



**REGISTRO DE LOS REGLAMENTOS DICTADOS POR EL COMITÉ
INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ
(PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA)
APROBADOS EN LA V REUNION EXTRAORDINARIA DE CANCELLERES
DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA**

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,

CONVIENEN:

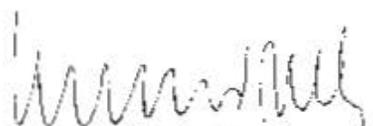
Artículo 1º.- Registrar el Reglamento Único para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovia, de fecha 19/6/96, cuyo texto se anexa y forma parte del presente instrumento, en aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales y conforme a lo dispuesto por los Señores Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata en su Quinta Reunión Extraordinaria.

Artículo 2º.- Los Gobiernos de los Países Miembros procederán a la incorporación del Reglamento mencionado a sus respectivos ordenamientos jurídicos nacionales en ejercicio de la competencia reglamentaria que surge del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales, de conformidad con sus procedimientos internos.

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

EN FE DE LO CUAL, los respectivos plenipotenciarios suscriben el presente en la ciudad de Montevideo a los tres días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y ocho, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República Argentina:

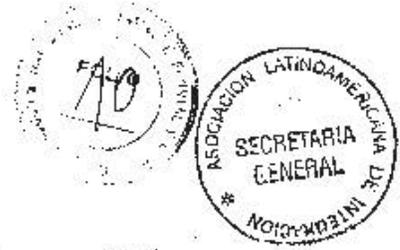

Carlos Onis Vigil

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

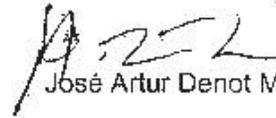

Mario Lea Plaza Torri

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



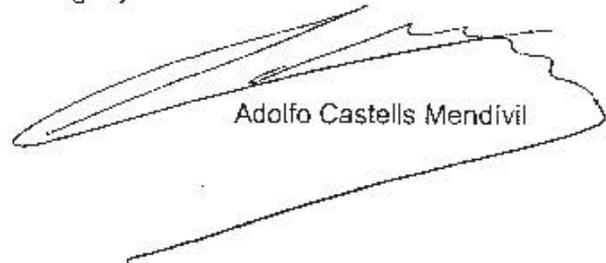
Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:


José Artur Denot Medeiros

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

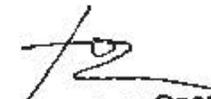

Efraim Darío Centurión

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:


Adolfo Castells Mendivil

22 FEB. 2012

ES COPIA FIEL
DEL ORIGINAL


Dra. Luciana Operti
Asesoría Jurídica



IF-2017-19540497-AFN-SSPYVN#MTR



REGLAMENTO UNICO PARA EL
TRANSPORTE DE MERCADERIAS
SOBRE CUBIERTA EN
EMBARCACIONES DE LA HIDROVIA



REGlamento UNICO PARA EL TRANSPORTE DE
MERCADERIAS SOBRE CUBIERTA EN
EMBARCACIONES DE LA HIDROVIA



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. Mercadería 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 Signatarios.
- 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 las Autoridades Competentes de los Países Signatarios, 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 Reglamento Unico para la Asignación de Francobordo para

IF-2017-19540497-APN-SSPYVNMTR

Chane N. R...
A...
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



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 cubertada no podrá obstruir la visión del timonel a una distancia mayor a la equivalente a 1,5 veces la eslora máxima cuando se tratara de embarcaciones autopropulsadas, semi-integradas o similares, y a cinco (5) veces la eslora máxima del tren de 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 debe 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.

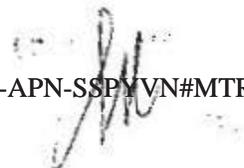
Artículo 7 Accesibilidad

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 compartimentos 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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR





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 Barandillas 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 de 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 m², 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 lo 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 deberá presentarse por duplicado.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



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.

.....

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana H. Roche

Ministra

DIRECTORA DE TRATADOS

página 14 de 658

ESTADO DE PROGRESO



**REGISTRO DE LOS REGLAMENTOS DICTADOS POR EL COMITÉ
INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ
(PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA)
APROBADOS EN LA V REUNION EXTRAORDINARIA DE CANCELLERES
DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA**

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,

CONVIENEN:

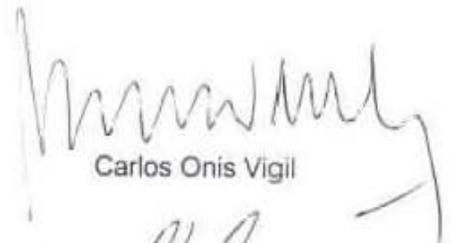
Artículo 1º.- Registrar el Glosario Uniforme de los Servicios Portuarios de la Hidrovia Paraguay - Paraná, de fecha 19/6/96, cuyo texto se anexa y forma parte del presente instrumento, en aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales y conforme a lo dispuesto por los Señores Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata en su Quinta Reunión Extraordinaria.

Artículo 2º.- Los Gobiernos de los Países Miembros procederán a la incorporación del Reglamento mencionado a sus respectivos ordenamientos jurídicos nacionales en ejercicio de la competencia reglamentaria que surge del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales, de conformidad con sus procedimientos internos.

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

EN FE DE LO CUAL, los respectivos plenipotenciarios suscriben el presente en la ciudad de Montevideo a los tres días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y ocho, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República Argentina:


Carlos Onís Vigil

Por el Gobierno de la República de Bolivia:


Mario Lea Plaza Torri

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

Artur Medeiros
 José Artur Denot Medeiros

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

Efraín Darío Centurión
 Efraín Darío Centurión

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

Adolfo Castells Mendivil
 Adolfo Castells Mendivil

22 FEB. 2012

ES COPIA FIEL
DEL ORIGINAL

Luciana Operti
 Dra. Luciana Operti
 Asesoría Jurídica

Liliana N. Rocha
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTOR GENERAL



COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA
HIDROVIA PARAGUAY - PARANA/CACERES - NUEVA PALMIRA
BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
INSTITUTO DE INTEGRACION LATINOAMERICANA
DIRECCION DE COOPERACION TECNICA

GLOSARIO UNIFORME DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS DE LA HIDROVIA
PARAGUAY-PARANA
(informe final)

mayo 1994

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
Martin Sgut

Liliana N. Roche
Ministra
DIRECTORA DE TRATADOS
COMERCIALES INTERNACIONALES

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



INDICE



TEMA	PAGINA
1.0 INTRODUCCION	3
2.0 METODOLOGIA	5
2.1 ENTREVISTAS	6
3.0 SERVICIOS PORTUARIOS POR PAIS	7
3.1 DENOMINACION SERVICIOS EN ARGENTINA	7
3.2 DENOMINACION SERVICIOS EN BOLIVIA	12
3.3 DENOMINACION SERVICIOS EN BRASIL	14
3.4 DENOMINACION SERVICIOS EN PARAGUAY	16
3.5 DENOMINACION SERVICIOS EN URUGUAY	19
4.0 COMPARATIVA DE DENOMINACIONES	22
5.0 DENOMINACIONES PROPUESTAS	31
6.0 REFERENCIAS	40
7.0 ABREVIATURAS	41

El presente trabajo fue desarrollado por el Consultor Martin Sgut. Las interpretaciones y contenido no deben atribuirse al Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná, al Banco Interamericano de Desarrollo, al Instituto de Integración Latinoamericana, ni a las Autoridades Portuarias de los países.

Handwritten signatures and initials, including 'Arje' and 'il'.

1. Place No. 1000
1000
IP-2017-19540197-APN-SSPYVN#MTR
ES COPY OF THE ORIGINAL



1.0 INTRODUCCION

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 o 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".

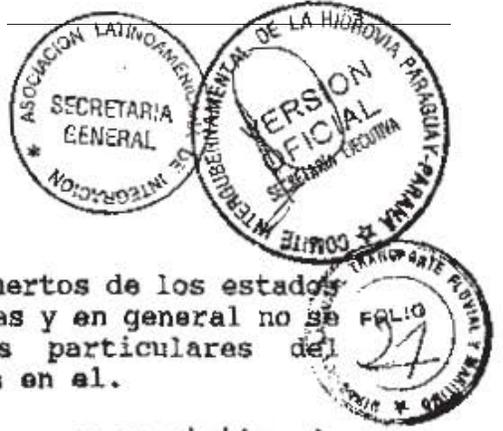
Para cumplir con su finalidad, un tarifario de servicios portuarios deberá reunir en general las siguientes condiciones:

- 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 tienen 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 homogenización 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 de los Estados Unidos, los cuales ya se ha concensuado una estructura homogénea y los cuales

IF-2017-10540497-APN-SSPYVN#MTR



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 distorsión 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 tendiendo 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 más 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 esto excluya 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 mas fácilmente las alternativas de operar en cada uno de ellos.

Lo arriba indicado a criterio del consultor es el componente técnico mas 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.

Ullana N. Pichis
MTR
IF-2017-19540497-APNS
EL ORIGINAL



2.0 METODOLOGIA

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" "Específicos". Esta clasificación se ha ordenado alfabéticamente 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 mas moderno tarifario de la región (y probablemente de Latinoamérica) y a la vez la mas 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 mas 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 preguntando 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 a los "Específicos" que se asumen 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 estos servicios se han efectuado cuadros comparativos de los cinco países y finalmente se optado por realizar una propuesta con las denominaciones recomendadas para cada uno de los servicios en idioma castellano y portugués. En estos cuadros se ha recomendado también los criterios para las bases de tarificación y ciertos aspectos reglamentarios.

El Jefe de Oficina
Ministerio
FIF-2017-1934097-APP-SSPYVN#MTR
ORIGINAL



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 esse 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 Perez	AGP	Subgerente General
Lic Alberto Ramirez	Cámara de puertos Particulares	Gerente
Ing Jorge Franco	ALAF	Jefe Dto Cooperación Técnica Internacional

Bolivia

Valm Freddy Menacho Rivero	Ministerio de Defensa Nacional	Subsecretario Naval de intereses Marítimos
----------------------------	--------------------------------	--

Brasil

Funcionario	Entidad	Cargo
Guillermo Paez	Ministerio de Transporte	Coordinador de Transporte Hidroviario Interior
Maurino Janes	Ministerio de Transporte	Asesor

Paraguay

Funcionario	Entidad	Cargo
Ing Ramón Cabrera	Ministerio de Relaciones Exteriores	Director de Desarrollo e Integración Física
Dr Salvador Reinaldo Valdés	ANNP	Tesorero

Uruguay

Funcionario	Entidad	Cargo
Ing Roberto Suarez Nicolini	Delegación Uruguaya Permanente Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná/ Cáceres - Nueva Palmira	Asesor

Handwritten signatures and initials.

Liliana H. Roche

IF-2017-19540497-APN-SS-PYVN#MTR



3.0 SERVICIOS PORTUARIOS POR PAIS

3.1 SERVICIOS PORTUARIOS DE LOS PUERTOS DE ARGENTINA

3.1.1 SERVICIOS GENERALES

3.1.1.1 SERVICIOS GENERALES A LA NAVE

a) **TARIFA DE ENTRADA:** 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.

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 MERCADERIA

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 específicas de servicios 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 ESPECIFICOS

a) **ALMACENAJE:** Comprende el servicio de depósito de mercaderías en puerto.

[Handwritten signatures and initials]

Liliana N. Sesto
Ministra
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ORIGINAL



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 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 estos, 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 tienen 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 MECANICOS, SERVICIO DE:** Comprende el uso de guinches, canaletas, 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 locomoviles
- Tractores
- Motoestibadoras
- Palas cargadoras frontales

Handwritten signatures and initials at the bottom left of the page.

Liliana M. Roche

SECRETARÍA DE ESTADO DE ECONOMÍA

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



- 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:

OPERACION EN EL BUQUE

- Estiba (carga)
- Desestiba (descarga)

OPERACION EN TIERRA

DIRECTO

- Recepción-entrega a 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 TRACCION: Este servicio consiste en el movimiento de los vagones, el cual se aplica a dos alternativas de tráfico:

- **De intercambio:** 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)

VAGON PARA ALMACENAJE TEMPORARIO: Comprende el uso de vagones para

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Handwritten signatures and initials at the bottom left of the page.

Urbano M. Pichu
Ministro
COLECTOR ATRIBUIDOR
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ES COPIA FIDEL AL ORIGINAL



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 cabrestantero y la provisión de combustible o energía eléctrica; cuando el cabrestantero 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 practicar las 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)

ESTADIA 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 periodo de estadías de los vagones en el puerto, siendo ellos aplicables aun 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.

ESTADIA DE CAMIONES: Comprende el servicio de estacionamiento.

f) **GRUA FLOTANTE, SERVICIO DE :** Comprende la utilización de las grúas para realizar operaciones dentro y fuera de las aguas de los puertos, 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, Traslado 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 OCUPACION:** Ocupación de terrenos, espacios aéreos, cañerías, espejos de agua, euelles, edificios, galpones, y demás instalaciones. (1)

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana N. Pórtia
M. 111

IP-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



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) **RECOLECCION 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.

Liliana M. Rocha

M.

DIRECTORA DE BATIDOS
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

ES ORIGINAL



3.2 SERVICIOS PUERTUARIOS 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 MERCADERIA

3.2.2 TARIFAS ESPECIFICAS

- a) **ALMACENAMIENTO** Corresponde al servicio propiamente de almacenamiento (4). Se clasifica en:

- Areas cubiertas
- Areas descubiertas

- b) **DESCARGA** Servicio de descarga de mercaderías se clasifica en:

- Carga general
- Ensacados
- Madera
- Contenedores
- Graneles

- c) **EMBARQUE** servicio de embarque de mercaderías se clasifica en:

- Carga general
- Ensacados
- Madera

Handwritten signatures and initials, including a large 'Q' and '7'.

U.º Sr. J. J. Rodríguez
Ministro

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DEFENSORA DE LOS CIUDADANOS
ES COPIA DEL ORIGINAL



5) 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

- Andén de recepción a embarque rodoferroviario o/a muelle o viceversa.

6) TRANSBORDO Corresponde a las operaciones de un medio de transporte a otro (4).

Handwritten signatures and initials, including 'PP' and 'Dmfe'.

IF-2017-19340497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTOR GENERAL



3.3 SERVICIOS PORTUARIOS DE LOS PUERTOS DE BRASIL

3.3.1 SERVICIOS GENERALES

3.3.1.1 SERVICIOS GENERALES A LA NAVE

a) **UTILIZACION DO PORTO:** (TABELA A) Aplicada a las mercaderías cargadas, descargadas o transbordadas para cubrir costos de la 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 MERCADERIA

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 ESPECIFICAS

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 volúmenes pesados:** (Tabela G/3) Servicio de almacenaje de bultos pesados (5).
- **Oleos, inflamables e de explosivos:** (Tabela G/6) Servicio de almacenaje de aceites, inflamable y de explosivos. Incluye los movimientos (5).
- **Mercaderías corrosivas**

Handwritten signatures and initials at the bottom left of the page.

L. Maria A. Rocha
MORA
IF-2017-19540497-APN-SSP-VN#MTR



ou agresivas ou oxidantes nao inflamaveis ou explosivas :

(Tabela H) 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 vagoes Tabela H

Ocupación de linha Tabela H

Tracao de vagoes 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 MERCADORIAS (tabela N) Concepto aplicado por movimientos extraordinarios a la mercadería.

h) Practicagem, pilotagem

i) REBOQUE

j) SUPRINIENTOS (5)

- Aparhelhamento 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.

Handwritten signatures and initials.

Liliana A. Rocha
MSTR
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
BACO ORIGINAL



3.4 SERVICIOS PORTUARIOS DE LOS PUERTOS DE PARAGUAY

3.4.1 SERVICIOS GENERALES

3.4.1.1 SERVICIOS GENERALES A LA NAVE

a) SEÑALIZACION 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 MERCADERIA

a) ACCESO DE PASAJEROS

Aplicado al valor del pasaje de cada pasajero clasificado en (3):

- Tráfico interno
- Tráfico internacional

b) ACCESO DE VEHICULOS

Aplicado al ingreso de cada vehículo a los puertos

c) SERVICIO DE REPOSICION DE GASTOS ADMINISTRATIVOS

Aplicable en las zonas francas y depósitos en el exterior (3).

- Mercaderías de importación
- Mercaderías de exportación
- Contenedores

d) VERIFICACION SUPERVISION DE OPERACIONES

Servicio aplicado a las terminales privadas para efectuar el control de las operaciones en las mismas (3).

3.4.2 TARIFAS ESPECIFICAS

a) ALMACENAJE DE MERCADERIAS

La tarifa se establece por períodos de estadía y ad-valorem según el siguiente detalle (3):

Handwritten notes and signatures at the bottom left of the page.

IF-2017-0954097-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARIA DE TRATADOS



- Mercaderías Generales de Importación
- Mercaderías Peligrosas
- Pacotilla
- Exportación y removido

) ALMACENAJE DE CONTENEDORES

Esta tarifa se aplica por TEU y por estadía y es independiente de la aplicada a la mercadería.

) ESLINGAJE

Se aplica a las mercaderías clasificadas estas en

- Mercaderías de importación
- Mercaderías de exportación
- Mercaderías devueltas

) ESLINGAJE , MANIPULEO Y TRASLADO DE CONTENEDORES

Esta tarifa es independiente de la que le corresponde a la mercadería contenida en los mismos y se abona según el tamaño.

) ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS

Servicio de estacionamiento en los puertos (3)

f) MANIPULEO

Las tarifas por manipuleo se cobra por tonelada y se diferencian según:

- Mercadería de Importación
- Mercadería desembarcada directo a camión
- Mercadería de Exportación
- Mercadería embarcada directo de camión
- Mercadería de exportación devuelta al país
- Removido

79 *[Handwritten signatures]*



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 VEHICULOS

Servicio de embarcadero para embarque o desembarque de vehículos automotores, de tráfico interno o internacional.

j) SUMINISTRO DE SERVICIOS BASICOS

- Provisión de agua
- Provisión de electricidad
- Provisión de telecomunicaciones

k) TASA DE MUELLE

Servicio aplicado a la estadía del buque por utilización de muelle.

