capítulo II, Art. 26
- Factor de flotabilidad: Capítulo II, Art. 21
- Francobordo mínimo: Capítulo II, Art. 25
- Normas para determinar el Francobordo: Capítulo II:
  - Posición real de la línea de cubierta: Capítulo II, Art. 23
  - Visitas e inspecciones: Capítulo II, Art. 27, 28 y 29

FRAUDE, visitas por sospecha de:

Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo IX, Art. 22, 23 inc.c

• G

GARANTÍAS:

- De las Unidades de Transporte: Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Capítulo VII, Art. 13

GRAVAMEN, EXENCIÓN A LA IMPORTACIÓN O EXPORTACIÓN:

- Ver Exención de gravamen a la importación o exportación

GRAVAMEN SOBRE EL TRANSPORTE, EMBARCACIONES O CARGAMENTOS

- Ley N°269/93, Capítulo II, Art. 5°;
- Ley N°269/93, Protocolo Aduanero, Capítulo III, Art. 4°

• H

HECHOS DE FUERZA MAYOR:

- Ver Accidentes

HIDROCARBUROS

- Ver Transporte de Hidrocarburos

• I

IGUALDAD DE OPORTUNIDADES:

- De la contratación de la mano de Obra: Ley 269/93, Protocolo sobre Igualdad de Oportunidades para una Mayor competitividad, Art. 12
- De las denominaciones de los servicios portuarios: Ley 269/93, Protocolo sobre Igualdad de Oportunidades para una Mayor competitividad, Art. 8°
- De las exigencias para la matriculación de embarcaciones: Ley 269/93, Protocolo sobre Igualdad de Oportunidades para una Mayor competitividad, Art. 13
- De las tasas portuarias: Ley 269/93, Protocolo sobre Igualdad de Oportunidades para una Mayor competitividad, Art. 7°
- De los incentivos fiscales, subsidios u otros favores Oficiales a Armadores: Ley 269/93, Protocolo sobre Igualdad de Oportunidades para una Mayor competitividad, Art. 3°
- De los planes de formación y capacitación de los tripulantes de embarcaciones: Ley 269/93, Protocolo sobre Igualdad de Oportunidades para una Mayor competitividad, Art. 5°
- De los trámites y documentos relativos al transporte: Ley 269/93, Protocolo sobre Igualdad

- de Oportunidades para una Mayor competitividad, Art. 10
- Del suministro de combustibles y lubricantes: Ley 269/93, Protocolo sobre Igualdad de Oportunidades para una Mayor competitividad, Art. 6°
- Del tratamiento arancelario: Ley 269/93, Protocolo sobre Igualdad de Oportunidades para una Mayor competitividad, Art. 2°
- Disposiciones Generales: Ley 269/93, Protocolo sobre Igualdad de Oportunidades para una Mayor competitividad, Art. 1°
- Dotaciones de seguridad homogéneas: Ley 269/93, Protocolo sobre Igualdad de Oportunidades para una Mayor competitividad, Art. 4°
- Horarios amplios: Ley 269/93, Protocolo sobre Igualdad de Oportunidades para una Mayor competitividad, Art. 11

#### IGUALDAD DE TRATAMIENTO

- Ley N°269/93, Capítulo III, Art. 6°

#### IMPORTACIÓN:

- Ver Exención de gravamen a la importación o exportación

#### IMPUESTO SOBRE EL TRANSPORTE, EMBARCACIONES O CARGAMENTOS

- Ley N°269/93, Capítulo II, Art. 5°

#### INCIDENTES DE CONTAMINACIÓN:

- Ver Contaminación

#### INFRACCIONES:

- REGLAMENTO ÚNICO DE INFRACCIONES Y SANCIONES DE LA HIDROVÍA:

- **Ámbito de aplicación:** Título I, Capítulo 1° Art. 1°
- **Culpa:** Título I, Capítulo 1° Art. 4°
- **Normas posteriores:** Título I, Capítulo 1° Art. 2°
- **Responsabilidad y Eximición:** Título I, Capítulo 1° Art. 5°
- **Tentativa:** Título I, Capítulo 1° Art. 3°
  
- **INFRACCIONES Imputables al Armador:**  
Título II, Capítulo 1°, Art. 33
  - **Arqueo:** Título II, Capítulo 1°, Sección 4, Art. 44/47
  - **Asignación de francobordo:** Título II, Capítulo 1°, Sección 5, Art. 48/54
  - **Certificados de seguridad:** Título II, Capítulo 1°, Sección 2, Art. 35/42
  - **Comunicaciones en lo relativo a la navegación:** Título II, Capítulo 1°, Sección 12, Art. 75/76
  - **Dotación de seguridad:** Título II, Capítulo 1°, Sección 10, Art. 68/71
  - **Estadía en Puertos:** Título II, Capítulo 1°, Sección 13, Art. 77/79
  - **Habilitación del personal embarcado** Título II, Capítulo 1°, Sección 8, Art. 63
  - **Luces y Marcas:** Título II, Capítulo 1°, Sección 1, Art. 34
  - **Normas para la navegación:** Título II, Capítulo 1°, Sección 11, Art. 72/74
  - **Pilotaje:** Título II, Capítulo 1°, Sección 9, Art. 64/67

- Régimen de Descarga: Título II, Capítulo 1º, Sección 16, Art. 93/95
- Seguridad de Embarcaciones: Título II, Capítulo 1º, Sección 3, Art. 43
- Transporte de Hidrocarburos, Sustancias Nocivas Líquidas, Sustancias Perjudiciales y Mercancías Peligrosas: Título II, Capítulo 1º, Sección 14, Art. 80/90
- Transporte de mercaderías en cubierta: Título II, Capítulo 1º, Sección 6, Art. 55/61
- Transporte de mercaderías sólidas a granel: Título II, Capítulo 1º, Sección 7, Art. 62
- Transporte y vertimientos de Desechos: Título II, Capítulo 1º, Sección 15, Art. 91/92
  
- **INFRACCIONES Imputables al Personal Embarcado. Sanciones aplicables: Título II, Capítulo 2º, Art. 96**
  - Asignación de Francobordo: Título II, Capítulo 2º, Sección 4, Art. 101
  - Certificados de seguridad: Título II, Capítulo 2º, Sección 2, Art. 98/99
  - Comunicaciones en lo relativo a la navegación: Título II, Capítulo 2º, Sección 11, Art. 125/129
  - Disposición General: Título II, Capítulo 2º, Sección 16, Art. 148
  - Dotación de seguridad. Título II, Capítulo 2º, Sección 9, Art. 115
  - Estadía en Puerto: Título II, Capítulo 2º, Sección 12, Art. 130/133