CP *[Handwritten signature]* *[Handwritten signature]* *[Handwritten signature]* *[Handwritten signature]*



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 MERCADERIA

- a) **A LA MERCADERIA, 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 puerto 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 terrestres con destino diferente del tránsito, para ser cargadas a la nave. (2)
- **Transbordo :** Corresponde este ítem al desembarque 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.

VEHICULOS 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

[Handwritten signature]

Liliana M. Roche
IE-2017-10540497-APN-SSPYVN#MTR



en tierra de contenedores. (2)

3.5.2 SERVICIOS ESPECIFICOS

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) **CONSOLIDACION/DESCONSOLIDACION 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) **DEPOSITO:** 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 este podrá ser:

- Cerrado

- Abierto

- Especial

d) **MOVILIZACION DE CONTENEDORES, SERVICIO DE:** Se devenga por la utilización de maquinaria, equipos y medios de la ANP para este fin. (2)

IF-2017-19546497-APN-SSPYVN#MTR

[Handwritten signature]



e) **PRACTICAJE:** Asesoramiento en ruta y maniobra en el puerto, pasadizos y canales a los capitanes de los buques.

f) **REMOLQUE:** Corresponde al servicio prestado para la entrada y salida de buques en los puertos 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 la puesta a disposición de la infraestructura y superestructura portuarias que posibilitan la permanencia y/o operación en muelle de los buques. (2)

IP-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



4.0 COMPARATIVA DE DENOMINACIONES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

4.1 SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
		UTILIZACAO 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				
			SEÑALIZACION Y NAVEGABILIDAD (5)	

- (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 duración 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.

Handwritten notes and signatures:
9
7
Charge
M

Liliana M. [Signature]
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ORIGINAL



4.2 SERVICIOS GENERALES A LA MERCADERIA

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
		CAPATAZIA(1)		
SERVICIOS INDIRECTOS A LA CARGA			REPOSICION GASTOS ADMINISTRATIVOS/ VERIFICACION SUPERVISIÓN OPERACIONES	SERVICIO GENERAL A LA MERCADERIA
RUBROS DE LOS SERVICIOS GENERALES A LA MERCADERIA				
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 ferry
			contenedores (3)	contenedores
			importación (3)	
			exportación (3)	
			verificación supervisión de operaciones (4)	



- (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.

Handwritten notes and signatures:
 9
 [Signature]
 [Signature]

4.3. SERVICIOS ESPECIFICOS



4.3.1 REMOLQUE, PRACTICAJE Y PILOTAJE

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
REMOLQUE		REBOQUE	REMOLQUE Y CAMBIO DE SITIO	REMOLQUE
PRACTICAJE (1)	PRACTICAJE	PRACTICAGEM	PRACTICAJE	PRACTICAJE
PILOTAJE (2)	PRACTICAJE	PRACTICAGEM	PRACTICAJE	PRACTICAJE
				SERVICIOS DE LANCHA

- (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

- (1) Pese a la denominación este servicio se aplica al uso de muelle.

Handwritten signatures and initials:
 Q, [Signature], [Signature], [Signature]



4.3.3 ALMACENAJE
4.3.3.1 DEFINICION PRINCIPAL

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
ALMACENAJE	ALMACENAMIENTO	ARMAZENAGEM	ALMACENAJE	DEPOSITO

4.3.3. ALMACENAJE
4.3.3.2 SEGUN TIPO DE OPERACION

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
recinto portuario de almacenaje				de largo plazo (2da línea)
Plazoleta de Emergencia				de corto Plazo (1ra línea)
Hangar de Tránsito				

Handwritten notes and signatures:
 A large handwritten '9' on the left.
 A signature 'Amfe' at the top right.
 A large handwritten '7' in the middle.
 A large handwritten '11' at the bottom right.

Liliana N. Fofone
IF-2017-19546497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTOR GENERAL DE REGISTRO



4.3.3 ALMACENAJE
4.3.3.3 SEGUN TIPO DE RECINTO O MERCADERIA

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
depósito tinglado	area cubierta	interna		cerrado
plazoleta	area descubierta	externa		abierto
				especial
embarcadero flotante				
		frigorífica		en complejo frigorífico
contenedores		contenedores	contenedores	contenedores
		en silos		
		de volúmenes pesados		
		oleos, inflamaveis e de explosivos		
		mercadorias corrosivas ou agresivas ou oxidantes nao inflamaveis ou explosivas		
			generales de importación	
			peligrosas	
			pacotilla	
			exportación y removido	
vagón ferroviario				

Handwritten signatures and initials:
 P/S
 Anfe
 H

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



4.3.4 SERVICIOS FERROVIARIOS

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
TRACCION DE tráfico de intercambio		TRACAO		
TRACCION de tráfico interno		TRACAO		
Servicio de locomotoras				
Servicio de cabrestante				
Servicio de cambiata				
Pesaje de vagones		Pesagem de mercadorias carregadas en vagoes		
Vagón para almacenaje temporario				
		Carregamento ou descarga de vagoes		
		Ocupacion de linha		
Estadia de vagones en puerto		Estadia de vagoes		

4.3.5 SERVICIO A AUTOMOTORES

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
PESAJE DE CAMIONES				
			EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE VEHICULOS	
ESTADIA DE CAMIONES			ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS	

Handwritten signatures and initials.

LIBRARY N. A. ...
M. ...
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DEL ORIGINAL



4.3.6 SERVICIO DE GRUA FLOTANTE

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
SERVICIO DE GRUA FLOTANTE		SUPRIMENTO DE CABREA FLUTUANTE		ARRENDAMIENTO DE GRUA FLOTANTE

4.3.7 SUMINISTRO AGUA, ENERGIA, ILUMINACION

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
SUMINISTRO DE AGUA	(1)	FORNECIMIENTO DE AGUA AOS NAVIOS	SUMINISTRO DE AGUA	SUMINISTRO DE AGUA
SUMINISTRO DE ENERGIA ELECTRICA		SUPRIMIENTO DE ENERGIA ELETRICA	SUMINISTRO DE ELECTRICIDAD	SUMINISTRO DE ELECTRICIDAD
			SUMINISTRO DE TELECOMUNICACIONES	
SUMINISTRO DE ARTEFACTOS DE ILUMINACION	(1)			

(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 OCUPACION		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

Handwritten signatures and initials.



4.3.10 SERVICIO DE ELEMENTOS MECANICOS

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
SERVICIO DE ELEMENTOS MECANICOS		SUPRIMIENTOS DE APHELHAMENTO PORTUARIO		SUMINISTRO DE EQUIPOS
GRUAS DE MUELLE				
GRUAS LOCOMOVILES				
TRACTORES				
MOTOESTIBADORAS				
PALAS CARGADORAS FRONTALES				
GRAMPAS AUTOMATICAS				
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 TRANSBORDO	MANIPULEO	MANIPULEO	INDIRECTO

4.3.11 MOVIMIENTO DE CARGAS
4.3.11.3 SERVICIOS ACCESORIOS

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
CONSOLIDACION		CONSOLIDADO		CONSOLIDACION
DESCONSOLIDACION		DESCONSOLIDADO		DESCONSOLIDACION
		MOVIMENTACAO DE MERCADORIAS (1)		
MANIPULEO (2)				

(1) INCLUYE AQUELLOS MOVIMIENTOS EXTRAORDINARIOS QUE NO ESTAN INCLUIDOS EN LA CAPATACIA

(2) SERVICIOS DE INGRESO Y SALIDA A DEPÓSITOS

Handwritten signatures and initials.

Handwritten signature.

Liliana N. Roche
IF-2017/19540497-APN-SSPYVN#MTR
EDUCACIÓN ORIGINAL



4.3.12 UTILIZACION DE VIAS NAVEGABLES

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
PEAJE (1)				

(1) Incluye la utilización de ciertas vías navegables principales.

[Handwritten marks and signatures]

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



5.0 DENOMINACIONES PROPUESTAS PARA LOS SERVICIOS PORTUARIOS

5.1 SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES
(DERECHOS DEL PUERTO A LOS BUQUES)

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
Derecho de puerto	Utilização da infraestrutura de acceso aquaviário	UTILIZACION INFRAESTRUCTURA GENERAL Y NAUTICA DEL PUERTO Y DE LOS CANALES SECUNDARIOS.
Derecho de terminal	Utilização do porto privado.	UTILIZACION DE INFRAESTRUCTURA DE UNA TERMINAL PARTICULAR. EN EL CASO QUE ESTA MANTENGA SU CANAL SECUNDARIO CORRESPONDE TAMBIEN ESTA CONTRAPRESTACION.
Uso de faros y balizas (1)		UTILIZACION 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 mas se utiliza el TRN para la tarificación portuaria, siendo esta medida mas 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)

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 MERCADERIA
(DERECHOS DEL PUERTO A LA MERCADERIA)

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
Derecho de puerto(1)	Utilização da infraestrutura do porto (1)	UTILIZACION 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 o tránsito.

Lo arriba indicado obedece a que este criterio se está aplicando cada día mas a nivel internacional, descartando la

Handwritten signatures and initials.

Ullana N. Flores
Ministera
IF-2017-1954697-APN-SSPYVN#MTR
ORIGINAL



denominación de la destinación aduanera y priorizando el tipo de operación. Mas allá de este criterio, hoy en día ya se está tendiendo a dos grandes clasificaciones:

- Embarcada y desembarcada
- Transbordo

Aplicando cada vez mas clasificaciones con distintos niveles tarifarios en lo que hace al tipo de carga y no a la destinación aduanera.

5.2.1 CLASIFICACION POR CLASE

ESPAÑOL	PORTUGUES
contenedores(1)	contêineres
carga (2)	mercadorías
Ro Ro (3)	Ro Ro
pasajeros (4)	pasageiros
ganado en pie	ganado en pie

- (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 areas y servicios comunes y también para hacer previsiones respecto el desarrollo del puerto.

[Handwritten signatures and initials]



5.3 SERVICIOS ESPECIFICOS
5.3.1 REMOLQUE, PRACTICAJE Y PILOTAJE

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
Remolque (1)	Reboque	SERVICIO DE REMOLQUE DE MANIOBRA PARA ENTRADA SALIDA O CAMBIO DE SITIO.
Practicaje (2)	Practicajem	ASESORAMIENTO DE RUTA Y MANIOBRA EN PUERTOS Y EN CANALES SECUNDARIOS.
Pilotaaje (3)	Pilotaajem	ASESORAMIENTO DE RUTA Y MANIOBRA EN CANALES PRINCIPALES Y RIOS

- (1) Se recomienda la utilización de gamas de potencia de tiro 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	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
Estadía (1)	Utilização das instalações de acostagem	Utilización del sitio de atraque

- (1) Se recomienda la utilización de metro de eslora por tipo de muelle por hora (véase "Tarificación Portuaria", UNCTAD TD/B/C.4/110) página 45.)

5.3.3 SERVICIOS DE DEPOSITO 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 ser por ejemplo clasificación, packaging, embolsado etc

Handwritten signatures and initials, including 'a', 'FLO', and 'Baz'.

1. [Signature]
COMITÉ DE REGULACIÓN
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
LE CUMPLE DEL ORIGINAL



5.3.3.1 DEFINICIONES PRINCIPALES

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
DEPOSITO (1)	DEPOSITO	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 (2)	ARMAZENAGEM	Servicio de depósito que incluye además otros servicios accesorios como ser remarcado, clasificación agrupamiento agregación, consolidado, desconsolidado, fraccionamiento, etc.

(1) Se recomienda la utilización de tonelada 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 DEPOSITO SEGUN TIPO DE OPERACION

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
De corto plazo	Primera linha (interna)	Depósito de mercaderías durante cortos períodos de tiempo destinado a facilitar las operaciones de entrega, clasificación, embarque y recepción.
De largo plazo	Segunda Linha (externa)	Depósito de mercaderías 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.

[Handwritten signatures and initials]

IF-2017-19340497-APN-SSPYVN#MTR



5.3.3.3 DEPOSITO SEGUN TIPO DE RECINTO O MERCADERIA

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
CERRADO	INTERNA	Depósito en áreas cubiertas
ABIERTO	EXTERNA	Depósito en áreas descubiertas
CONTENEDORES	CONTEINERES	Depósito de contenedores.
FRIGORIFICA	FRIGORIFICA	Depósito cubierto con temperatura controlada.
ESPECIAL	ESPECIAIS	Depósito especializado para productos peligrosos u otros que requieran tratamiento particular.
GRANEL LIQUIDO	TANQUES	Depósito en tanques.
GRANEL SOLIDO	SILOS	Depósito en silos.
EMBARCADERO PLOTANTE	EN BARCAÇAS	Depósito en depósitos flotantes.



5.3.3.3 SERVICIOS ACCESORIOS Y DE ALMACENAJE

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
CONSOLIDADO	Consolidação	Llenado de contenedores
DESCONSOLIDADO	Desconsolidação	Vaciado de contenedores
CLASIFICACION	Classificação	Ordenamiento de las partidas de las mercaderías.
ENSACADO	Ensacamento	Colocación de graneles en sacos

Handwritten signature and initials at the bottom left of the page.

Esmeralda N. Rocha
SECRETARÍA DE ECONOMÍA

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



5.3.4 SERVICIOS FERROVIARIOS

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
TRACCION DE TRAFICO DE INTERCAMBIO(1)	TRACAO DE TRAFEGO DE INTERCAMBIO	Tracción entre el puerto y una estación fuera de él.
TRACCION DE TRAFICO INTERNO(1)	TRACAO DE TRAFEGO INTERNO	Tracción dentro del puerto.
PESAJE DE VAGONES(2)	Pesagem de vagões	idem servicio.
ESTADIA DE VAGONES(3)	Estadia de vagões	idem servicio

(1) Por tramo y por vagón

(2) Por unidad

(3) Por unidad por día

5.3.5 SERVICIOS A AUTOMOTORES

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
PESAJE DE CAMIONES	PESAGEM DE VEICULOS	Pesaje de vehículos y de la mercadería que transportan
ESTADIA DE VEHICULOS	Estadia de veiculos	Estacionamiento de vehículos

* Por unidad

5.3.6 SERVICIO DE GRUA FLOTANTE

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
ARRENDAMIENTO DE GRUA FLOTANTE	SUPRIMIENTO DE CABREA FLOTUANTE	Servicio de movimiento de cargas con grúa flotante.

* Por hora y por movilización del equipo.

5.3.7 SUMINISTRO AGUA Y ENERGIA

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
SUMINISTRO DE AGUA(1)	Suprimento D'água	Provisión de agua
SUMINISTRO DE ENERGIA ELECTRICA	Suprimento de energia eléctrica	Provisión de energía eléctrica
SUMINISTRO DE TELEFONO	Suprimento de telefone	Provisión de teléfono

(*) Por conexión - desconexión y por consumo

(1) Esta puede ser de lancha o desde muelle.

11

1

1

Liliana M. Roche
M. Rocha

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



5.3.8 CONCESIONES Y ALQUILER DE ESPACIOS

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
CANON		Puesta a disposición de infraestructura a través de un contrato de concesión
PERMISO DE OCUPACION (1)	Locação de area	Por el alquiler de espacios portuarios a través de contratos precarios

(1) Por m2 por tiempo.

5.3.9 SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
AMARRE Y DESAMARRE	Amarração e desamarração	Servicio de amarre y desamarre.

* por TRB

5.3.10 SERVICIOS DE SUMINISTRO DE EQUIPOS

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
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 consisten las operaciones de embarques 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

Handwritten signatures and initials.



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 tranbordo (cuadro 5.3.11.3).

5.3.11.1 SERVICIO DE ESTIBAJE

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
ESTIBA	ESTIVA	Carga de la mercadería desde el gancho (medio transportador en el costado del buque) hasta la estiba en bodega.
DESESTIBA	DESESTIVA	Descarga de la mercadería desde la bodega hasta el gancho (medio transportador en el costado del buque).

(*) Por tipo de mercadería, tonelada o TEU

5.3.11 SERVICIOS DE MOVIMIENTO DE CARGAS
5.3.11.2 SERVICIO DE MANIPULEO

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
DIRECTO	DIRETO	Movimiento de la mercadería entre el gancho y la entrega, o entre la recepción y el gancho, sin incluir esta operación almacenaje de largo plazo.
INDIRECTO	INDIRETO	Movimiento de la mercadería entre el gancho y la entrega, o entre la recepción y el gancho, incluyendo esta operación almacenaje de largo plazo.
TRANSBORDO	Baldeção	Movimiento de la mercadería entre el gancho de un buque y de otro.

(*) Por tipo de mercadería, por tonelada o TEU.

Handwritten signatures and initials.

Liliana K. Roche
IE-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



5.3.11.3 SERVICIO DE TERMINAL

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
SERVICIO DE CARGA	Serviço de carregamento	Desde la recepción (en la fecha preindicada por el agente marítimo) hasta la estiba, incluyendo el almacenaje.
SERVICIO DE DESCARGA	Serviço de descarregamento	Desde desestiba hasta la entrega en la fecha indicada por el agente marítimo), incluyendo el almacenaje hasta una cierta cantidad de días.
SERVICIO DE TRANSBORDO	Baldeção	Desde desestiba hasta estiba, incluyendo almacenaje libre hasta una cierta cantidad de días.

(*) Por tipo de mercadería, por tonelada o TEU.

5.3.12 UTILIZACION DE VIAS NAVEGABLES

ESPAÑOL	PORTUGUES	CONTRAPRESTACION
USO BALIZAMIENTO	Utilização do balizamento	Utilización del balizamiento de una vía navegable troncal o principal.
USO CANAL PRINCIPAL	Utilização da Hidrovía	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)

Handwritten signature and initials.

Handwritten mark.

Liliana N. Roche
Ministry
DIRECT-2017-195404977 APN-SSPYVN#MTR
SECRETARÍA GENERAL



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 dse Janeiro
- (5) Estructura Tarifaria de los puertos de Bolivia sobre la Hidrovia Paraguay - Paraná Puerto Central Aguirre Portuaria, fuente Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría Naval y de Intereses Marítimos, mayo 1994.