- **Habilitación del personal embarcado:** Título II, Capítulo 2º, Sección 7, Art. 109/110
  - **Luces y marcas:** Título II, Capítulo 2º, Sección 1, Art. 97
  - **Normas para la navegación:** Título II, Capítulo 2º, Sección 10, Art. 117/124
  - **Pilotaje:** Título II, Capítulo 2º, Sección 8, Art. 111/114
  - **Régimen de las descargas:** Título II, Capítulo 2º, Sección 15, Art. 145/147
  - **Seguridad de las embarcaciones:** Título II, Capítulo 2º, Sección 3, Art. 100
  - **Transporte de Hidrocarburos, Sustancias Nocivas Líquidas, Sustancias perjudiciales y mercancías peligrosas:** Título II, Capítulo 2º, Sección 13, Art. 134/142
  - **Transporte de mercancías sobre cubierta:** Título II, Capítulo 2º, Sección 5, Art. 102/107
  - **Transporte de mercancías sólidas a granel:** Título II, Capítulo 2º, Sección 6, Art. 108
  - **Transporte y vertimiento de desechos:** Título II, Capítulo 2º, Sección 14, Art. 143/144
- **Del Procedimiento Administrativo. Aplicación del Régimen del Reglamento. Ley aplicable:** Título III, Capítulo 1º, Art. 149
    - **Acta de infracción. Contenido del acta:** Art. 156/157

- Autoridad Competente: Art. 150
  - Cómputo de plazos: Art. 154
  - Falta de presentación: Art. 160
  - Garantías: Art. 153
  - Notificación de infracciones: Art. 158
  - Presentación en el procedimiento: Art. 159
  - Principio de celeridad: Art. 151
  - Principio de informalidad: Art. 152
  - Resolución firme: Art. 155
- 
- Representación. Facultad de la Autoridad Competente: Título III, Capítulo 2º, Art. 161
  - Legitimación: Título III, Capítulo 2º, Art. 162
  - Obligación de representación: Título III, Capítulo 2º, Art. 163
  - Representación especial: Título III, Capítulo 2º, Art. 164
  - Cesación de la representación: Título III, Capítulo 2º, Art. 165
  - Pago de Multas: Título III, Capítulo 3º, Art. 166/167
  - Contralor de la Administración. Revisión Judicial. Ley Aplicable: Título III, Capítulo 4º, Art. 168/169
  - Disposiciones Complementarias: Título IV

## INFRACCIONES ADUANERAS

- Responsabilidad: Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Capítulo VI, Art. 12
- Sospecha de Fraude: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo IX, Art. 22

**INSPECCIONES, RÉGIMEN DE:**

- Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título II, Capítulo II, Art. 6°
- REGLAMENTO DE RECONOCIMIENTO, INSPECCIONES Y CERTIFICADOS PARA EMBARCACIONES:
  - De la Autoridad Competente: Capítulo 1, Punto 1.5.1
  - Facultades de los Inspectores: Capítulo 1, Punto 1.5.2
  - Dictamen desfavorable. Medidas correctivas: Capítulo 1, Punto 1.5.3
  - Navegación hasta el astillero de reparaciones: Capítulo 1, Punto 1.5.4
  - Certificado de Seguridad: Capítulo 1, Punto 1.6
  - Presunción de navegabilidad: Capítulo 1, Punto 1.7
  - Mantenimiento de las condiciones de seguridad: Capítulo 1, Punto 1.8
  - De los siniestros: Capítulo 1, Punto 1.9
  - Libro de registro de reconocimiento e inspecciones: Capítulo 2, Punto 2.2
  - De las inspecciones: Capítulo 2, Punto 2.3

• **L**

**LIBERTAD DE NAVEGACIÓN**

- Ley N°269/93, Capítulo II, Art. 4°- 5°
- Ley N°269/93, Capítulo IV, Art. 9°

• **M**

**MATRICULACIÓN DE LA EMBARCACIÓN:**

- REGLAMENTO DE EXIGENCIAS COMUNES PARA LA MATRICULACIÓN DE EMBARCACIONES:



- Alcance de la matriculación: Capítulo II Art. 6°
- Ámbito de aplicación: Capítulo I Art. 2°
- Autoridad competente: Capítulo I Art. 3°
- Del distintivo del marcado o inscripción: Capítulo IV, Art. 10
- Del domicilio del propietario o Armador: Capítulo II Art. 5°
- Fletamento o arrendamiento a casco desnudo: Capítulo III, Art. 9°
- Información a ser transmitida: Capítulo V, Art. 12
- Propietario o Armador: Capítulo II Art. 4°
- Requisitos exigibles a embarcaciones nuevas: Capítulo III, Art. 7°
- Requisitos exigibles a embarcaciones usadas: Capítulo III, Art. 8°
- Sistema de intercambio de información. Formulario. Capítulo V, Art. 11, Anexo I del Reglamento

## MEDIO AMBIENTE

- Ley N°269/93, Capítulo XV, Art. 34

## MERCANCIAS PELIGROSAS:

- Aplicación supletoria: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo II, Art. 86, 89
- De la documentación: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo II, art 83, 1er. y 2do. párrafo
- Definición: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo I, art 82, inc. g)
- Información de siniestros: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo II, art 84

**MERCADERIAS SOBRE CUBIERTA:**

- Ver transporte de mercaderías en cubierta

**MIC/DTA:**

- Definición: Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Capítulo I, Art. 1°, inc.g
- Del refrendo: Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Capítulo VIII, Sección 1, Art. 16; Sección 2 Art. 18;
- Del tránsito Aduanero Internacional: Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Capítulo VI, Art. 10
- En la Aduana de Destino: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo VIII, Art. 21
- Instrucciones para llenar el formulario: Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Apéndice II
- Modelo del Formulario: Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Apéndice II

• N

**NAVEGACIÓN, NORMAS PARA LA**

- Casos de varadura o encalladura: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo III, art 48
- Clausura de canales: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo III, art 49
- Dimensiones de los Convoyes: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo III, art 54
- Intercambio de Información: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo III, art 51

- Maniobra de Armado y Desarmado de Convoyes: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo III, art 53
- Reglas Generales para la Navegación: : Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo III, art 46
- Reglas para la Navegación en Canales: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo III, art 47
- Zona de Armado y Desarmado de Convoyes: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo III, art 52
- Zonas de Espera, Fondeo, Alijo y Complemento de Cargas: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título V, Capítulo III, art 50

• O

OBJETO DEL TRATADO DE HIDROVÍA:

- Ley N°269/93, Capítulo I, Art. 1°

OBSTÁCULOS NO PERMANENTES PARA LA NAVEGACIÓN

- Acciones inmediatas y preliminares: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título IV, Capítulo II, art 38, 3er. párrafo.
- De la intimación al Responsable: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título IV, Capítulo II, art 39, 2do. Párrafo
- Definición: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título IV, Capítulo II, art 37
- Ejecución de las Operaciones: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título IV, Capítulo II, art 38

- Responsabilidad de los Países signatarios: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título IV, Capítulo II, art 39

#### OFICIALES FLUVIALES:

- Condición en que puede ejercer el pilotaje: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 21, 24 2do. párrafo
- Conocimiento de la zona: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 23
- Del mantenimiento de la habilitación / rehabilitación: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 27
- Habilitación por zonas: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 26

#### • P

#### PATRONES:

- Condición en que puede ejercer el pilotaje: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 21, 24 2do. Párrafo
- Conocimiento de la zona: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 23
- Del mantenimiento de la habilitación / rehabilitación: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 27
- Habilitación por zonas: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 26

## PERSONAS EN PELIGRO

- Ver Búsqueda de personas en peligro

## PILOTAJE

- Conocimiento de la zona: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 23
- De la Habilitación, Requisitos: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 24
- De los Aspirantes a Piloto: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 28
- Del mantenimiento de la habilitación / rehabilitación: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 27
- Excepción: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 25
- Facilidades: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 29
- Funciones del Piloto: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 19
- Funciones del Piloto: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 19
- Habilitación por zonas: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 26
- Obligatoriedad del pilotaje: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo I, art 21

- Optimización de Servicios: Ley N°269/93, Capítulo VI, Art. 20,21
- Optimización de Servicios: Ley N°269/93, Capítulo VI, Art. 20,21

#### PRACTICAJE

- Ejercicio de Practicaje: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo III, art 81
- No obligatoriedad: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo III, art 80
- Optimización de servicio: Ley N°269/93, Capítulo VI, Art. 20
- Reducción de costos, tratamiento igualitario para con los armadores: : Ley N°269/93, Capítulo VI, Art. 21

#### PRECINTOS ADUANEROS:

- Cargas con imposibilidad de colocación de las precintas: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo V, Art. 9
- Condiciones mínimas: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo V, Art. 8°; Apéndice I
- De la Colocación: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo V, Art. 8, párrafo 2
- En la Aduana de Destino: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo VIII, Sección 3, Art. 20
- Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Apéndice 1 Punto 3, inc.a, b, c.
- Protección Jurídica: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo V, Art. 8, párrafo 2

- Optimización de Servicios: Ley N°269/93, Capítulo VI, Art. 20,21
- Optimización de Servicios: Ley N°269/93, Capítulo VI, Art. 20,21

#### PRACTICAJE

- Ejercicio de Practicaje: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo III, art 81
- No obligatoriedad: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo III, art 80
- Optimización de servicio: Ley N°269/93, Capítulo VI, Art. 20
- Reducción de costos, tratamiento igualitario para con los armadores: : Ley N°269/93, Capítulo VI, Art. 21

#### PRECINTOS ADUANEROS:

- Cargas con imposibilidad de colocación de las precintas: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo V, Art. 9
- Condiciones mínimas: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo V, Art. 8°; Apéndice I
- De la Colocación: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo V, Art. 8, párrafo 2
- En la Aduana de Destino: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo VIII, Sección 3, Art. 20
- Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Apéndice 1 Punto 3, inc.a, b, c.
- Protección Jurídica: Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, Capítulo V, Art. 8, párrafo 2

**PROTOCOLO SOBRE ASUNTOS ADUANEROS**

- **Ámbito de aplicación:** Capítulo II, Art. 2, 3

**PROTOCOLO SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD: Ley N°269/93**

- **Adaptación de Instrumentos Internacionales:** Título I Art 3°
- **Objeto:** Título I Art. 1
- **Régimen sancionatorio:** Título I Art 2

**PUERTOS**

- **Ley N°269/93, Capítulo VIII, Art. 19**
- **Servicios Portuarios**
- **Tasas portuarias:** Ley 269/93, Protocolo sobre Igualdad de Oportunidades para una Mayor competitividad, Art. 7°
- **REGLAMENTO: GLOSARIO UNIFORME DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS DE LA HIDROVÍA**
  - **Comparativas de denominaciones de los Servicios Portuarios:** 4.0
  - **Conclusiones y Recomendaciones:** 6.0
  - **Denominaciones propuestas para los servicios portuarios:** 5.0
  - **Función de los Puertos:** 1.0
  - **Servicios Portuarios por país:** 3.0,
    - **Puertos de Argentina:** 3.1
    - **Puertos de Bolivia:** 3.2
    - **Puertos de Brasil:** 3.3
    - **Puertos de Paraguay:** 3.4
    - **Puertos de Uruguay:** 3.5



• R

**RECONOCIMIENTO:**

– **REGLAMENTO DE RECONOCIMIENTO,  
INSPECCIONES Y CERTIFICADOS PARA  
EMBARCACIONES:**

- Alcance y periodicidad de los distintos tipos de reconocimiento: Capítulo 2, Punto 2.5
- Directrices sobre reconocimientos en embarcaciones de la Hidrovía: Anexo II del Reglamento
- Libro de registro de reconocimiento e inspecciones: Capítulo 2, Punto 2.2
- Prescripciones mínimas de los reconocimientos intermedios y de renovación: Capítulo 2, Punto 2.6
- Prescripciones mínimas para reconocimientos de embarcaciones gaseras: Capítulo 2, Punto 2.7
- Prescripciones mínimas para reconocimientos de embarcaciones tanques, quimiqueras y de carga combinada: Capítulo 2 Punto 2.8
- Reconocimientos de seguridad de electricidad: Capítulo 3 Punto 3
- Reconocimientos de seguridad de equipo: Capítulo 3 Punto 4
- Reconocimientos de seguridad de máquinas: Capítulo 3 Punto 2.
- Reconocimientos de seguridad de radio: Capítulo 3 Punto 5
- Régimen para la realización de los reconocimiento: Capítulo 2, Punto 2.4
- Tipos de Reconocimientos: Capítulo 2, Punto 2.1

- Reconocimiento a buques inactivos: 2.1.6
- Reconocimiento adicional: 2.1.5
- Reconocimiento de renovación: 2.1.3
- Reconocimiento inicial: 2.1.1
- Reconocimiento intermedio: 2.1.4
- Reconocimiento periódico: 2.1.2