Handwritten marks: a large '7', a cursive signature, and a checkmark.

Handwritten signature

Wang, J. Rocha
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTOR



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 Development
- TEU Twenty equivalent unit
- TRB Tonelaje de Registro Bruto (Gross Register Tonnage)
- HPP Hidrovía Paraguay Paraná
- RO RO Roll on roll off

Handwritten scribbles and initials, possibly 'ga' and 'H'.

Handwritten initials 'VFC'.

Liliana Arrocho
DIRECTORA DE TRATADOS
ES CORRAL ALLEN GENERAL
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



**REGISTRO DE LOS REGLAMENTOS DICTADOS POR EL COMITÉ
INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ
(PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA)
APROBADOS EN LA V REUNION EXTRAORDINARIA DE CANCELLERES
DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA**

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,

CONVIENEN:

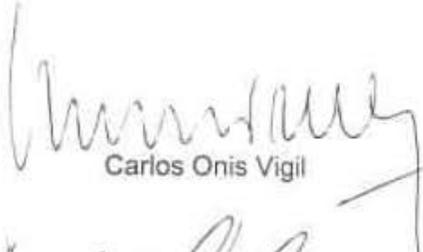
Artículo 1º.- Registrar el Reglamento Único de Balizamiento, de fecha 19/6/96, cuyo texto se anexa y forma parte del presente instrumento, en aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales y conforme a lo dispuesto por los Señores Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata en su Quinta Reunión Extraordinaria.

Artículo 2º.- Los Gobiernos de los Países Miembros procederán a la incorporación del Reglamento mencionado a sus respectivos ordenamientos jurídicos nacionales en ejercicio de la competencia reglamentaria que surge del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales, de conformidad con sus procedimientos internos.

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

EN FE DE LO CUAL, los respectivos plenipotenciarios suscriben el presente en la ciudad de Montevideo a los tres días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y ocho, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República Argentina:



Carlos Onis Vigil

Por el Gobierno de la República de Bolivia:



Mario Lea Plaza Torri

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARÍA DE TRABAJO



Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:


José Artur Denot Medeiros

Por el Gobierno de la República del Paraguay:


Efraín Darío Centurión

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:


Adolfo Castells Mendivil

22 FEB. 2012

ES COPIA FIEL
DEL ORIGINAL


Dra. Luciana Opertti
Asesoría Jurídica

Liliana N. Rocha
11/25/19
REVISOR

IF-2017-19540497/APN-SSPYVN#MTR



REGLAMENTO
UNICO
DE
BALIZAMIENTO

100

2

2

Liliana M. Roche
IF-2017-19540497-APN/SSPY/IN#MTR



REGLAMENTO UNICO DE BALIZAMIENTO

Artículo 1

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 hidrovia. 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 2

Se entiende por margen izquierda la margen situada del lado izquierdo con relación a la dirección de la naciente hacia la desembocadura.

Artículo 3

Se entiende por margen derecha la margen situada del lado derecho con relación a la dirección de la naciente hacia la desembocadura.

Artículo 4

Las señales visuales ciegas fijas, indicadoras de cambio de margen, cuando estén situadas en la margen izquierda deben exhibir el símbolo "X", confeccionado con material retroreflectivo 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 retroreflectivo 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 retroreflectivo de color rojo, sobre un panel triangular pintado de blanco.

Artículo 7

Las señales visuales ciegas fijas, indicadoras de canal

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ES COPIA DEL ORIGINAL



junto a la margen, cuando estén situadas en la margen derecha, deben exhibir el símbolo "□", confeccionado con material retroreflectivo 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 retroreflectivo de color rojo, sobre un panel triangular pintado de blanco.

Artículo 9

Las señales visuales ciegas fijas, indicadoras del canal en mitad del río, cuando están situadas en la margen derecha, deben exhibir el símbolo "H", confeccionado con material retroreflectivo 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 retroreflectivo 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 retroreflectivo 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 visuales luminosas fijas, cuando estén situadas en la margen derecha, deben poseer una estructura pintada en el color blanco con dos franjas verdes y deben exhibir luz de destellos verdes.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

10/10/17

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARÍA DE ESTADO



Artículo 14

Los peligros recientemente descubiertos y aún no indicados en documentos náuticos reciben la denominación de "nuevo peligro", pudiendo incluir obstrucciones como bancos de arena, rocas o peligros resultantes de la acción del hombre, tales como cascos zozobrados, etc.

- Párrafo 1 - Los nuevos peligros deben ser señalizados de acuerdo a las presentes normas, lo más rápidamente posible. Provisoriamente, los nuevos peligros pueden ser señalizados con cualquier tipo de balizamiento (boya, tambor, baliza, etc.) inclusive con balizamiento luminoso utilizando luz blanca con cualquier ritmo, excepto los utilizados en las señales cardinales del sistema I.A.L.A., con la finalidad de definir sus posiciones, siendo necesaria la divulgación de los nuevos peligros y de los balizamientos establecidos, a través de los Radio-Avisos.
- Párrafo 2 - Si la autoridad competente considerase el nuevo peligro especialmente grave para la navegación, por lo menos una de las señales usadas para balizarlo podrá ser duplicada por una señal adicional, lo más pronto posible, idéntica a su par.
- Párrafo 3 - Un nuevo peligro puede ser marcado por una señal de "racon", exhibiendo en código Morse la letra "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 Hidrovia Paraguay-Paraná, que tengan pilares de soporte sobre el agua, deben recibir señalización e iluminación en los diversos vanos.

- Párrafo 1 - El (los) vano (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

IF-2017-19540497-2017-SSPYVN#MTR

ESTADO DE LOS RECURSOS



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) sobre el agua, debe(n) tener ese (esos) pilar(es) señalizado(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.

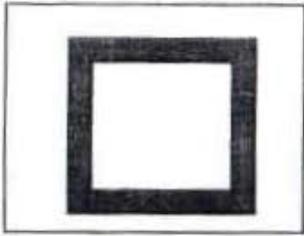
.....

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTOR GENERAL DE LOS

ANEXO II AL REGLAMENTO UNICO DE BALIZAMIENTO

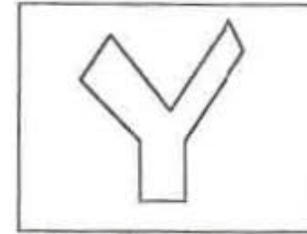
SEÑALES DE LA MARGEN DERECHA



CANAL JUNTO A LA MARGEN



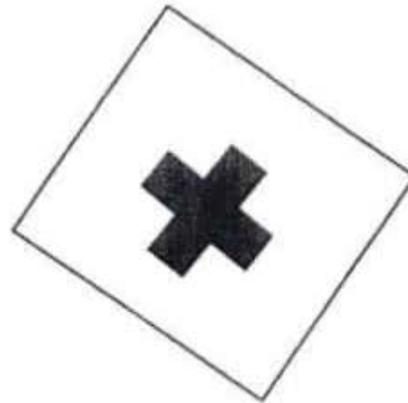
CANAL EN MEDIO DEL RIO



BIFURCACION DEL CANAL
PRINCIPAL: DIRECCION ANCHA
SECUNDARIA: DIRECCION ANGOSTA



PELIGRO



CAMBIO DE MARGEN

REFERENCIAS:



BLANCO



BLANCO REFLECTIVO

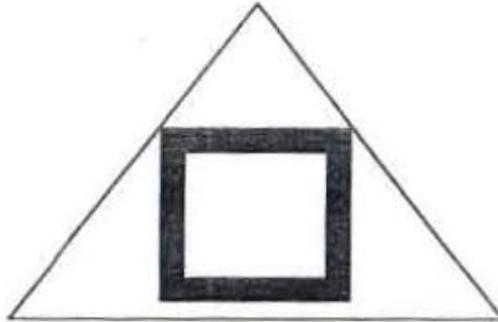


IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

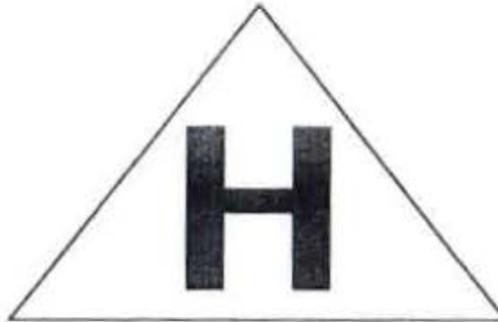
SECRETARIA DE TRABAJO
SECRETARIA DE TRABAJO

ANEXO II AL REGLAMENTO UNICO DE BALIZAMIENTO

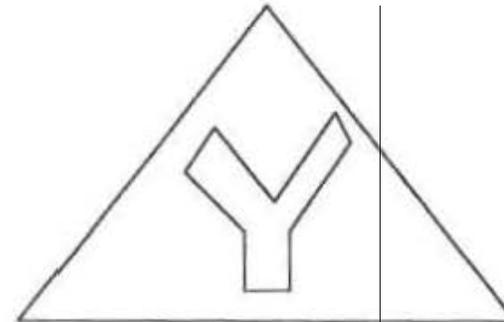
SEÑALES DE LA MARGEN IZQUIERDA



CANAL JUNTO A LA MARGEN



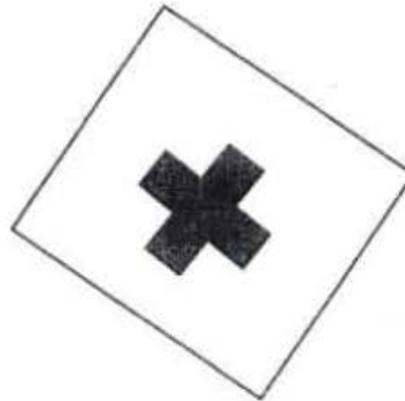
CANAL EN MEDIO DEL RIO



BIFURCACION DEL CANAL
PRINCIPAL: DIRECCION ANCHA
SECUNDARIA: DIRECCION ANGOSTA

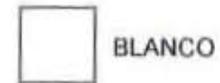


PELIGRO



CAMBIO DE MARGEN

REFERENCIAS:



BLANCO



BLANCO REFLECTIVO



IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

[Handwritten signature]
DIRECTOR
INOS



**REGISTRO DE LOS REGLAMENTOS DICTADOS POR EL COMITÉ
INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ
(PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA)
APROBADOS EN LA V REUNION EXTRAORDINARIA DE CANCELLERES
DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA**

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,

CONVIENEN:

Artículo 1º.- Registrar el Reglamento para Prevenir los Abordajes, de fecha 19/6/96, cuyo texto se anexa y forma parte del presente instrumento, en aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales y conforme a lo dispuesto por los Señores Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata en su Quinta Reunión Extraordinaria.

Artículo 2º.- Los Gobiernos de los Países Miembros procederán a la incorporación del Reglamento mencionado a sus respectivos ordenamientos jurídicos nacionales en ejercicio de la competencia reglamentaria que surge del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales, de conformidad con sus procedimientos internos.

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

EN FE DE LO CUAL, los respectivos plenipotenciarios suscriben el presente en la ciudad de Montevideo a los tres días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y ocho, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República Argentina:

Carlos Onis Vigil

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

Mario Lea Plaza Torri

Luciano Roche
SECRETARIO DE TRIBUTACION
FOLIO ORIGINAL
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:



José Artur Denot Medeiros.

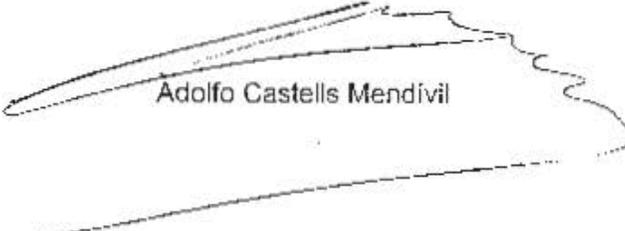


Por el Gobierno de la República del Paraguay:



Efraín Darío Conturión

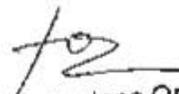
Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:



Adolfo Castells Mendivil

2 2 FEB. 2012

ES COPIA FIEL
DEL ORIGINAL



Dra. Luciana Opertti
Asesoría Jurídica

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
COMISIONADO DE LICENCIAS Y TITULACIONES
CONTROL DEL ORIGINAL
IF-2017-19546497-APN-SSPYVN#MTR

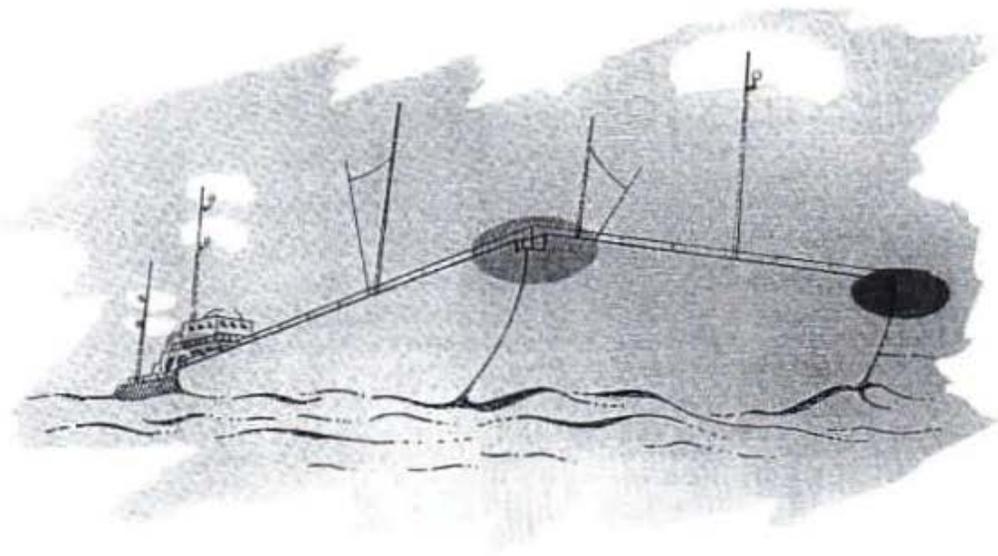
REGLAMENTO PARA PREVENIR LOS ABORDAJES



R

HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ

(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)



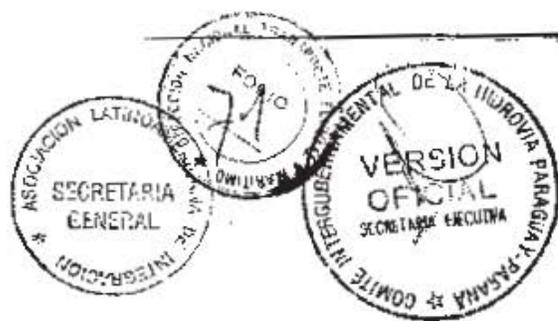
Impreso en el Servicio de Hidrografía Naval
Buenos Aires - Argentina

COPIA FIEL

- 1995 -

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana R. Rocha
Médico
DIRECTOR GENERAL DE SALUD
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



REGLAMENTO PARA PREVENIR LOS ABORDAJES

HIDROVIA PARAGUAY - PARANA

(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)

- 1995 -



Servicio de Hidrografía Naval
Buenos Aires - Argentina

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

~~Liliana M. Rocha~~
~~Ministra~~
DIRECTORA DE TRATADOS
SECRETARÍA DE ECONOMÍA
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



PROLOGO

La presente publicación contiene el Reglamento para Prevenir Abordajes en la Hidrovia 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 XVª Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná, forma parte del Protocolo Adicional al Acuerdo de "Santa Cruz de la Sierra", sobre "Navegación y Seguridad".

El mencionado Acuerdo fué 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 y 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.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Director
DIRECTOR DE OPERACIONES
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



INDICE

Prólogo 3

PARTE A - GENERALIDADES

Reglas 1 a 3 7

PARTE B - REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO

Sección I. Conducta de buques en cualquier condición de visibilidad.

Regla 4 Ambito de aplicación 9

Regla 5 Vigilancia 9

Regla 6 Velocidad de seguridad 9

Regla 7 Riesgo de abordaje 10

Regla 8 Maniobras para evitar el abordaje 10

Regla 9 Canales angostos 11

Regla 10 Dispositivos de separación de tráfico 12

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 13

Regla 12 Buques de vela 13

Regla 13 Buque que "alcanza" 13

Regla 14 Situación de "vuelta encontrada" 14

Regla 15 Situación de "cruce" 14

Regla 16 Maniobra del buque que "cede el paso" 15

Regla 17 Maniobra del buque que "sigue a rumbo" 15

Regla 18 Obligaciones entre categorías de buques 15

PARTE B - REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO

Sección III. Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida.

Regla 19 17

PARTE C - LUCES Y MARCAS e Interpretación gráfica.

Regla 20 Ambito de aplicación 18

Regla 21 Definiciones 18

Regla 22 Visibilidad de las luces 19

Regla 23 Buques de propulsión mecánica en navegación 20

Regla 24 Buques remolcando y empujando 24

Regla 25 Buques de vela en navegación y embarcaciones de remo 33

Regla 26 Buques de pesca 39

Regla 27 Buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida 40

Regla 28 Buques de propulsión mecánica restringidos por su calado 49

Regla 29 Embarcaciones de práctico 50

Regla 30 Buques fondeados y buques varados 52

Regla 31 Hidroaviones 55

PARTE D - SEÑALES ACUSTICAS Y LUMINOSAS

Regla 32 Definiciones 56

Liliana N. Rojas

Ministra

DIRECTORA GENERAL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



Regla 33 Equipo para señales acústicas	56
Regla 34 Señales de maniobra y advertencia	56
Regla 35 Señales acústicas en visibilidad reducida	57
Regla 36 Señales para llamar la atención	59
Regla 37 Señales de peligro	59
PARTE E - EXENCIONES	
Regla 38	61
ANEXO I - POSICION Y CARACTERISTICAS TECNICAS DE LAS LUCES Y MARCAS	62
ANEXO II - SEÑALES ADICIONALES PARA BUQUES DE PESCA QUE SE ENCUENTREN PESCANDO MUY CERCA UNOS DE OTROS	68
ANEXO III - DETALLES TECNICOS DE LOS APARATOS DE SEÑALES ACUSTICAS	69
ANEXO IV - SEÑALES DE PELIGRO	72
ANEXO V - REGLAS GENERALES	73

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana N. Rocha
Ministra
DIRECTORATE GENERAL
OF EDUCATION

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



REGLAMENTO PARA PREVENIR LOS ABORDAJES EN LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA

PARTE A - GENERALIDADES

REGLA 1

AMBITO DE APLICACION

- 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

- 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 (*) y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua.