#### REMOLQUE EN PUERTO:

- Ejercicio de Practicaje: Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo III, art 81
- No obligatoriedad: Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título VI, Capítulo III, art 80

#### RESERVA DE CARGA

- Regional: Ley N°269/93, Capítulo V, Art. 10
- Nacional : Ley N°269/93, Capítulo V, Art. 11
  - Excepción: Transporte de cabotaje nacional, Ley N°269/93, Capítulo V, Art. 11, párrafo 2°

#### • S

#### SALVAMENTO DE EMBARCACIONES Y BIENES:

- Ver Asistencia y Salvamento de embarcaciones y bienes:

#### SALVAMENTO DE PERSONAS EN PELIGRO:

- Ver Búsqueda de personas en peligro

**SANCIONES:**

– **REGLAMENTO ÚNICO DE INFRACCIONES Y SANCIONES DE LA HIDROVÍA:**

- Aplicación Condicional. Facultad de Exención: Título I, Capítulo 5º, Art. 23
- Aplicación de sanciones: Título I, Capítulo 2º, Art. 16
- Atenuantes y agravantes. Criterios de apreciación: Título I, Capítulo 3º, Art. 19
- Clases de sanciones: Título I, Capítulo 2º, Art. 6º
  - Apercibimiento: Art. 14
  - Cancelación de la habilitación para navegar en tramo: Art. 9
  - Cancelación de la Habilidad para navegar: Art. 7º
  - Multa: Art. 13
  - Prohibición para navegar: Art. 11
  - Suspensión de la habilitación para navegar: Art. 8º
  - Suspensión de la habilitación para navegar en el tramo: Art. 10
  - Suspensión temporaria para navegar: Art. 12
- Computo de Sanciones: Título I, Capítulo 6º, Art. 25
- Escala Sancionatoria: Título I, Capítulo 4º, Art. 22
- Extinción de la Acción: Título I, Capítulo 7º, Art. 26
- Extinción de la sanción: Título I, Capítulo 7º, Art. 28
- Facultades de los países signatarios: Título I, Capítulo 2º, Art. 18
- Gastos: Título I, Capítulo 8º, Art. 32
- Géneros: Título I, Capítulo 4º, Art. 21

- Interrupción de la prescripción: Título I, Capítulo 7º, Art. 30
- Medidas de policía. Interdicción de salida e interrupción de la navegación: Título I, Capítulo 8º, Art. 31
- No sustitución de sanciones: Título I, Capítulo 2º, Art. 15
- Periodicidad de la Facultad de exención: Título I, Capítulo 5º, Art. 24
- Personal embarcado: Título I, Capítulo 2º, Art. 17
- Prescripción de la Acción : Título I, Capítulo 7º: Art. 27
- Prescripción de la sanción: Título I, Capítulo 7º, Art. 29
- Reincidencia. Plazos: Título I, Capítulo 4º, Art. 20

#### SEGURIDAD DE LA CARGA:

- Reglamentación: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título II, Capítulo V, Sección 1, art 14
- Responsabilidad: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título II, Capítulo V, Sección 1, art 15

#### SEGURIDAD, DOTACIÓN DE

- Definición: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo II, art 30
- Del certificado: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo II, art 31
- Esquema de dotación de seguridad: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo II, art 33

- Modelo de Certificado de Dotación de seguridad: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Apéndice II
- Obligatoriedad del certificado: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo II, art 34
- Vigencia del Certificado: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título III, Capítulo II, art 32

#### SEGURIDAD RELATIVAS A LAS EMBARCACIONES Y A LAS CARGAS:

- Fuente del Régimen Normativa: Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título II, Capítulo I, Art. 4°

#### SEGUROS:

- Del ámbito de Cobertura: Ley 269/93, Protocolo sobre Seguros, Capítulo IV, Art. 5°
- Del pago de las primas: Ley 269/93, Protocolo sobre Seguros, Capítulo IV, Art. 6°
- Mecanismos de contralor: Ley 269/93, Protocolo sobre Seguros, Capítulo III, Art. 4°
- Obligatoriedad del seguro: Ley 269/93, Protocolo sobre Seguros, Capítulo II, Art. 2°, 3°
- Riesgos asegurables: Ley 269/93, Protocolo sobre Seguros, Capítulo II, Art. 2°
- Sistema común de cobertura: Ley 269/93, Protocolo sobre Seguros, Capítulo I, Art. 1°

#### SEÑALIZACIÓN:

- Ver balizamiento

#### SINIESTROS:

- Ver averías

## SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

- De los árbitros: Ley 269/93, Protocolo sobre Solución de Controversias, Art. 6°, 2do. Párrafo
- De los idiomas oficiales: Ley 269/93, Protocolo sobre Solución de Controversias, Art. 18
- Del incumplimiento del laudo arbitral: Ley 269/93, Protocolo sobre Solución de Controversias, Art. 14
- Intervención de la Comisión del Acuerdo: Ley 269/93, Protocolo sobre Solución de Controversias, Art. 3°, 4°
- Intervención de un Tribunal Arbitral: Ley 269/93, Protocolo sobre Solución de Controversias, Art. 6°, 7°, 8°, 9°, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17
- Intervención del C.I.H.: Ley 269/93, Protocolo sobre Solución de Controversias, Art. 5°, 8°
- Ley N°269/93, Capítulo X, Art. 26
- Medidas a adoptar: Ley 269/93, Protocolo sobre Solución de Controversias, Art. 2°, 3°

## SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS

- De la documentación: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo II, art 83, 3er párrafo
- Definición: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo I, art 82, inc. c)
- Obligatoriedad del seguro: Ley 269/93, Protocolo sobre Seguros, Capítulo II, Art. 3°
- Prohibición de descarga: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo IV, Art. 91

## SUSTANCIAS PERJUDICIALES

- Definición: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo I, art 82, inc. c)

• T

**TRANSBORDO DE MERCADERÍAS:**

- Del Control Aduanero: Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Capítulo VIII, Sección 2, Art. 17; Art. 19

**TRÁNSITO ADUANERO:**

- Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Capítulo VI, Art. 10

**TRANSPORTADOR:**

- De la responsabilidad: Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Capítulo VI, Art. 11

**TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS**

- Aplicación supletoria: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo II, art 89
- De la documentación: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo II, art 83, 3er párrafo
- Definición: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo I, art 82, inc.c)
- Información de siniestros: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo II, art 84
- Obligatoriedad del seguro: Ley 269/93, Protocolo sobre Seguros, Capítulo II, Art. 3°
- Prohibición de descarga: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo IV, Art. 91

**TRANSPORTE DE MERCADERIAS SOBRE CUBIERTA:**

- De la Autorización: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título II, Capítulo V, Sección 2, art 16
- Del Certificado de Troja: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título II, Capítulo V, Sección 2, art 16
- Régimen Normativo, Disposición Transitoria: Ley 269/93, Protocolo sobre Navegación y Seguridad, Título II, Capítulo V, Sección 2, art 17
- **REGLAMENTO ÚNICO DE TRANSPORTE DE MERCADERÍAS SOBRE CUBIERTA EN EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA: ANEXO REGLAMENTOS:**

- Accesibilidad: Art. 7
- Barandillas de Seguridad: Art. 10
- Cargas que pueden ser transportadas: Art. 2º
- Circunstancias Excepcionales: Art. 18
- Duplicado de planos y cálculos aprobados: Art. 16
- Elementos de Trincado: Art. 12
- Embarcaciones excluidas: Art. 3º
- Embarcaciones Tanques: Art. 9º
- Emisión del Certificado: Art. 15
- Estabilidad: Art. 4º
- Inspección de Constatación: Art. 14
- Lugares libres: Art. 8º
- Planos y Cálculos: Art. 13
- Resistencia de la Zona de Apoyo: Art. 6º
- Trincado de las mercaderías: Art. 11
- Vigencias de la Autorización: Art. 18
- Visibilidad: Art. 5º



- REGLAMENTO ÚNICO DE INFRACCIONES Y SANCIONES DE LA HIDROVÍA
  - Título II Capítulo 2º, Sección 5, Art. 102/107

#### TRANSPORTE DE MERCANCÍAS SÓLIDAS A GRANEL

- Fuente Normativa: Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título II, Capítulo V, Sección 2, art 17

#### TRANSPORTE, GRAVAMEN:

- Ver Gravamen sobre el transporte, embarcaciones o cargamentos

#### TRANSPORTE Y VERTIMIENTOS:

- Prohibición: Ley 269/93, Protocolo Sobre Navegación y Seguridad, Título VII, Capítulo III, Art. 90

#### TRIBUTO O DERECHO SOBRE EL TRANSPORTE, EMBARCACIONES O CARGAMENTOS

- Ley N°269/93, Capítulo II, Art. 5º

### • U

#### UNIDADES DE TRANSPORTE:

- Condiciones mínimas: Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Capítulo III, Art. 6
- Condiciones técnicas: Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Capítulo III, Art. 5
- Constitución de garantía: Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Capítulo VII, Art. 13
- De la habilitación de depósitos particulares: Ley N°269/93, Protocolo sobre asuntos Aduanero, Capítulo III, Art. 7

• V

VISITAS POR SOSPECHA DE FRAUDE:

Ley N°269/93, Protocolo sobre Asuntos  
Aduaneros, Capítulo IX, Art. 22, 23 inc.c

## GLOSARIO

## GLOSARIO

## • A

**ABORDAJE:** Colisión de dos navíos comerciales. La reglamentación legal de abordaje se extiende sin embargo a las averías sin colisión, que resultan por ejemplo, de los remolinos ocasionados por el desplazamiento de uno de los navíos.

**ACCIÓN CONJUNTA:** el empleo de medios de varios países signatarios bajo un único mando.

**ACUERDO:** Se entiende por tal, el Acuerdo de “Santa Cruz de la Sierra” sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres, Puerto de Nueva Palmira)

**ADUANA DE DESEMBARQUE FLUVIAL:** Oficina aduanera bajo cuya jurisdicción se concluye el tramo fluvial de una operación de tránsito aduanero internacional, o se transbordan las mercancías a otro medio de transporte.

**ADUANA DE DESTINO:** Oficina aduanera del territorio que comprende los cinco países signatarios de este Acuerdo bajo cuya jurisdicción se concluye una operación de tránsito aduanero internacional y donde se ampararán las mercancías a un nuevo régimen aduanero.

**ADUANA DE EMBARQUE FLUVIAL:** Oficina aduanera bajo cuya jurisdicción se realiza el transbordo de las mercancías, o se inicia el tramo fluvial de una operación de tránsito aduanero internacional.

**ADUANA DE PARTIDA:** Oficina aduanera del territorio que comprende los cinco países signatarios del Acuerdo, bajo cuya jurisdicción se inicia una operación de tránsito aduanero internacional y donde son cargadas las mercancías en las unidades de transporte y colocados los precintos aduaneros.

**ALADI:** Asociación Latinoamericana de Integración.

**ALJO:** Es la descarga total o parcial de la carga de un buque o embarcación a otro con la finalidad de disminuir su calado.

**ALTURA:** Altura del punto más elevado de la estructura de la embarcación sobre la línea de flotación.

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

**ARMADOR:** Se considera Armador a las personas, naturales o jurídicas, que tengan en explotación con fines comerciales una o más embarcaciones.

**ASIGNACIÓN DE REMOLQUE:** Autorización especial que otorga la Autoridad Competente a un buque, que no sea remolcador, para remolcar 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.

**AVERÍA SIMPLE O PARTICULAR:** Se llama avería simple a todo gasto o perjuicio causado al buque por cualquier motivo, siempre que no haya sido producido voluntariamente.

**AVERÍA GRUESA O COMÚN:** Existe avería común cuando se incurre intencionada y razonablemente en sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el propósito de preservar de un peligro los bienes expuestos en una aventura marítima común.

---

GLOSARIO

---

• B

**BUQUE CON CAPACIDAD DE MANIOBRA RESTRINGIDA:** Es todo buque que, debido a la naturaleza de su trabajo, tiene reducida su capacidad para maniobrar en la forma exigida por el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Hidrovía y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque.

**BUQUE DE GUERRA:** Es todo buque perteneciente a las Fuerzas Armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentra bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de ese Estado, cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente y cuya dotación está sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares.

**BUQUE DE PROPULSIÓN MECÁNICA:** Significa todo buque movido por una máquina.

**BUQUE DE VELA:** Significa todo buque navegando a vela siempre que su máquina propulsora, en caso de llevarla, no se esté utilizando.

**BUQUE DEDICADO A LA PESCA:** Significa todo buque que esté pescando con redes, líneas, aparejos de arrastre u otras artes de pesca que restrinjan su maniobrabilidad; esta expresión no incluye a los buques que pesquen con curricán u otro arte de pesca que no restrinja su maniobrabilidad.

**BUQUE MOTOR (B/M):** Embarcación con cubierta completa propulsada 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 casco múltiples se agregará Catamarán, Trimarán, etc., según corresponda.