(*) Significa que no desplaza volumen de agua al flotar (caso de hidroaviones a cierta velocidad) y las embarcaciones de colchón de aire.

Ulises M. Roche
Ministro

DIRECTORA DE TRATADO

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARÍA DE POLÍTICA EXTERNA



- 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 maniobrar 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 "buques con capacidad de maniobra restringida" incluirá pero no se 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 trasbordando 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 disponible de 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 máxima 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 todas las condiciones en que la visibilidad está disminuida por niebla, bruma, nieve, fuertes aguaceros, tormentas o cualesquiera otras causas análogas.

Liliana N. Roche
Médico
IF-2017-19546497-APN-SSPYVN#MTR
ES COPIA DEL ORIGINAL



PARTE B - REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO

SECCION I - CONDUCTA DE BUQUES EN CUALQUIER CONDICION DE VISIBILIDAD

REGLA 4

AMBITO DE APLICACION

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.

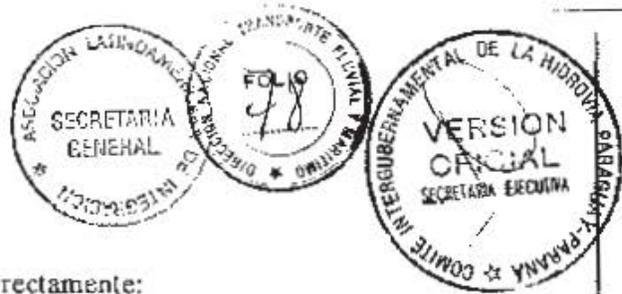
Para determinar la velocidad de seguridad se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

- a) En todos los buques:
 - 1) El estado de visibilidad;
 - 2) La densidad del tráfico, incluidas las concentraciones de buques de pesca o de cualquier 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, de las aguas y corriente y la proximidad de peligros para la navegación;
 - 6) El calado en relación con la profundidad disponible de agua.

(*) Significa parar la arrancada.

(**) Debe interpretarse: Distancia necesaria para parar la arrancada.

LEONARDO A. ...
DIRECTOR GENERAL
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
GOVERNOR ...



- 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 esté siendo utilizada en el radar;
 - 3) El efecto en la detección por radar del estado de las aguas y tiempo, así como de otras fuentes de interferencia;
 - 4) La posibilidad de no detectar en el radar, a distancia adecuada, buques pequeños, 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 sea posible, cuando se utiliza el radar para determinar la distancia a la que se hallen los buques u otros objetos próximos.

REGLA 7

RIESGO DE ABORDAJE

- a) Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga y que sean apropiados para la circunstancia 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 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.
- Para determinar si existe riesgo de abordaje se tendrá en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:
- 1) Se considerará que existe riesgo de abordaje, si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable;
 - 2) En algunos casos, puede existir riesgo aún 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 debida antelación y respetando las buenas prácticas maríneas.

(*) O ploteo

Liliana M. Roche
MTR
IP-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ES COPIA DEL ORIGINAL



- 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 el rumbo puede ser la más eficaz para evitar una situación de aproximación excesiva, a condición 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 segura del otro. La eficacia de la maniobra se deberá ir comprobando hasta el momento en que el otro buque esté pasado 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 rigurosamente lo dispuesto en las reglas de la presente Parte.
3) Cuando dos buques se aproximen el uno al otro con riesgo 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.
- 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.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana N. Roche
Ministra
DIRECTORA DE TRÁFICO
IF-2017019540497-APN-SSPYVN#MTR



- 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 obstaculización de 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

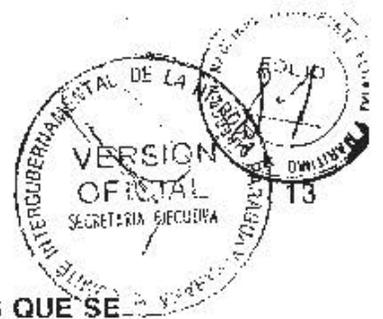
DISPOSITIVOS DE SEPARACION DE TRAFICO

"Reservado para el caso que sean establecidos Dispositivos de Separación de Tráfico".

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana N. Roche
Ministra
DIRECCIÓN DE TRABAJO
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



SECCION II - CONDUCTA DE LOS BUQUES QUE SE ENCUENTREN A LA VISTA UNO DEL OTRO

REGLA 11

AMBITO DE APLICACION

Las Reglas de esta Sección se aplican solamente a los buques que se encuentren a la vista uno del otro.

REGLA 12

BUQUES 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 las 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.

Liliana N. Rocha

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

ES COPY



- 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

SITUACION "DE VUELTA ENCONTRADA"

- a) A menos que se acuerde lo contrario, cuando dos buques de propulsión mecánica se encuentran con derrotas de vuelta encontrada y próximo uno al otro que involucren peligro de colisión, cada uno alterará su rumbo a estribor de tal manera que cada uno pase francamente 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 aguas arriba. Propondrá la manera de pasaje y efectuará las señales de maniobra prescriptas en la Regla 34 a) 1) según corresponda.

REGLA 15

SITUACION "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.

IF-2017-10540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTORIA DE TRAFADOS
SECRETARÍA DE ECONOMÍA
página 148 de 658



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.

REGLA 17

MANIOBRA DEL BUQUE QUE "SIGUE A RUMBO"

- a) 1) Cuando uno de los buques deba mantenerse apartado de la derrota del 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 maniobre 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 CATEGORIAS 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 restringido por su calado;

IP-2017-19540497-APN-SSPYV#MTR

COMINTEL

Liliana M. Recio
Militar
FR-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ES 0000



- 4) Un buque dedicado a la pesca;
- 5) Un buque de 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 restringido por su calado;
- 4) 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;
- 2) Un buque con capacidad de maniobra restringida;
- 3) Un buque restringido por su calado.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



**SECCION 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 superior a 1000 metros.
- 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.
- 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 del momento, al cumplir con las Reglas 4 a 9.
- d) Todo buque que detecte únicamente por medio del radar la presencia de otro buque, determinará si se está creando una situación de aproximación excesiva y/o riesgo de abordaje. En caso afirmativo maniobrá consecuentemente con suficiente antelación.
- e) Salvo en los casos en que se haya comprobado que no existe riesgo de abordaje, todo buque que oiga, al parecer a proa de su través, la señal de niebla de otro buque, o que no pueda evitar una situación de aproximación excesiva con otro buque situado a proa de su través, deberá reducir su velocidad hasta la mínima de gobierno. Si fuera necesario, suprimirá su arrancada y en todo caso navegará con extrema precaución hasta que desaparezca el peligro de abordaje.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana M. Rocha
DIRECTORA DE ADMINISTRACION

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



PARTE C - LUCES Y MARCAS

REGLA 20

AMBITO DE APLICACION

- a) Las Reglas de esta Parte deberán cumplirse en todas las condiciones meteorológicas.
- b) Las Reglas relativas a las luces deberán cumplirse desde la puesta del sol hasta su salida, y durante ese intervalo no se exhibirá ninguna otra luz, con la excepción de aquellas que no puedan ser confundidas con las luces mencionadas en este Reglamento o que no perjudiquen su visibilidad o carácter distintivo, ni impidan el ejercicio de una vigilancia eficaz.
- c) Las luces preceptuadas por estas Reglas, en caso de llevarse deberán exhibirse también desde la salida hasta la puesta del sol si hay visibilidad reducida y podrán exhibirse en cualquier otra circunstancia que se considere necesario.
- d) Las Reglas relativas a las marcas deberán cumplirse de día.
- e) Las luces y marcas mencionadas en estas Reglas cumplirán las especificaciones del Anexo I de este Reglamento.

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, excepto en buques de eslora inferior a 12 metros donde la luz de tope se colocará lo más próximo posible al eje longitudinal 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 sea visible desde la proa hasta 22,5 grados a 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. En buques de eslora inferior a 12 metros, este farol será colocado lo más cerca posible, según sea factible, del 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.

Liliana M. Torres
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTOR GENERAL



- d) La "luz de remolque" es una luz amarilla con 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, colocada 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 a popa del través de cada costado del buque.

REGLA 22

VISIBILIDAD DE LAS LUCES

Las luces prescriptas en estas Reglas deberán tener la intensidad especificada en el 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;
 - Luz centelleante especial, 2 millas.
- b) En los buques de eslora igual o superior a 12 metros, pero inferior a 50 metros:
 - Luz de tope, 5 millas; pero si la eslora del buque es inferior a 20 metros, 3 millas;
 - Luz de costado, 2 millas;
 - Luz de alcance, 2 millas;
 - Luz de remolque, 2 millas;
 - Luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 2 millas;
- c) En los buques de eslora inferior a 12 metros:
 - Luz de tope, 2 millas;
 - Luz de costado, 1 milla;
 - Luz de alcance, 2 millas;
 - Luz de remolque, 2 millas;
 - Luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 2 millas;
- d) En los buques u objetos remolcados poco visibles:
 - Luz blanca todo horizonte, 3 millas.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTOR GENERAL DE REGISTRO



REGLA 23

BUQUES DE PROPULSION MECANICA, EN NAVEGACION

- a) Los buques de propulsión mecánica en navegación exhibirán:
- 1) Una luz de tope a proa. Los buques de eslora inferior a 20 metros deberán exhibir esa luz lo más a proa que sea posible.
 - 2) Una segunda luz de tope, a popa y más alta que la de proa, exceptuando a los buques de menos de 50 metros de eslora que no tendrán obligación de exhibir esta segunda luz, aunque podrán hacerlo;
 - 3) Luces de costado;
 - 4) Una luz de alcance.

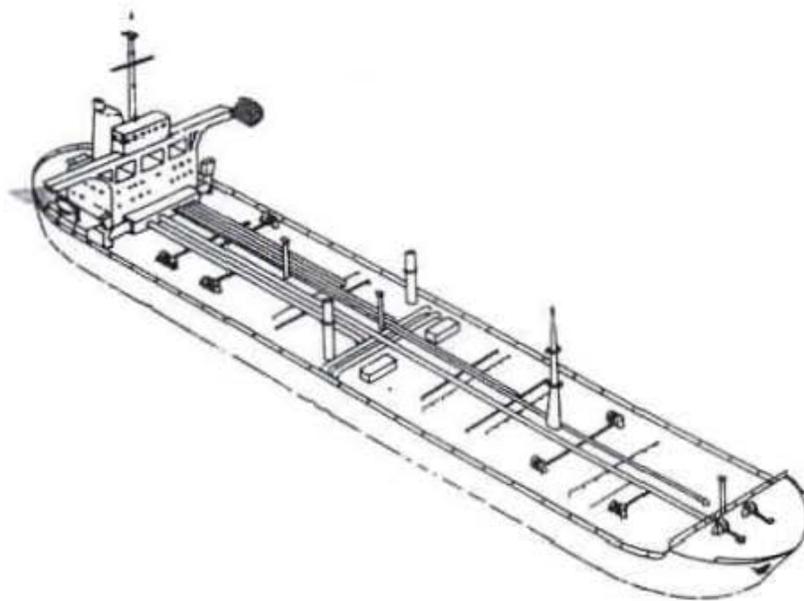


Fig.1: Buque de propulsión mecánica en navegación

Liliana N. Roche
IF-2017-19540497-AN-SSPYVN#MTR
DIRECTORÍA DE TRATADOS
ES COMERCIAL

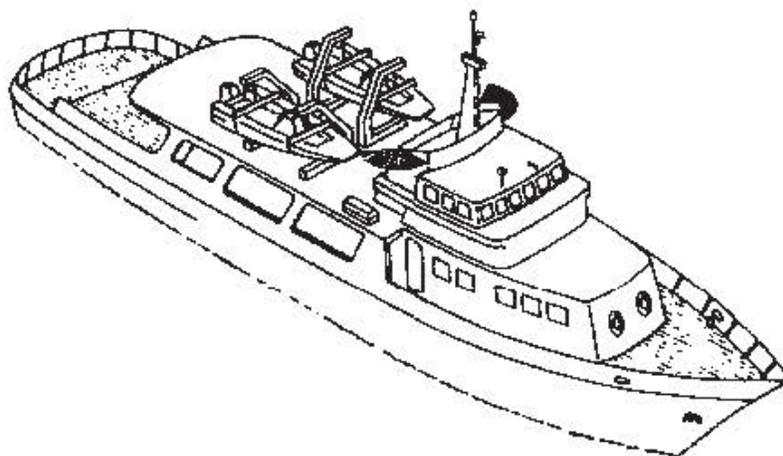


Fig.2: Buque de propulsión mecánica en navegación de menos de 50 m. de eslora

- b) Los aerodeslizadores, cuando operen en la condición sin desplazamiento de volumen de agua, 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.

IF-2017-19540491-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORA DE TRATADOS

ES COPIA FIE DEL ORIGINAL

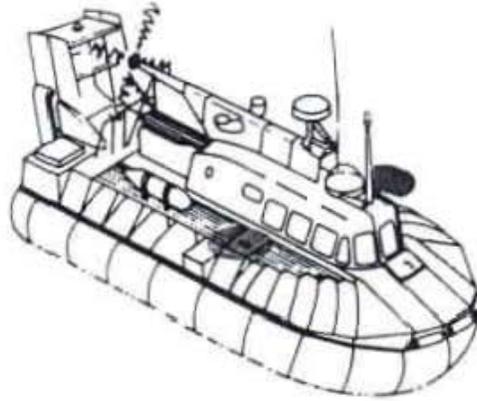


Fig.3: Aerodeslizador operando sin desplazamiento de agua.
Menos de 50 m. de estora

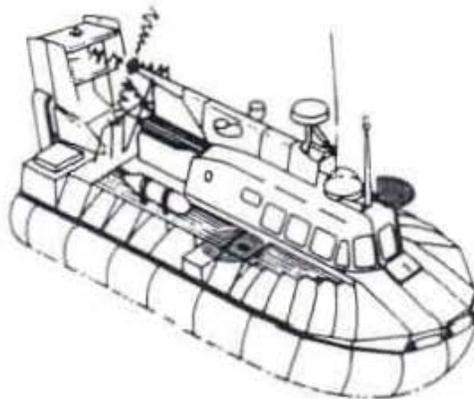


Fig.4: Aerodeslizador operando con desplazamiento de agua.
Menos de 50 m. de estora

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



- c) 1) Los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros podrán exhibir, en lugar de las luces prescriptas 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 prescriptas 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 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 los 7 nudos

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19340497-ACCN-SSPYVN#MTR

DIRECTORÍA DE TRATADOS
FOLIO ORIGINAL

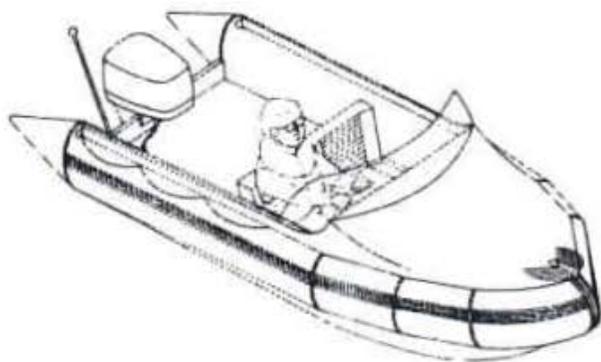


Fig.6: Embarcación de propulsión mecánica de menos de 12 m. de eslora

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, medido desde la popa de buque que remolca hasta el extremo de popa del remolque, sea superior a 200 metros, exhibirá 3 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.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IR 2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
Ministerio
DIRECTORA DE TRIBUTOS
ES COPIA FOTOGRAFICA ORIGINAL
pagina 168 de 658

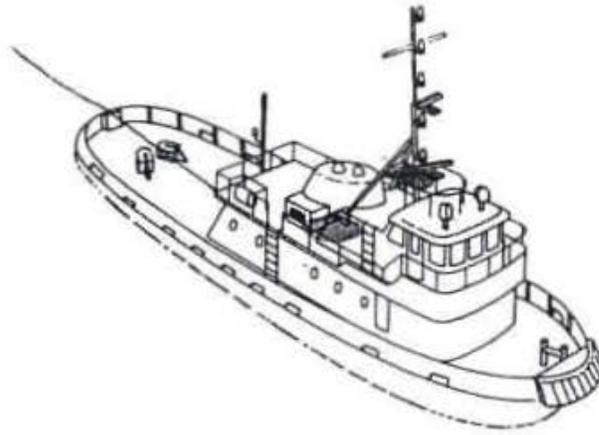


Fig.7: Buque de propulsión mecánica, remolcando por popa.
Remolcador de menos de 50 m. de eslora;
Longitud de remolque más de 200 m.

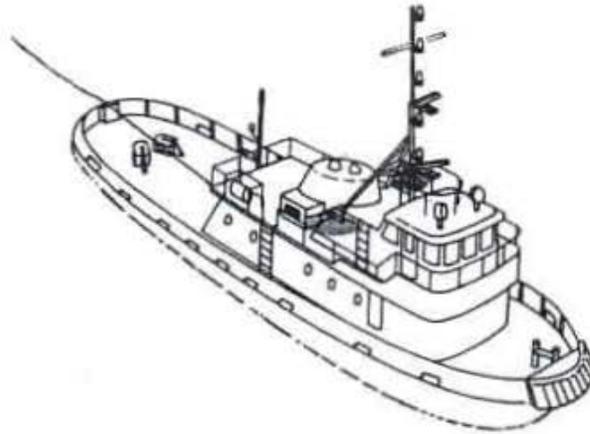


Fig.8: Buque de propulsión mecánica, remolcando por popa.
Remolcador de menos de 50 m. de eslora;
Longitud del remolque 200 metros o menos.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

U.S. Bank, N.A.
IF-2017-19540499-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTORA DE TRIBUTOS
ENCOP/STV/REG/11
página 170 de 658



- 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.