**BUQUE O EMBARCACIÓN:** Es toda construcción flotante autopropulsada o no, destinada a navegar por el agua.

**BUQUE RESTRINGIDO POR SU CALADO:** Significa un buque de propulsión mecánica que, por razón de su calado en relación con la profundidad y la anchura disponible del agua navegable, tiene una capacidad muy restringida de apartarse de la derrota que está siguiendo.

**BUQUE SIN GOBIERNO:** Significa todo buque que por cualquier circunstancia excepcional es incapaz de maniobrar en la forma exigida por este Reglamento y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque.

**BUQUE:** Designa a toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua.

**BUQUES O EMBARCACIONES PÚBLICAS:** Son los afectados al servicio del poder público sin fines de comercio

### • C

**CAPITÁN:** Es el representante del armador a bordo del buque, como tal posee facultades amplísimas que pueden llegar hasta a la venta del buque y su cargamento. Ejerce el mando del buque y toma todas las decisiones a bordo. Es responsable de la navegación, de conducir la tripulación, el pasaje y la mercancía a su puerto de destino en condiciones de seguridad.

**CENTRO DEL BUQUE:** El centro del buque será el punto medio de la eslora.

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

**CIH:** Comité Intergubernamental de la Hidrovía.

**CONTAMINACIÓN:** La introducción en el medio acuático desde una embarcación de la Hidrovía u otra en navegación, fondeada o amarrada, en forma directa o indirecta por la acción deliberada o accidental del hombre, de sustancia o residuos, causando efectos perjudiciales tales como daños en la biota, peligros para la salud humana, obstáculos para las actividades en el ambiente acuático, incluida la pesca, deterioro de la calidad del agua y reducción de los atractivos naturales y recreativos.

**CONTROL ADUANERO:** Conjunto de medidas tomadas para asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la aduana esté encargada de aplicar.

**CP:** Capitanía de Puertos de Bolivia.

**CUBERTADA:** Es la carga que se 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 la Hidrovía.

**CUBIERTA DE FRANCOBORDO:** Es aquella a partir de la cual se mide el francobordo. Será la cubierta completa más elevada que el buque posea y tal que todas sus aberturas situadas sobre las partes expuestas de la misma, dispongan de medios permanentes de cierre que aseguren su estanqueidad. Podrán adoptarse como cubierta de francobordo una cubierta inferior, siempre que sea una cubierta completa y permanente, continua de proa o popa, al menos entre el espacio de las máquinas propulsoras y los mamparos de piques y continua de banda a banda. Si se adopta como cubierta de francobordo una cubierta inferior, la parte del casco que se extiende por encima de la



cubierta de francobordo se considerará como una superestructura en lo que respecta a la asignación de francobordo.

• **D**

**DECLARANTE:** Persona que de acuerdo a la legislación de cada país signatario, solicita el inicio de una operación de tránsito aduanero internacional en los términos del presente Protocolo, presentando un Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero ante la aduana de partida y responde frente a las autoridades competentes por la exactitud de su declaración.

**DEPÓSITO ADUANERO:** Régimen especial en virtud del cual las mercancías son almacenadas bajo control de la aduana en un recinto aduanero constituido por edificación, con o sin playa, en un área determinada y habilitado para almacenar mercancías con suspensión del pago de los gravámenes de importación o exportación.

**DESECHOS PELIGROSOS:** todo desecho que pueda producir o contribuir a producir lesiones o enfermedades graves, incluso con riesgos de muerte o que constituya una amenaza sustancial a la salud humana o para el medio ambiente, si se lo manipula inadecuadamente.

**DH y N:** Dirección de Hidrografía y Navegación – Brasil.

**DNCPVN:** Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables – Argentina.

**DNH/MTOP:** Dirección Nacional de Hidrografía – Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Uruguay.

**DPC:** Directoría de Portos e Costas – Brasil.

**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 .

• E

**ECHAZÓN:** el acto de arrojar voluntariamente al agua bienes materiales contaminantes, que pueden corresponder a las embarcaciones de la Hidrovía u otras como a la larga, con el fin de preservar la seguridad de aquellas.

**EDAD DE LA EMBARCACIÓN:** Es el período transcurrido desde la fecha de puesta de quilla que consta en el documento de matriculación de la Embarcación.

**EMBARCACIÓN E LA HIDROVÍA:** Es toda Embarcación de la matrícula de un País Signatario que haya sido registrada como Embarcación de la Hidrovía, en el registro respectivo de dicho País.

**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 alíscafos, hovercraft y embarcaciones de alta velocidad monocasco o multicasco de planeo o semiplaneo, cuya velocidad, en m/s, sea superior a  $3,7 \nabla^{0,1667}$ , donde  $\nabla$  es el volumen de carena en la flotación de proyecto, en  $m^3$ .

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

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

**EMBARCACIÓN PARA CARGA A GRANEL:** Embarcación utilizada principalmente para el transporte de sustancias sólidas a granel. Cuando el peso específico de la carga supere  $1,3 \text{ t/m}^3$ , 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.

**EMBARCACIÓN PARA CARGA GENERAL:** Embarcación exclusivamente dedicada al transporte de mercaderías no consideradas particularmente en otras definiciones .

**EMBARCACIÓN PARA 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 persona.

**EMBARCACIÓN PARA CARGA MINERAL:** Embarcación construida para el transporte de minerales sólidos a granel.

**EMBARCACIÓN PARA 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.

**EMBARCACIÓN PARA CONTENEDORES:** Embarcación construida o adaptada para el transporte de contenedores exclusivamente.

**EMBARCACIÓN PARA PASAJEROS:** Embarcación que transporta más de doce pasajeros, entiéndase por pasajero toda persona mayor a un año de edad, que no sea Capitán o un miembro de la tripulación o cualquier persona empleada a bordo.

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

**EMBARCACIÓN SIN PROPULSIÓN (S/P):** Embarcación sin medios propios de propulsión. En el caso que además no lleve tripulación, ni gobierno se denominará: a) Barcaza, si posee bodegas o tanques bajo cubierta, b) Ponton, si no posee bodegas o tanques bajo cubierta.

**EMBARCACIÓN 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 esta 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.

**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.

**EMBRATEL:** Empresa Brasileira de Telecomunicaciones.

**ESLORA:** Se considerará como eslora – en metros- la de la flotación correspondiente al calado de diseño. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mide esta eslora será paralela a la flotación de proyecto.

**ESTACIÓN COSTERA:** Estación Terrestre del Servicio Móvil Marítimo.

**ESTADO RECTOR DE PUERTO:** Autoridad de la Administración con jurisdicción en puertos y vías navegables del País Signatarios, encargada de constatar las condiciones de seguri-

dad y de prevención de la contaminación, en buques de bandera extranjera.

**ESTIBADOR:** La misión del estibador es la ejecución de los trabajos necesarios para cargar las mercaderías a bordo de los buques en el puerto de origen y descargarlas en el puerto de destino.

**ETA:** Hora estimada de arribo.

• **F**

**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 1% del peso total estimado.

**FRANCOBORDO:** El francobordo asignado es la distancia medida verticalmente, en el centro del buque, desde el borde superior de la línea de cubierta hasta el borde superior de la línea horizontal de la marca de francobordo.

**FW:** Estación del Servicio de Movimiento de Barcos y Servicio de Operaciones Portuarias, simultáneamente.

• **G**

**GARANTÍA:** Obligación que se contrae a satisfacción de la aduana, con el objeto de asegurar el pago de los gravámenes o el cumplimiento de otras obligaciones contraídas frente a ella.

**GRAVÁMENES A LA IMPORTACIÓN O EXPORTACIÓN:** Derechos aduaneros y cualquier otro recargo de efectos equivalentes, sean de carácter fiscal, monetario, cambiario o de otra naturaleza, que incidan sobre las importaciones y exportaciones. No quedan comprendidos en este concepto las

tasas y recargos análogos cuando respondan al costo de los servicios prestados.

• H

**HCP:** Hora confirmación de paso.

**HIDROAVIACIÓN:** Designa a toda aeronave proyectada para maniobrar sobre las aguas.

• I

**IMBORNALES:** Nombre de los agujeros que se practican sobre la cubierta del barco para que salga el agua.

**INCIDENTE DE CONTAMINACIÓN:** el suceso que causa o puede potencialmente causar una descarga o una echazón de hidrocarburos o de sustancias nocivas y que requiere la realización de una operación inmediata de lucha a fin de eliminar o reducir sus efectos nocivos en el medio acuático, sobre los bienes, la salud humana o el bienestar público.

• L

**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.

**LIBERTAD DE NAVEGACIÓN:** Es el derecho de todo buque o embarcación a navegar las aguas de la Hidrovía enarbolando el pabellón del Estado en que se halla registrado.

**LIBERTAD DE TRÁNSITO:** Es el derecho de paso, consagrado internacionalmente, de buques o embarcaciones con las personas y mercancías que transportan, por las aguas territoriales de los países signatarios del acuerdo dentro de la Hidrovía.

**LUCES DE COSTADO:** Son una luz verde en la banda de estribor y una luz roja en la banda de babor que muestran cada una su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 112,5 grados, fijadas de forma que sean visibles desde la proa hasta 22,5 grados de popa del través de su costado respectivo. En los buques de eslora inferior a 20 metros, las luces de costado podrán estar combinadas

**LUZ CENTELLEANTE:** Es una luz que produce centelleos a intervalos regulares, con una frecuencia de 120 o más centelleos por minuto.

**LUZ DE ALCANCE:** Es una luz blanca colocada lo más cerca posible de la popa, que muestra su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 135 grados, fijada de forma que sea visible en un arco de 67, 5 grados contados a partir de la popa hacia cada una de las bandas del buque.

**LUZ DE REMOLQUE:** Es una luz amarilla de las mismas características que la “luz de alcance”.

**LUZ DE TOPE:** Es una luz blanca colocada sobre el eje longitudinal del buque, que muestra su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 225 grados, fijada de forma que sea visible desde la proa hasta 22,5 grados a popa del través de cada costado del buque.

**LUZ TODO HORIZONTE:** Es una luz que es visible sin interrupción en un arco de horizonte de 360 grados

## • M

**MANGA:** Es el ancho máximo –en metros- del buque, medido en el centro del mismo hasta la línea de trazado de la cuaderna en buques con forro metálico, o paralela hasta la superficie externa del forro en los casos de madera.

**MANIFIESTO INTERNACIONAL DE CARGA/DECLARACIÓN DE TRÁNSITO ADUANERO, ("MIC/DTA"):** El documento por el cual el declarante indica ante la aduana de partida el régimen aduanero que debe darse a las mercancías y proporciona las informaciones necesarias para su aplicación.

**MEDIO O UNIDAD DE TRANSPORTE:** Embarcación, barcaza, convoy, remolcador, vagón ferroviario, camión, contenedor o cualquier otro vehículo utilizado para el transporte de mercancías.

**MERCANCIAS PELIGROSAS:** aquellas mercancías que en virtud de ser explosivas, gases comprimidos o licuados, inflamables, combustibles, venenosas, infecciosas, radioactivas o corrosivas, necesitan un embalaje, marcado, segregación, manipuleo o estiba especial.

• O

**OPERACIÓN DE TRÁNSITO ADUANERO INTERNACIONAL:** Transporte de mercancías desde la jurisdicción de una aduana de partida hasta la jurisdicción de una aduana de destino ubicada en otro país, bajo el régimen establecido en el presente Protocolo.

**OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL:** Persona jurídica habilitada para realizar operaciones de transporte de mercancías por más de un modo en los términos del presente Protocolo. Pertenece a este grupo cualquier material que presente alguna de las características siguientes: inflamabilidad, corrosividad, explosividad, reactividad, toxicidad o bioacumulación.

**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.

• P

**PERPENDICULARES:** Las perpendiculares de proa y de popa deberán tomarse en los extremos correspondientes de la eslora. La perpendicular de proa debe coincidir con la cara externa de la roda, en su interdicción con la flotación

**PGN:** Prefectura General Naval – Paraguay.

**PILOTAJE :** Es la acción por la cual el Piloto aconseja y asesora al Capitán de la navegación y maniobra en los ríos, pasos y canales de la Hidrovía.

**PITADA CORTA:** Significa un sonido de una duración aproximada de un segundo.

**PITADA LARGA:** Significa un sonido de una duración aproximada de cuatro a seis segundos.

**PITO:** Significa todo dispositivo que es capaz de producir las pitadas reglamentarias.

**PLAN DE CONTINGENCIA:** la Estructura que posee cada país signatario para actuar ante un incidente de contaminación en el medio acuático.

**PNA:** Prefectura Naval Argentina.

**PNN:** Prefectura Nacional Naval de la República Oriental del Uruguay.

**POTENCIA ELÉCTRICA NOMINAL:** Es la sumatoria de las potencias generadas por los alternadores o generadores o que suministran la energía eléctrica del buque, en Kw.

**POTENCIA PROPULSIVA:** Es la sumatoria de las potencias máximas continuas de los motores utilizados para la propulsión del buque o Embarcación, en Kw.