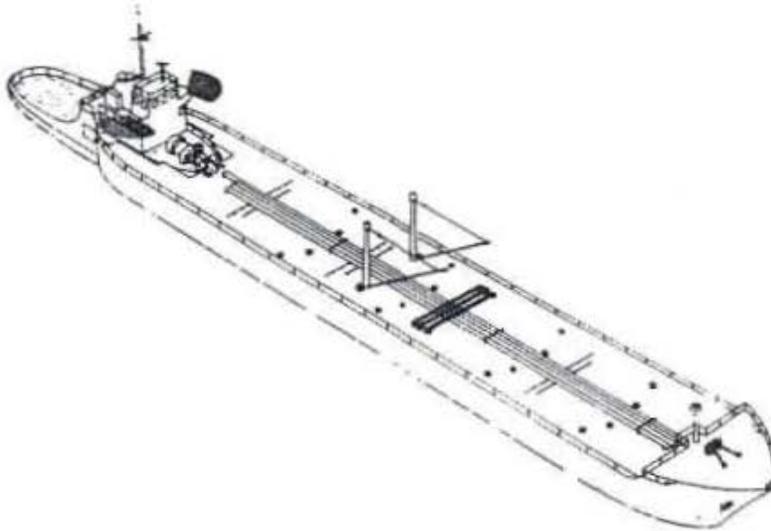


Fig 9: Unidad compuesta en navegación

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
CONTADOR

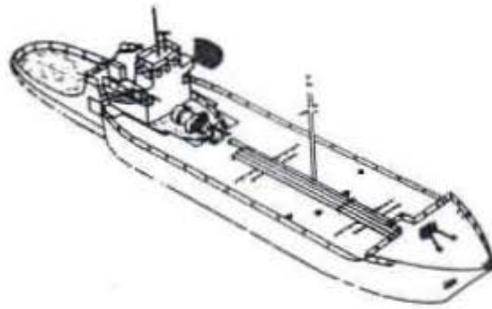


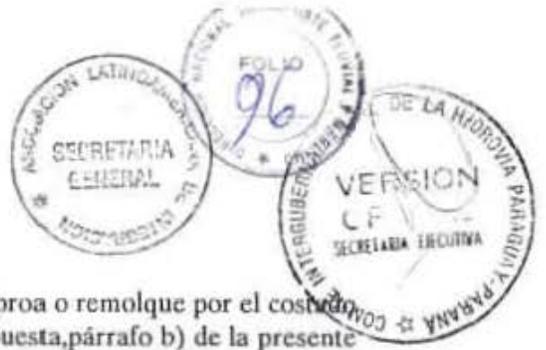
Fig.10: Unidad compuesta de menos de 50 m. de eslora en navegación

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-10540407-AR-SSPYVN#MTR

Ministerio de Justicia
DIRECTORIA DE INVESTIGACIONES



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, párrafo b) de la presente Regla:

- 1) En lugar de la luz prescrita en los apartados 1) o 2) de la Regla 23 a), dos luces de tope en forma vertical;
- 2) Luces de costado;
- 3) Dos luces de remolque en línea vertical.

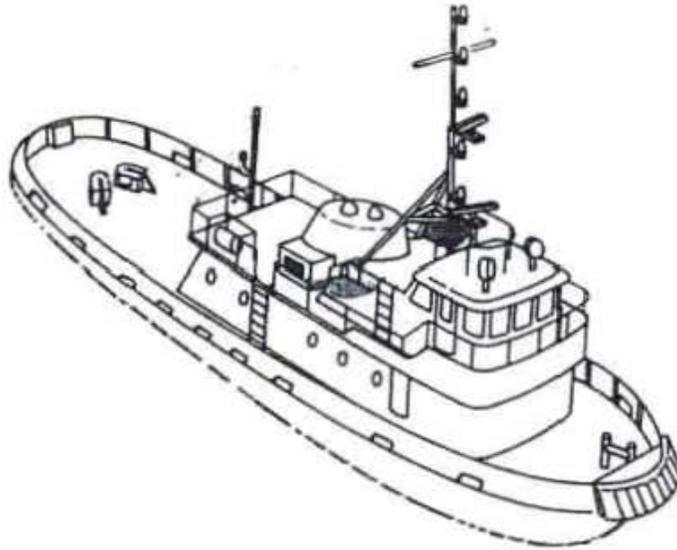


Fig.11: Buque de propulsión mecánica que empuje hacia proa o remolque por el costado.
Remolcador de menos de 50 m. de eslora.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORA DE TRIBUTOS



d) Los buques de propulsión mecánica a los que sean de aplicación los párrafos a) anteriores, cumplirán también con la Regla 23 a) 2).

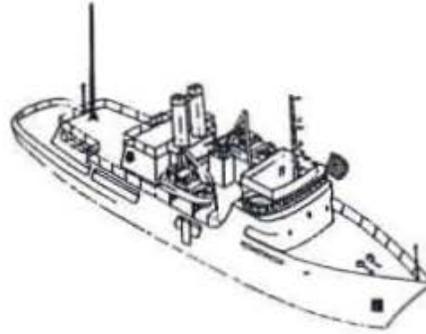


Fig.12: Buque de propulsión mecánica remolcando por popa.
Longitud de remolque 200 m. o menos.
La luz de tope de popa es opcional para buques de menos de 50 m. de eslora.

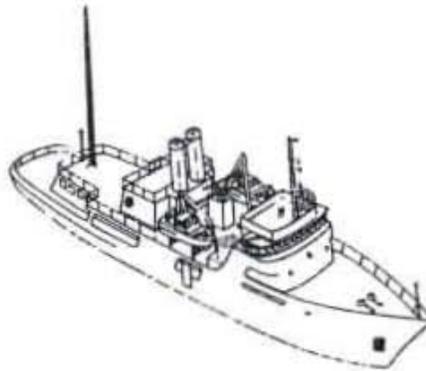


Fig.13: Buque de propulsión mecánica remolcando por popa.
Longitud de remolque 200 m. o menos.
Cuando se exhiben las lures de tope de palo a popa por remolque o empuje, se requiere la luz de tope de palo a proa.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

10/11/17

Liliana K. Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTORIA DE TRATADOS
EJECUTIVO GENERAL



c) Todo buque u objeto remolcado distinto de los que se mencionan en el párrafo g) de esta Regla exhibirá:

- 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.

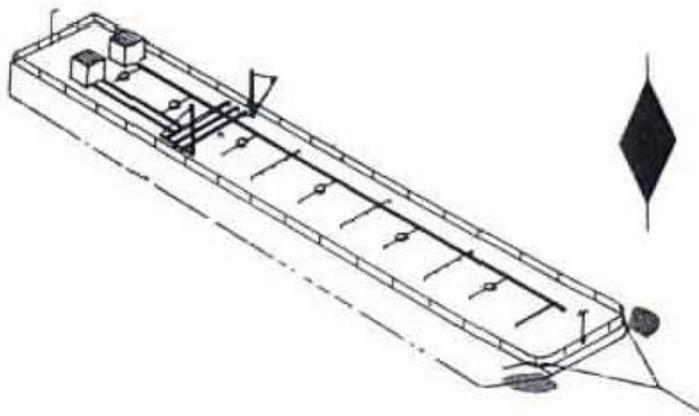


Fig.14: Buque u objeto remolcado: Longitud de remolque: excede los 200 m.

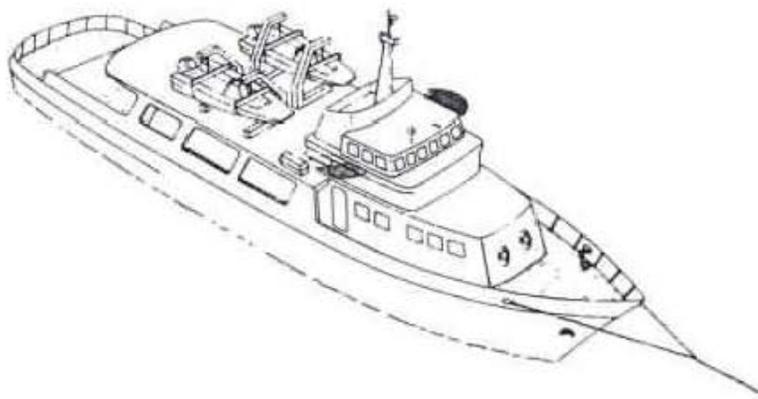


Fig.15: Buque remolcado: Longitud de remolque: 200 m o menos.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECCION DE TRATADO

ESCRIBANO

- f) Teniendo en cuenta que cualquiera que sea el número de buques que se remolquen por el costado (*) o empujen en 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 inciso f) 1), cuando la eslora total del buque que empuja y el empujado sea superior a 200 metros, en el sector proel, y donde mejor se vea, además de las luces de costado, se exhibirá una luz centelleante especial.

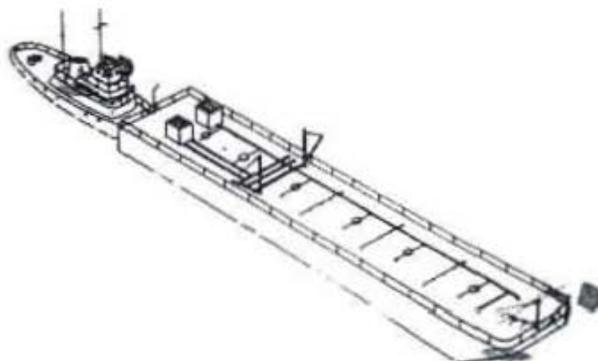


Fig.16: Buque empujando hacia proa, no constituyendo una unidad compuesta, de eslora total superior a 200 metros.

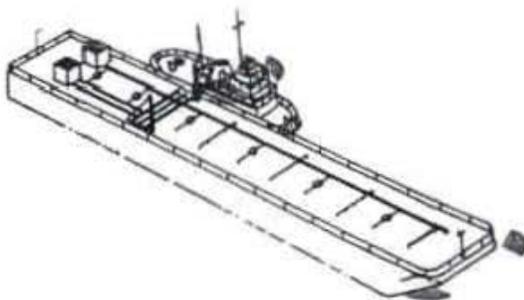


Fig.17: Buque remolcado por el costado.

(*) Significa remolque abarloado.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORIA DE EMPLEADOS



- 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 su longitud sea superior a 100 metros, luces blancas todo horizonte adicionales entre las luces prescritas en los apartados 1) y 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 adicional 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.

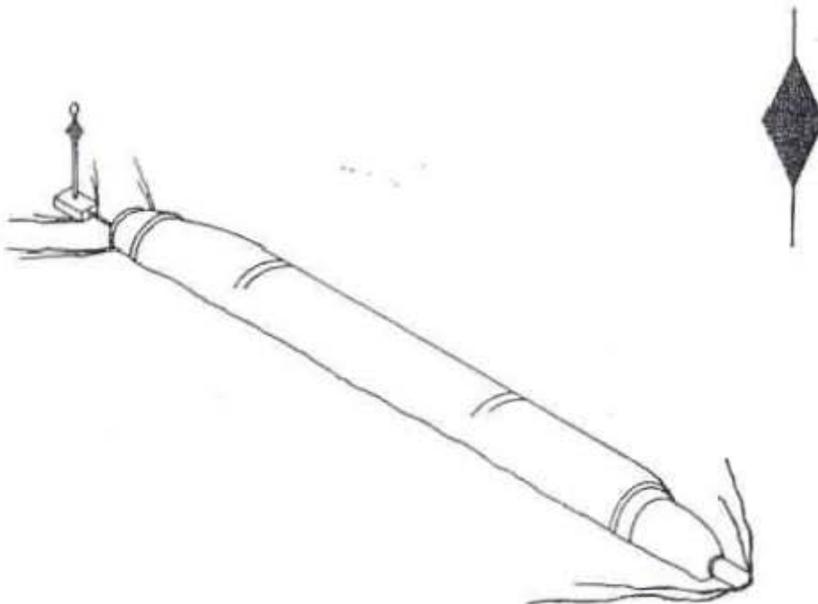


Fig.18: Objeto remolcado, poco visible y semi-sumergido.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana M. Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTORIA DE TRATADOS
ES COPIA AUTOGRAFADA



- 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.
- i) Cuando, por alguna causa justificada, resulte imposible que un buque no dedicado normalmente a operaciones de remolque muestre 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 NAVEGACION Y EMBARCACIONES DE REMO

- a) Los buques de vela en navegación exhibirán:
 - 1) Luces de costado,
 - 2) Una luz de alcance.

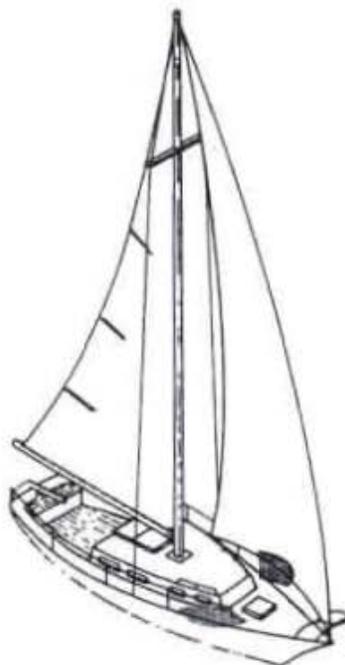


Fig 19: Buque de vela en navegación.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliane N. Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



- 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.

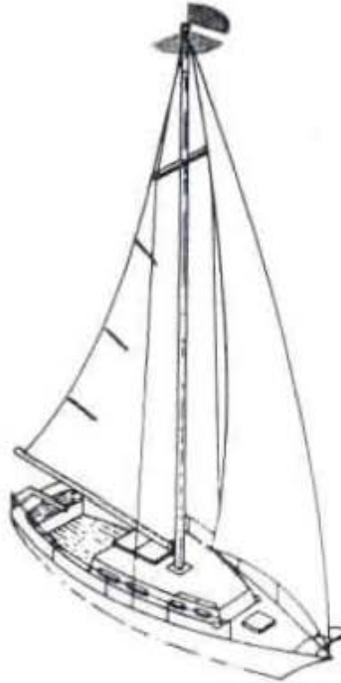


Fig.20: Buque de vela en navegación de menos de 20 m. de eslora.

COPIA FIEL

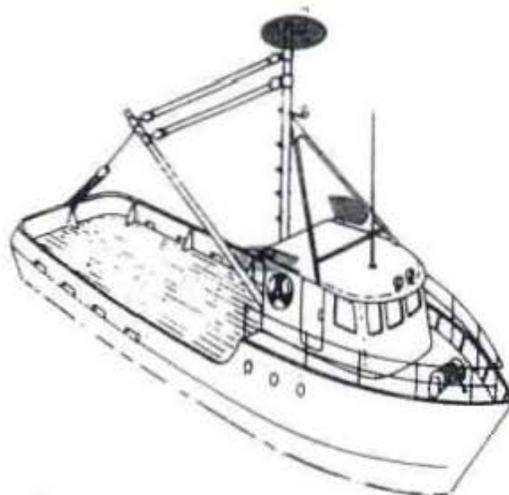
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana N. Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTORADO DE TRATADOS
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
página 188 de 658

REGLA 26
BUQUES DE PESCA



- a) Los buques dedicados a la pesca, ya sea en navegación o fondeados, exhibirán solamente las luces y marcas 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.
 - 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.



Cuando el aparejo largado se extiende a más de 150 m a partir del buque, una luz blanca todo horizonte o cono con el vértice hacia arriba en dirección del aparejo

Fig.25: Buque dedicado a la pesca con arrancada

(*) En movimiento a través del agua.

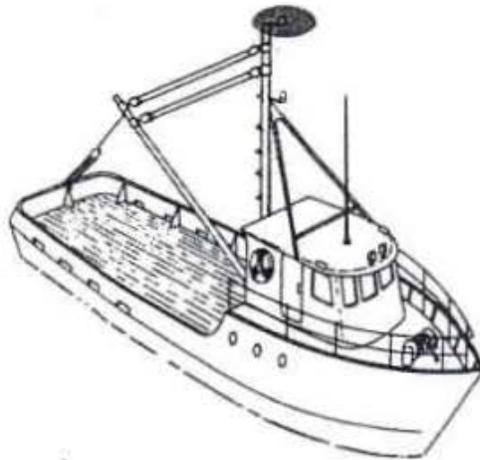
COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Comuna de...

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA DEL ORIGINAL



Cuando el aparejo largado se extiende a más de 150 m. a partir del buque, una luz blanca todo horizonte o cono con el vértice hacia arriba en dirección del aparejo.

Fig.26: Buque dedicado a la pesca sin movimiento.



- b) Las señales adicionales descritas en el Anexo II de esta regulaciones se aplican a un buque dedicado a la pesca en estrecha proximidad a otros buques dedicados a la pesca.
- 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.

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.