**PRACTICAJE:** Es la acción por la cual el Práctico aconseja y asesora al Capitán de la navegación y maniobra en los puertos de la Hidrovía

**PRÁCTICO:** Es un técnico marítimo que suele tener el título de capitán y actúa, como asesor del Capitán del buque, en las maniobras dentro de puertos, ríos o canales.

**PUNTO DE RUTA :** Lugar en el cual la embarcación está obligada a informar para determinar su posición (también conocido como punto de información o llamada)

• R

**REMOLCADOR :** Buque construido especialmente para efectuar operaciones de remolque. Cuando el remolcador pueda 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

**RESERVA DE CARGA:** Es la facultad que tienen los países signatarios del Acuerdo de reserva a favor de los buques o embarcaciones de su bandera el transporte de la totalidad o parte de sus mercancías de importación o exportación.

**SHN:** Servicio de Hidrografía Naval – Fuerza Naval Boliviana.

**SOHMA:** Servicio Oceanografía Hidrografía y Meteorología – Armada Nacional de Uruguay.

• T

**TORNAGUÍA:** Copia del MIC/DTA refrendada por la aduana de destino que acredita el cumplimiento de la operación de tránsito aduanero internacional.

**TRANSBORDO:** Traslado de mercancías efectuado bajo control aduanero, desde una unidad de transporte a otra, incluida su descarga a tierra, con el objeto de que continúe hasta su lugar de destino.

**TRANSFERENCIA DE CARGA:** Es el traspaso de mercancías de un buque o embarcación a otro medio de transporte distinto o viceversa

**TRÁNSITO ADUANERO INTERNACIONAL:** Régimen bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de un recinto aduanero a otro en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras.

**TRANSPORTADOR O TRANSPORTISTA:** Persona física o jurídica habilitada para realizar el transporte de mercancías en los términos del presente Protocolo.

**TRANSPORTE FLUVIAL LONGITUDINAL:** Es el desplazamiento de buques o embarcaciones entre los puertos ubicados a lo largo de la Hidrovía

**TRANSPORTE FLUVIAL TRANSVERSAL FRONTERIZO:** Es el desplazamiento de buques o embarcaciones entre los puertos fronterizos ubicados transversalmente en la Hidrovía.

**TURNO:** Periodo de tiempo en que una Estación Costera asume las responsabilidades de tal, en una Zona o Turno de un río donde más de un País Signatario ejerza Jurisdicción.

**UTC:** Tiempo Universal Coordinado (Hora del Meridiano de Greenwich.)

• **V**

**VELOCIDAD EN EL PASO:** Velocidad obligatoria en un paso.

**VERTIMIENTO:** tal como es definido por el convenio Internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias del 13 de noviembre de 1972.

**VISIBILIDAD REDUCIDA:** Significa toda condición en que la visibilidad está disminuida por niebla, bruma, nieve, fuertes aguaceros, tormentas de arena o cualesquiera otras causas análogas.

• **Z**

**ZONA DE RESPONSABILIDAD OPERATIVA:** Es aquella en la cual la Estación Costera será responsable de las Radiocomunicaciones ; tomando dicha Zona nombre de la Estación correspondiente

**ZONA ESPECIAL:** aquella zona de la Hidrovía en la cual están prohibidas las descargas de cualquier tipo que pudieran causar daños al medio ambiente.

## FUENTES DE LA OBRA

**FUENTES:**

- DICCIONARIO JURÍDICO RAYMOND GUILLIEN JEAN VINCENT, Editorial TEMIS S.A. Santa Fe de Bogota – Colombia, 1995.
- DICCIONARIO LAROUSSE ILUSTRADO, Ediciones Arousse 1981 – París.
- ESTATUTO DEL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVÍA PARAGUAY PARANA.
- GLOSARIO UNIFORME DE LOS SERVICIOS DE LA HIDROVÍA, Reglamento Anexo al Tratado, aprobado por los Países Miembros.
- LEY N° 476 del 15 de octubre de 1957, Código de Navegación Fluvial y Marítimo.
- LEY N° 269/93; Protocolo adicional sobre Asuntos Aduaneros
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PARAGUAY, que proporcionó las copias oficiales de los REGLAMENTOS ANEXOS que forman parte de las disposiciones del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales aprobados por el Paraguay en las negociaciones realizadas con los países miembros de la Hidrovia Paraguay – Paraná.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PARAGUAY, DIVISIÓN DE TRATADOS, que proporcionó copia de los Tratados que sirvieron de fuente al Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales

<b>FUENTES:</b>
-----------------

- DICCIONARIO JURÍDICO RAYMOND GUILLIEN JEAN VINCENT, Editorial TEMIS S.A. Santa Fe de Bogota – Colombia, 1995.
- DICCIONARIO LAROUSSE ILUSTRADO, Ediciones Arousse 1981 – París.
- ESTATUTO DEL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVÍA PARAGUAY PARANA.
- GLOSARIO UNIFORME DE LOS SERVICIOS DE LA HIDROVÍA, Reglamento Anexo al Tratado, aprobado por los Países Miembros.
- LEY N° 476 del 15 de octubre de 1957, Código de Navegación Fluvial y Marítimo.
- LEY N° 269/93; Protocolo adicional sobre Asuntos Aduaneros
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PARAGUAY, que proporcionó las copias oficiales de los REGLAMENTOS ANEXOS que forman parte de las disposiciones del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales aprobados por el Paraguay en las negociaciones realizadas con los países miembros de la Hidrovía Paraguay – Paraná.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PARAGUAY, DIVISIÓN DE TRATADOS, que proporcionó copia de los Tratados que sirvieron de fuente al Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales

- PINACHO BOLAÑO, JAVIER, Tráfico Marítimo, Fondo Editorial de Ingeniería Naval 1978, Madrid - España
- REGLAMENTO DE RECONOCIMIENTOS, INSPECCIONES Y CERTIFICADOS PARA EMBARCACIONES, Reglamento Anexo al Tratado, aprobado por los Países Miembros.
- REGLAMENTO PARA LA DETERMINACIÓN DEL ARQUEO DE LAS EMBARCACIONES DE LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ, Reglamento Anexo al Tratado, aprobado por los Países Miembros.
- REGLAMENTO SOBRE PLAN DE COMUNICACIONES PARA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN EN LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ, Reglamento Anexo al Tratado, aprobado por los Países Miembros.
- REGLAMENTO ÚNICO PARA LA ASIGNACIÓN DEL FRANCOBORDO A BUQUES DE CARGA.