(*) En movimiento a través del agua.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

LIBRERIA ESCUELA
DE LA
SECRETARIA DE EDUCACION
PUBLICA

IF-2017-19540497-APN-SSM-VN#MTR

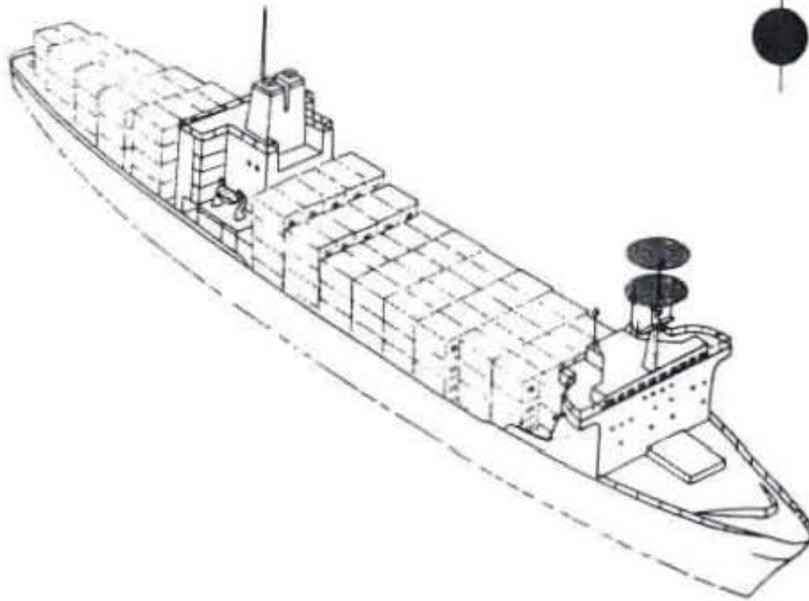


Fig.27: Buque sin gobierno.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

10/10/17

10/10/17
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ORIGINAL

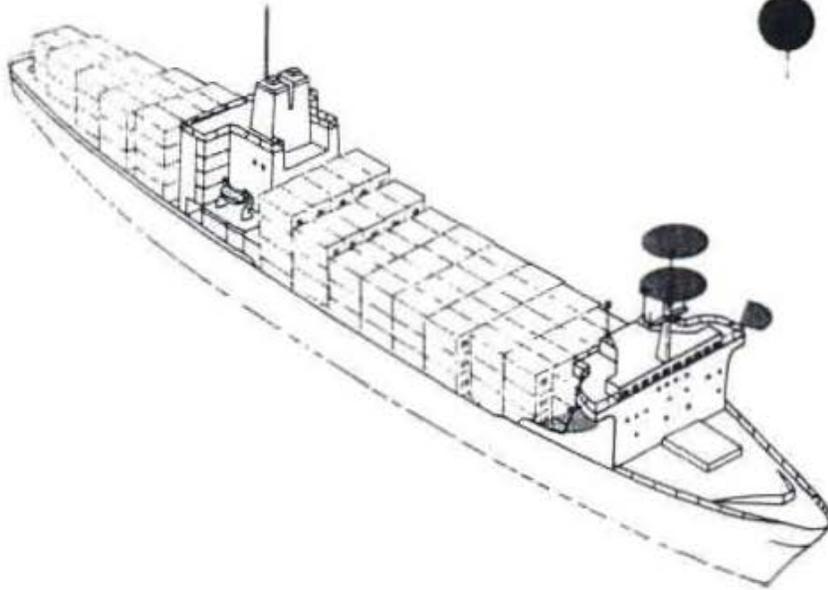


Fig.28: Buque sin gobierno, con arrancada.

- b) Los buques que tengan su capacidad de maniobra restringida, salvo aquéllos dedicados a operaciones de limpieza de minas, exhibirán:
- 1) Tres luces todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible. La más elevada y la más baja de estas luces serán rojas y la luz central será blanca;
 - 2) Tres marcas en línea vertical en el lugar más visible. La más elevada y la más baja de estas marcas serán bolas y la marca central será bicónica;
 - 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) y 2), las luces o marcas prescritas en la Regla 30.

* Se muestra a través del agua.

10/10/17

✓

✓

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ORIGINAL
página 196 de 658

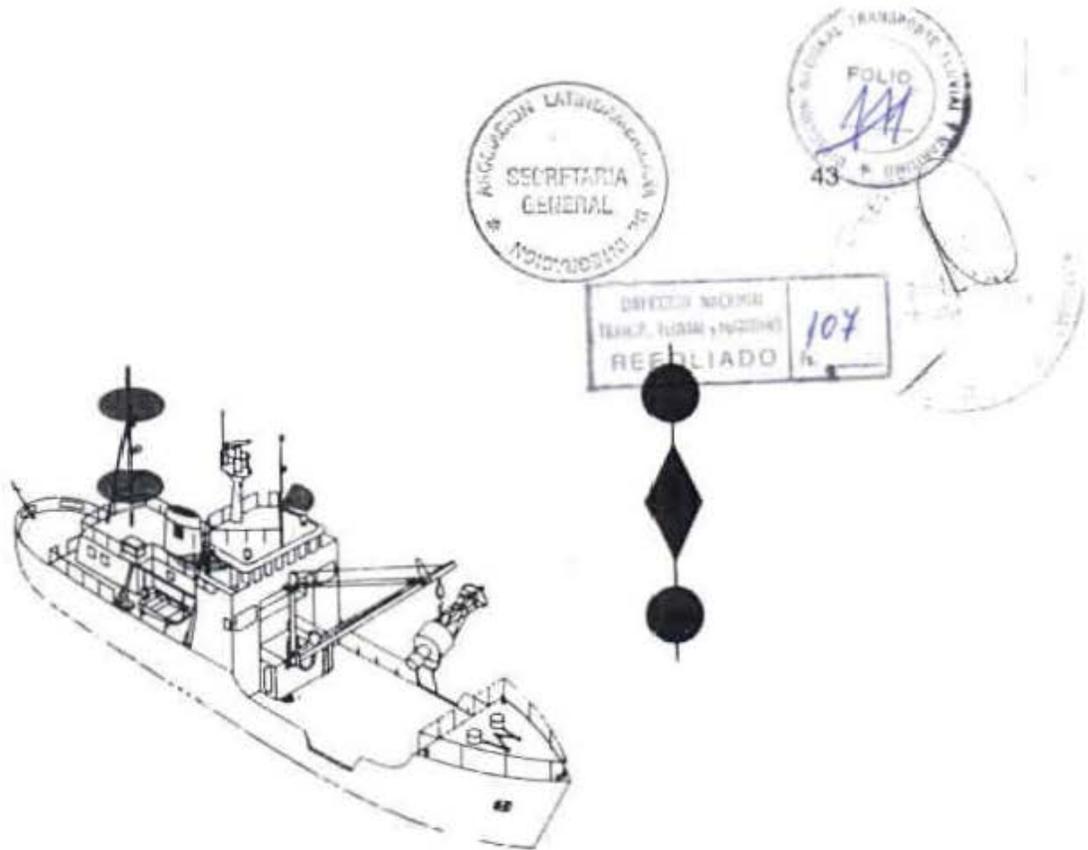


Fig. 29. Buque con capacidad de maniobra restringida, con arrancada y eslora de menos de 50 m.

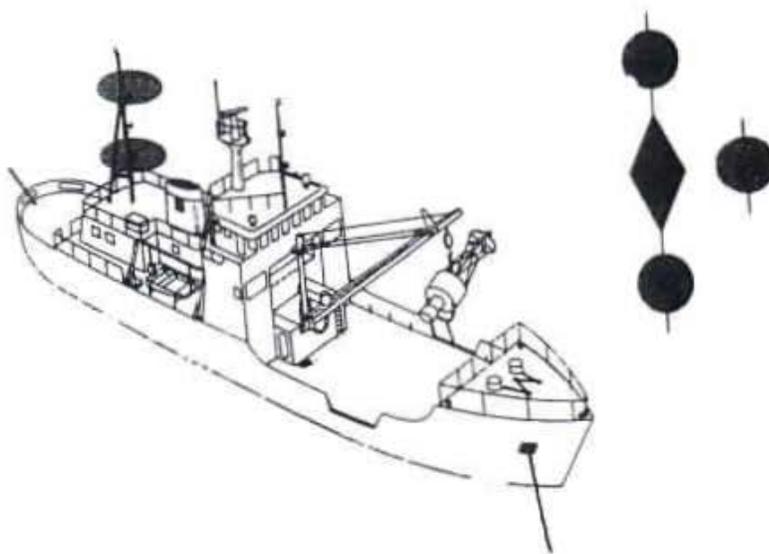


Fig. 30. Buque con capacidad de maniobra restringida, fondeado y eslora menor de 50 m.

COPIA FIEL

LEONARDO TORRES
EF 2017-19340497-APN-SSPYVN#MTR
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



- 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.

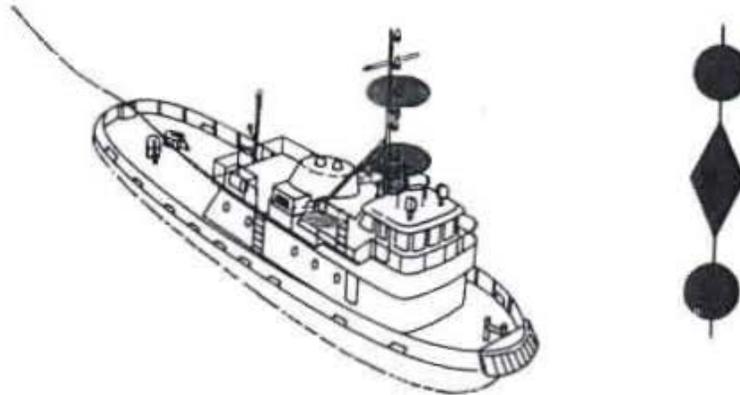


Fig.31: Buque dedicado a operación de remolque que restringe en extremo la capacidad del remolcador como la de su remolque para apartarse de su derrota; la longitud de remolque no excede los 200 m., eslora del remolcador menos de 50 m.

- d) Los buques dedicados a operaciones de dragado o subacuas, 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 cual 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 el 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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

LIBRARY OF THE
FEDERAL GOVERNMENT
OF CANADA
BANK OF CANADA
100 KING STREET WEST
TORONTO, ONTARIO
M5X 1C5
ORIGINAL

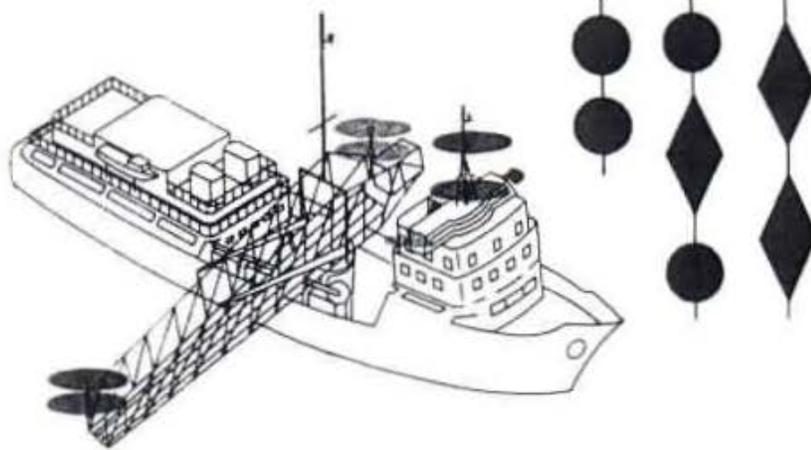


Fig.32: Buque dedicado a operaciones de dragado o subacuas cuando restrinjan su capacidad de maniobra; navegando con obstrucción en su banda de estribor.

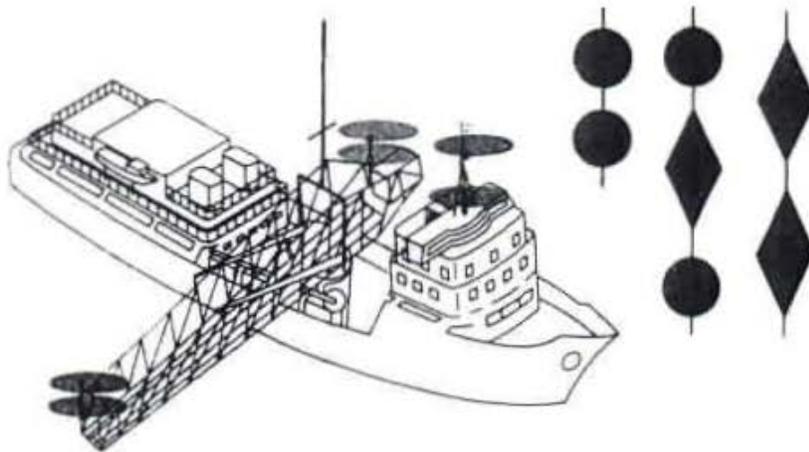


Fig.33: Buque dedicado a operaciones de dragado o subacuas cuando restrinjan su capacidad de maniobra; parado con obstrucción en su banda de estribor.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

SECRETARIA GENERAL
FOLIO 110
VERSION
REVISADO

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 las luces serán rojas y la central será blanca;
- 2) Una reproducción de 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.

REFOLIADO 110

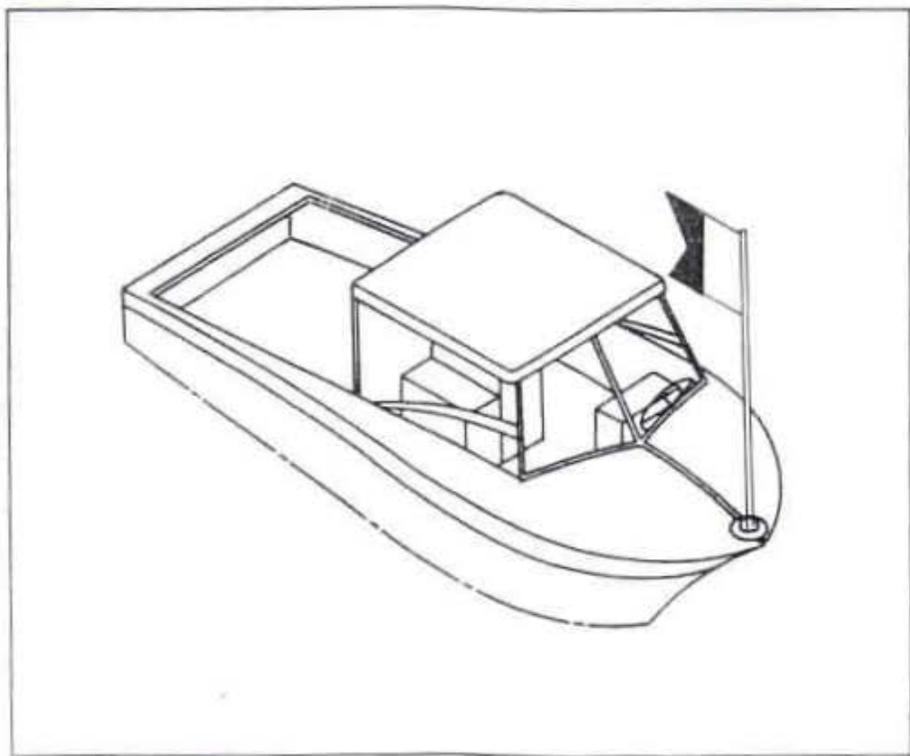


Fig.34: Embarcación pequeña dedicada a operaciones de buceo.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Lizette M. Roche
SECRETARÍA DE ECONOMÍA
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE ECONOMÍA
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

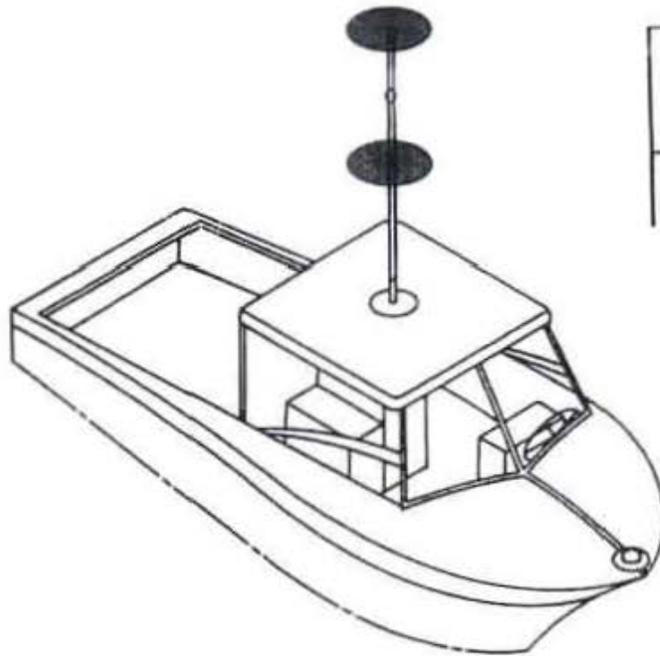


Fig.35: Embarcación pequeña dedicada a operaciones de buceo.

- 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 del buque dedicados a limpieza de minas.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRET
ORIGINAL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

4b.

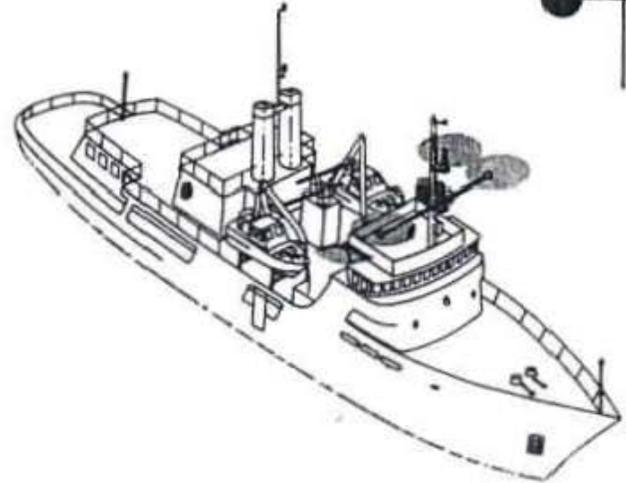
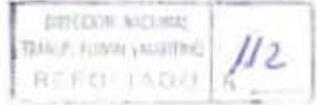


Fig.36: Buque dedicado a operaciones de limpieza de minas de menos de 50 m. de eslora

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19340497-APN-SSPYVN#MTR

DEL ORIGINAL

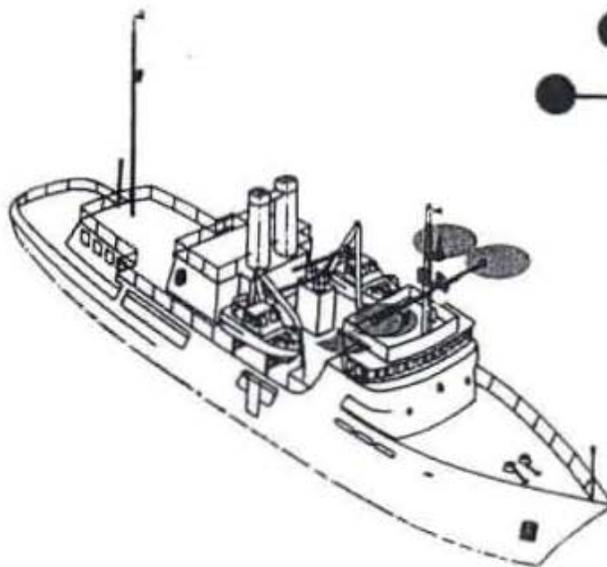


Fig.37: Buque dedicado a operaciones de limpieza de minas

- 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 PROPULSION MECANICA 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.

CÓPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARÍA DE TRIBUTOS
COPIA DEL ORIGINAL

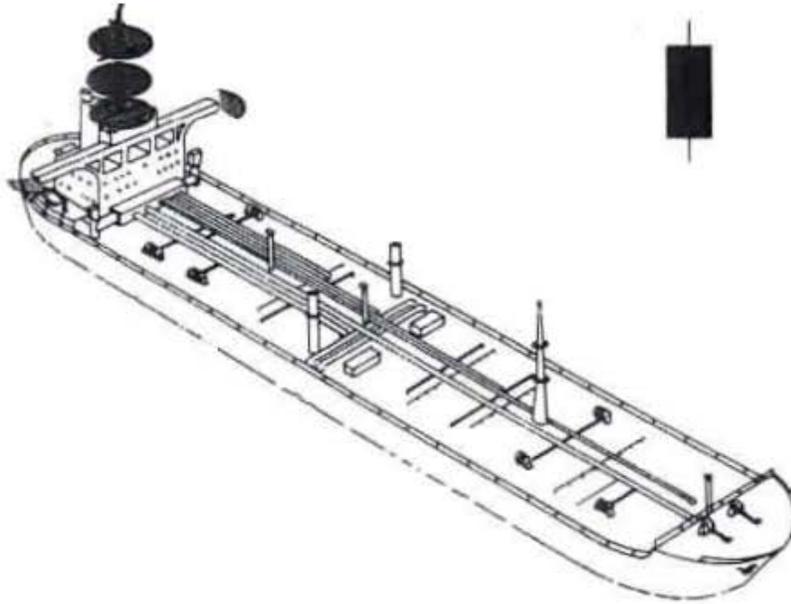


Fig.38: Buque restringido por su calado

REGLA 29

EMBARCACIONES DE PRACTICO

- a) Las embarcaciones en servicio de practicaje exhibirán:
 - 1) En la parte superior del palo de más a 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 o 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 prescritas para las embarcaciones de su misma eslora.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

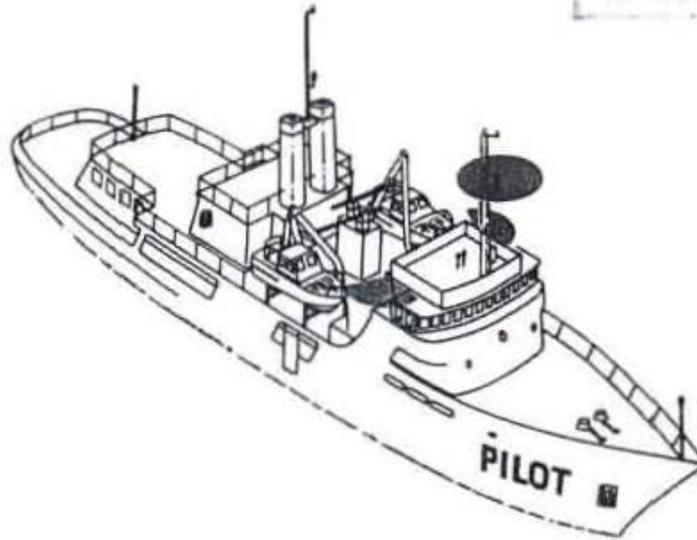


Fig.39: Embarcación de práctico en movimiento

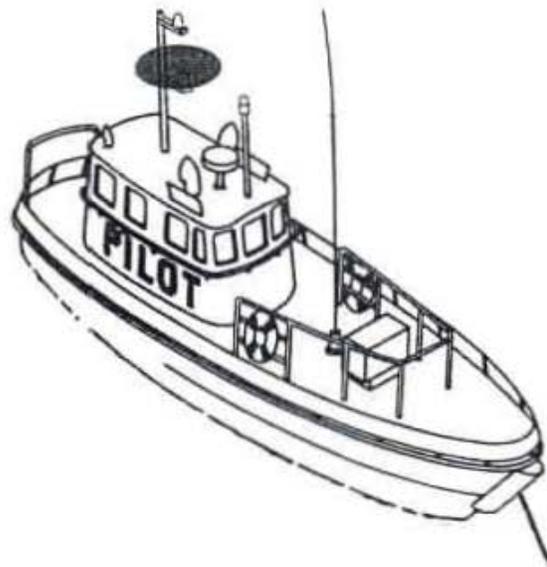


Fig.40: Embarcación de práctico fondeada y de menos de 30 m. de eslora

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARIA DE ECONOMIA
SECRETARIA DE ECONOMIA
ORIGINAL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

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 el 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.

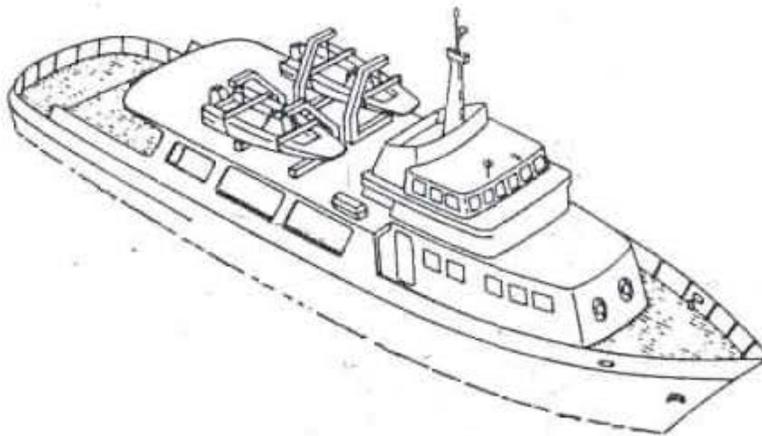


Fig.41: Buque fondeado de menos de 50 m. de eslora



COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ORIGINAL



114

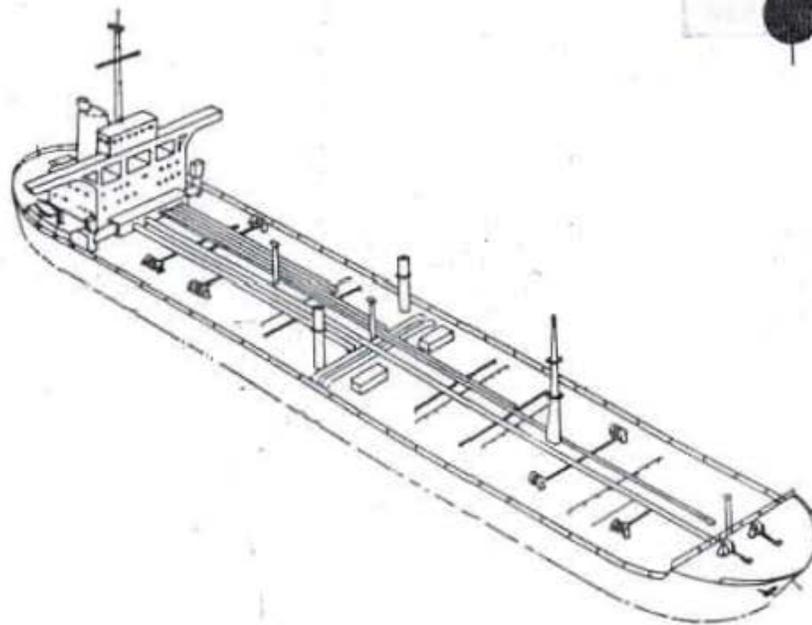


Fig.42: Buque fondeado con iluminación en cubierta

- 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.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

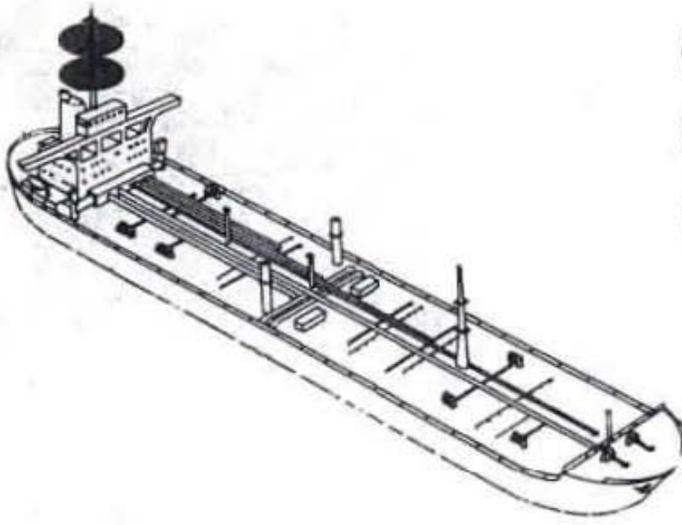
U

U

18/04/2017
18/04/2017
18/04/2017

IF-2017-19540-97-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARIA GENERAL
 FOLIO 118
 COMITE INTERGOBIERNAL DE LA HIDROVIA PANAMA-PANAMA
 SECRETARIA DECORNA



DIRECCION NACIONAL
 DE TRANSPORTE MARITIMO Y AEREO
 REFOLIADO 118

Fig.43: Buque varado.

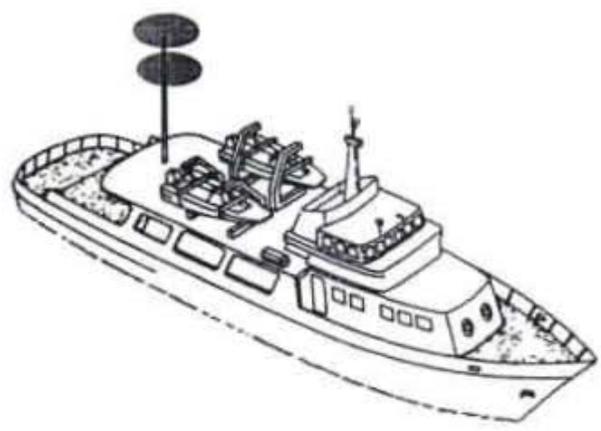


Fig.44: Buque varado de menos de 50 m. de eslora

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

C

2

Liliana M. Pacheco
DIRECTORA GENERAL
SECRETARÍA DE ECONOMÍA

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



- 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 1) y 2) del párrafo d) de esta Regla.

REGLA 31

HIDROAVIONES

Quando 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 sus características y situación, sean lo más parecidas posibles a las prescritas en estas Reglas.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana N. G...
IF 2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
COMA FIDEL DEL ORIGINAL



PARTE D - SEÑALES ACUSTICAS Y LUMINOSAS

REGLA 32

DEFINICIONES

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.

La expresión "pitada corta" significa un sonido de una duración aproximada de un segundo.

La expresión "pitada larga" significa un sonido de una duración aproximadamente de cuatro a seis segundos.

REGLA 33

EQUIPO PARA SEÑALES ACUSTICAS

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 gongo cuyo tono y sonido no pueda confundirse con el de la campana. El pito, la campana y el gongo deberán cumplir con las especificaciones del Anexo III de este Reglamento. La campana y el gongo, 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.

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

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 presentes Reglas:

- 1) Indicará 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"; y tres pitadas cortas para indicar: "Estoy dando atrás".

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

Liliana M. Fyche
SECRETARÍA DE DEFENSA
COPIA DEL ORIGINAL

IF-2017/19540497-APN-SSPYVN#MTR

ASOCIACION LATINOAMERICANA DE
SECRETARIA
GENERAL

SECRETARIA
GENERAL

COMITE INTERGOBIERNAL DE LA HIDROGRAFIA
VERSION
CPA
SECRETARIA EJECUTIVA

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.

121
REPOLADO

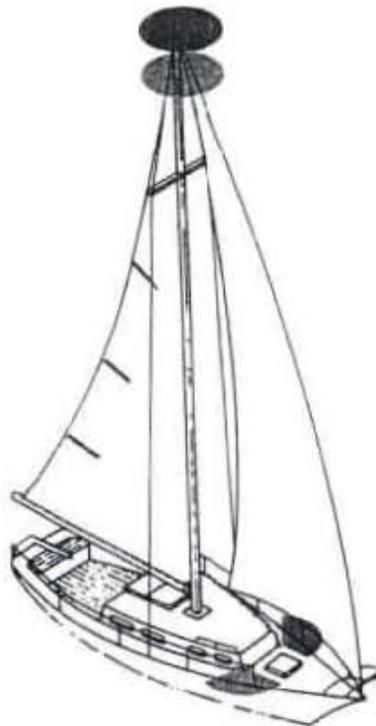


Fig.21: Buque de vela en navegación.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

1

0

0

IF-2017-10540797-APN-SSPYVN#MTR
Ministerio
DIRECTORA DE TRATADOS
ES COPIA DE ORIGINAL
página 226 de 658

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.

122

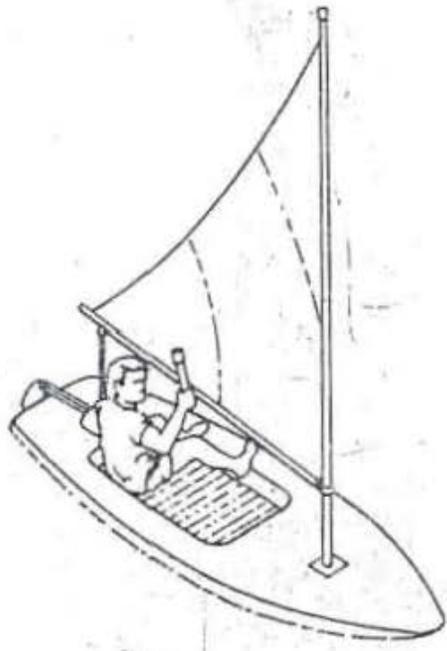


Fig.22: Buque de vela en navegación de menos de 7 m. de eslora.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



- 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.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-1954097-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORIO DE TRÁFICOS

ES COPIA DEL ORIGINAL



c) 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.

124

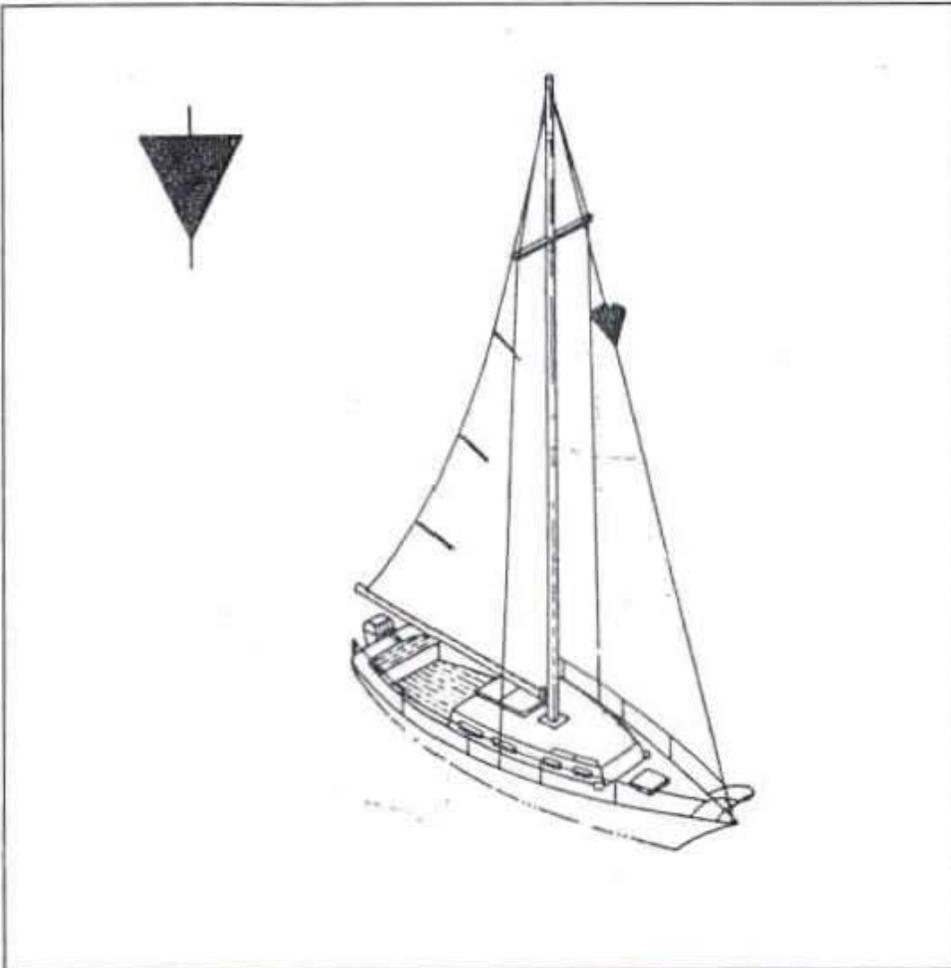


Fig.24: Buque de vela en navegación que también es propulsado mecánicamente.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

1
2
3

4

5

6

Libre de Prohibiciones
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
SECRETARÍA DE ECONOMÍA
ORIGINAL



- 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 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 e) 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 uno de otro se aproximen, y por cualquier causa alguno de ellos no entienda las acciones o intenciones del otro o que 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 aproximan 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 por una pitada larga por cualquier buque que se aproxime, que puede 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 ACUSTICAS 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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

01/11/17

1

2

1142-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
SECRETARÍA DE TRABAJO
2017-11-17 12:05:14
página 234 de 658



- 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 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 párrafos 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) de esta Regla, 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 abordar 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 g) 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 comenzar a emitir las señales antes mencionadas pero, si 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 practicaje, podrá emitir, además de las señales prescritas en los párrafos a), b) o g), una señal de identificación consistente en cuatro pitadas cortas.

L. Elena M. Rocha

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

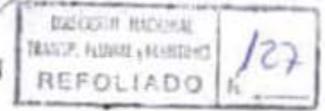
DIRECTOR GENERAL

COMUNICACIONES



REGLA 36

SEÑALES PARA LLAMAR LA ATENCION



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 por 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 prescritas en el Anexo IV de este Reglamento.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

ESTADO DE QUERÉTARO
SECRETARÍA DE ECONOMÍA
DIRECCIÓN DE REGISTROS
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ES COPIA DEL ORIGINAL

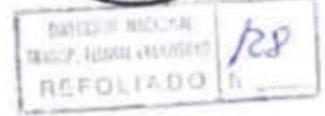


Fig. 45

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Unión de Reyes

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



PARTE E - EXENCIONES

REGLA 38

EXENCIONES

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.



COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

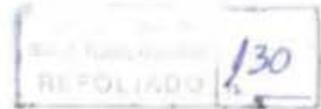
DIRECTOR DE TRATADOS

ES COPIA DEL DEL ORIGINAL



ANEXO I

**POSICION Y CARACTERISTICAS TECNICAS 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 de eslora, 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 5 metros por encima del casco, pero si la manga del buque es superior a 5 metros, la luz irá colocada a una altura sobre el casco no inferior a esa manga; sin embargo, no es necesario que dicha luz vaya colocada a una altura sobre el casco superior a 8 metros. -
 - 2) Cuando se lleven dos luces de tope, la de popa deberá estar a por lo menos 2 metros por encima de la de 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 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 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).

Liliana N. Hoche

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARÍA DE OPERACIONES



- 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) Los 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 los buques de eslora igual o superior a 20 metros, tales luces irán colocadas con una separación no inferior a 1 metro 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 igual o 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 entre la luz o las luces de tope de proa y la luz o las luces de tope de

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

IF-2017-1934097-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORA DE TRATADOS

ES COPIA DEL ORIGINAL



54

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 exhibirla lo más a proa posible.

4. Detalles sobre emplazamiento de las luces indicatorias de dirección en buques dedicados a operaciones de pesca, dragado o subacuas / con buzos.

- a) La luz indicadora de la dirección del aparejo largado desde un buque dedicado a operaciones de pesca, tal como lo prescribe la Regla 26 a) 2), estará situada a una distancia horizontal de 2 metros como mínimo y 6 metros como máximo de las dos luces roja y blanca todo horizonte. Dicha luz no estará colocada más alta que la luz blanca todo horizonte prescrita en la Regla 26 a) 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 lo prescribe 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 los 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 siguientes dimensiones:
- 1) La bola tendrá un diámetro no inferior a 0,6 metros;
 - 2) El cono tendrá un diámetro de base no inferior a 0,6 metros y una altura igual a su diámetro;
 - 3) El cilindro tendrá un diámetro mínimo de 0,6 metros 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 metros.
- c) En los buques de eslora inferior a 20 metros se podrán utilizar marcas de dimensiones más pequeñas, pero que estén en proporción con el tamaño del buque, pudiendo reducir, también en proporción, la distancia que las separa.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana M. Sotelo

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECCIÓN DE REGISTROS
ESCOPIA



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 los 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:

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^0$$

Siendo I la intensidad luminosa expresada en candelas bajo condiciones de servicio.

T = Factor de umbral 2×10^1 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.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana Roche
DIRECTORA GENERAL
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ES COPIA DEL ORIGINAL



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.

7. 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 en 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) 1) de esta sección mediante la exhibición de una sola luz todo horizonte, deberán utilizarse dos luces todo horizonte convenientemente ubicadas o escondidas como para que parezcan, dentro de lo posible, una sola luz a una distancia de una milla.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-1954049-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARÍA DE TRÁFICO

página 252 de 658



10. Sectores verticales.

- a) En los sectores verticales de las luces eléctricas, una vez instaladas éstas, a excepción de las luces instaladas en buque 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 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 de popa. En los buques que solo lleven una 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 una embarcación de gran velocidad con una relación de eslora a 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°.

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.

El Pana / Poche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTOR DE CHATAGOS
ES COPIA DEL ORIGINAL
página 254 de 658



ANEXO II

SEÑALES ADICIONALES PARA BUQUES DE PESCA QUE SE
ENCUENTREN PESCANDO MUY CERCA UNOS DE OTROS

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 metros, pero a un nivel más bajo que las luces prescritas en la Regla 26 a) 1). Las luces deberán ser visibles en todo horizonte a una distancia mínima de una milla, si bien tendrán un alcance inferior al de las luces prescritas por esta Regla para buques de pesca.

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.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana Hoffmeyer

7/1/2017

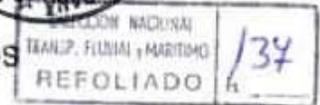
DIRECCIÓN DE TRÁFICOS

página 256 de 658 ORIGINAL



ANEXO III

DETALLES TECNICOS DE LOS APARATOS
DE SEÑALES ACUSTICAS



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 determinada por aquellas frecuencias en las que pueden incluirse la 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 frecuencias fundamentales:

Con el 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 frecuencias de 180 a 700 Hz (+ 1 por ciento).

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
página 258 de 658



Esora del buque en metros	Gama de la frecuencia fundamental (Hz)	Nivel de banda de 1/3 de octava a 1 m en dB, referida a $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Distancia de audibilidad en millas náuticas
200 ó 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 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 ambiente 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 del plano horizontal comprendida dentro de ± 45 grados a partir del eje. El nivel de presión acústica en cualquier 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

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECCION DE CATADOS

ESCALA DE TRIBUTACION

página 260 de 658



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:
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 algunos 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 de 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 sonoras semejantes, deberán producir un nivel de presión acústica 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 no tendrá 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.
- c) 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.

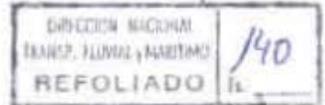
COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECCION DE TRATADOS

COPIA DEL ORIGINAL



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 cualquier otro sistema de señales consistentes en el grupo ... _ _ _ ... (SOS) del Código Morse;
 - e) Una señal emitida por radiotelefonía 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) Llamadas a bordo (como las que se producen al arder un barril de brea, petróleo, etcétera);
 - i) Un cohete-bengala con paracaídas o una bengala de mano que produzca una luz roja;
 - j) Una señal fumígena que produzca una densa humareda de color naranja;
 - k) Movimientos lentos y repetidos, subiendo y bajando los brazos repetidamente;
 - 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 por sistemas de radiocomunicación incluyendo respondedores radar de 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.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana R. Roche

Ministra

DIRECTORADO DE TIPOLOGOS

página 264 de 658

Escuela Nacional de Idiomas



ANEXO V
REGLAS GENERALES



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.
 - b) Las barcazas descritas 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 períodos 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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

INSPECCION DE TRATADOS



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.

REFOLIADO N. 142

- 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.

COPIA FIEL

Llana N. Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTORA DE INMIGRACIONES
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



REGISTRO DE LOS REGLAMENTOS DICTADOS POR EL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ (PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA) APROBADOS EN LA V REUNION EXTRAORDINARIA DE CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

SECRETARIA GENERAL
FOLIO 143

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,

CONVIENEN:

Artículo 1º.- Registrar el Reglamento para la Determinación del Arqueo de las Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay - Paraná, de fecha 19/6/96, cuyo texto se anexa y forma parte del presente instrumento, en aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales y conforme a lo dispuesto por los Señores Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata en su Quinta Reunión Extraordinaria.

Artículo 2º.- Los Gobiernos de los Países Miembros procederán a la incorporación del Reglamento mencionado a sus respectivos ordenamientos jurídicos nacionales en ejercicio de la competencia reglamentaria que surge del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales, de conformidad con sus procedimientos internos.

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

EN FE DE LO CUAL, los respectivos plenipotenciarios suscriben el presente en la ciudad de Montevideo a los tres días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y ocho, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República Argentina:


Carlos Onis Vigil

Por el Gobierno de la República de Bolivia:


Mario Lea Plaza Torri

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

[Handwritten Signature]
 José Artur Denot Medeiros

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

[Handwritten Signature]
 Efraín Darío Centurión

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

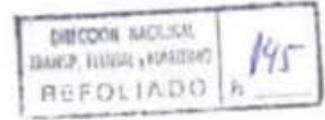
[Handwritten Signature]
 Adolfo Castells Mendivil

22 FEB. 2012

ES COPIA FIEL
 DEL ORIGINAL

[Handwritten Signature]
 Dra. Luciana Operti
 Asesoría Jurídica

Unidad de Recorte
Módulo
IP-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
COPIA DEL ORIGINAL



REGLAMENTO PARA LA DETERMINACION DEL ARQUEO DE LAS EMBARCACIONES DE LA HIDROVIA

Handwritten signatures and initials on the left margin.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

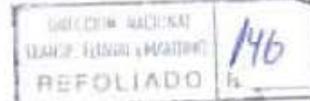
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



REGlamento PARA LA DETERMINACION DEL ARQUEO DE LAS EMBARCACIONES DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA



**ARTICULO 1
NORMAS APLICABLES**



El presente Reglamento se aplicará para la determinación del arqueo de las embarcaciones de la Hidrovia Paraguay-Paraná.

**ARTICULO 2
ESFERA DE APLICACION**

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.

**ARTICULO 3
EMBARCACIONES EXCLUIDAS**

Están excluidas de las disposiciones del presente Reglamento las siguientes embarcaciones:

- 3.1. Aquellas monocasco cuya eslora sea inferior a 20m y aquellas de casco múltiple con eslora inferior a 10m.
 - 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.

**ARTICULO 4
DEFINICIONES**

Para la aplicación del presente Reglamento, salvo cuando se diga expresamente lo contrario:



REFOLIADO 147

- 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 (C.I.H.);
- 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 puntal 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.

Handwritten initials 'A' and 'G' with a signature below.

Handwritten initials 'BB'.

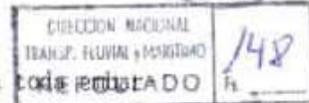
ARTICULO 5

DETERMINACION DE LOS ARQUEOS

La determinación de los arqueos bruto y neto se efectuará por la Administración, pero esta 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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana M. Vázquez
Ministra
IP-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ES 07



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.

ARTICULO 6

EXPEDICION DE CERTIFICADOS

1) Se expedirá un Certificado de Arqueo de la Hidrovía a la embarcación cuyos arqueos bruto y neto hayan sido determinados conforme a las disposiciones del presente Reglamento.

2) 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.

ARTICULO 7

EXPEDICION 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.

ARTICULO 8

INTERPRETACIONES

Las interpretaciones de la Organización(OMI) relativas al 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.

ARTICULO 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.

Handwritten signatures and initials on the left margin.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



ARTICULO 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:

INSECCION NACIONAL DE VIDA LA VIDA LA VIDA
REPUBLICA DE PANAMA
149
h. _____

a) cuando en la embarcación se hayan efectuado modificaciones en la distribución, construcción, capacidad, uso de espacios, número total de pasajeros autorizados a transportar, franco bordo 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 enarboló la embarcación hasta ese momento enviará a la Administración, lo antes posible despues 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 correspondientes.

ARTICULO 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 fué efectivamente construída conforme a las informaciones 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.

ARTICULO 12
ACEPTACION 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.

ARTICULO 13
INSPECCION DE VERIFICACION

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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR


IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



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.

Handwritten signatures and initials on the left margin.

Unidad de Proceso
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



REGlamento DE ARQUEO DE LA HIDROVIA



ANEXO I

REGLAS PARA LA DETERMINACION 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...

REGLA 2 DEFINICIONES DE LOS TERMINOS 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...

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 los de construcción mixta...

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



REGLAMENTO DE ARQUEO DE LA HIDROVIA



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 la de las chapas de costado del forro prolongando las líneas como si el tranconil fuera de forma angular.

152
REFOLIADO

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, este se medirá hasta una línea de referencia que se obtiene prolongando la parte mas baja de la cubierta paralelamente a la parte mas 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 movibles, por cubiertas o techos que no sean toldos permanentes o movibles. 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

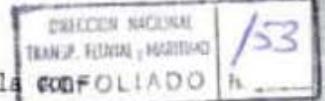
No obstante lo dispuesto en el párrafo 4) de esta Regla, los espacios a que se refieren los apartados a) a e) de este párrafo se considerarán espacios excluidos y no se incluirán en el volumen de los espacios cerrados. Sin embargo, cuando alguno de estos espacios cumpla por lo menos con una de las siguientes tres condiciones será tratado como espacio cerrado:

- Si el espacio está dotado de serretas u otros medios para estibar la carga 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

[Handwritten signatures and initials]

Liliana N. Roche
DUE 2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



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 vergencia del ferro 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, separa dos 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 río 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).

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).

Handwritten signatures and initials on the left margin.

Liliana N. Rische
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECCION DE TRATADOS
ESTADO DE CHUBUT
página 290 de 658



d) Todo espacio en una construcción situada inmediatamente debajo de una abertura descubierta en su techo, siempre que esa abertura esté expuesta a la intemperie y el espacio excluido de los espacios cerrados esté limitado por el 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 100 mm (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.

Handwritten signatures and initials on the left margin.



REGLA 3
ARQUEO BRUTO

El arqueo bruto de una embarcación (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

1) El arqueo neto (NT) de una embarcación se calcula aplicando la siguiente fórmula:

$$NT = K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D}\right)^2 + K_3 \left(\frac{N_1}{10} + \frac{N_2}{10}\right)$$

En la cual:

- a) el factor $\left(\frac{4d}{3D}\right)^2$ no se tomará superior a 1;
- b) el término $K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D}\right)^2$ 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)

$$K_3 = \frac{1,25 GT + 10.000}{10.000}$$

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,

[Handwritten signature]

[Handwritten initials]

[Handwritten signature]

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ES COPIA DEL ORIGINAL



N_2 = Número de los demas 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 Franco Bordo 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 Franco Bordo de la Hidrovía, pero cuyo calado esté limitado en virtud de Reglamentos nacionales, el calado máximo permitido.
- d) Para las demas embarcaciones el 75% del puntal de trazado en el centro de la embarcación, según se define en la Regla 2 2).

REGLA 5
CALCULO DE VOLUMENES

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 o 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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



REGLAMENTO DE ARQUEO DE LA HIDROVIA - ANEXO I



REGLA 6
MEDICION Y CALCULO



- 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.-

COPIA FIEL

[Handwritten signatures and initials on the left margin]

SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA
CORPO DE BOMBEIROS
CORPO DE POLÍCIA

IF-2017-19540497-APN-SSP/VN#MTR



REGLAMENTO DE ARQUEO DE LA HIDROVIA



ANEXO II

NORMAS PARA EL CALCULO DE LOS VOLUMENES

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 la propia embarcación, siempre que se mantengan las condiciones establecidas en este Anexo.

2) El cálculo de los volúmenes de los espacios cerrados abajo 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 de figuras geométricas para la determinación del volumen del casco de las embarcaciones cuyas formas posibiliten la determinación de ese parámetro por medio de expresiones simples sin perjuicio de la precisión del cálculo efectuado.

4) Cuando se utilice un método de integración para determinar el - volumen del casco, se adoptarán los siguientes procedimientos:

a) El cálculo del volumen se obtendrá por la integración del área de por lo menos diez secciones transversales.

b) La primera y la última sección transversal deberán estar localizadas lo más próximas posibles a los extremos de proa y 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 de figuras 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 IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
considerar la brusca de los baos, caso que ella exista.

Handwritten notes and signatures on the left margin, including a large 'A' and 'B' and a '12'.

Liliana M. Moreno
IF-2017-1954049-ARN-SSBYVN#MTR
ES COPIA / EL DEL ORIGINAL



REGLAMENTO DE ARQUEO DE LA HIDROVIA - ANEXO II



5) El aumento de volumen debido al arrufo de la cubierta, caso exista, deberá ser también considerado.

159
REFOLIADO

6) El cálculo de los volúmenes de los espacios cerrados encima de la Cubierta Superior podrá ser efectuado por medio de fórmulas de figuras 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.-

COPIA FTL

[Handwritten signature]

[Handwritten initials]

[Handwritten signature]



IF-2017-19540497-APN-SSPY/VN#MTR



CERTIFICADO DE ARQUEO DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

(Sello oficial)

Expedido en virtud de las disposiciones del Reglamento de Arqueo de la Hidrovia, 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 Hidrovia)

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 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 EMBARCACION SON:

ARQUEO BRUTO

ARQUEO NETO

Se certifica que los arqueos de esta embarcación han sido determinados de acuerdo con las disposiciones del Reglamento de Arqueo de la Hidrovia Paraguay-Paraná.

Expedido en 19

(Lugar de expedición del certificado)

(Fecha de expedición)

(Firma del funcionario que expide el Certificado) y/o (Sello de la autoridad 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.

Liliana N. Roche
Mendoza
DIRECTORA CONTRATADOR
FACULTAD DE CIENCIAS EXACTAS Y TIPOGRAFIA

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



REVERSO DEL CERTIFICADO



ESPACIOS INCLUIDOS EN EL ARQUEO

ARQUEO BRUTO			ARQUEO NETO		
Nombre del espacio	Situación	Eslora	Nombre del espacio	Situación	Eslora
Bajo cubierta					
			NUMERO DE PASAJEROS (Regla 4(1)) Número de pasajeros en camarotes que no tengan mas 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.					

SECRETARIA GENERAL
REGULIADO
161

Handwritten signatures and initials on the left margin.

Miana N. Roche
Ministra

IF-2017-19540497-APN-SSPY-VN#MTR

COPIA ORIGINAL

APENDICE 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, ^{que}

Las áreas rayadas son las que deben incluirse en los espacios cerrados.

B = Manga de la cubierta en el través de la abertura.

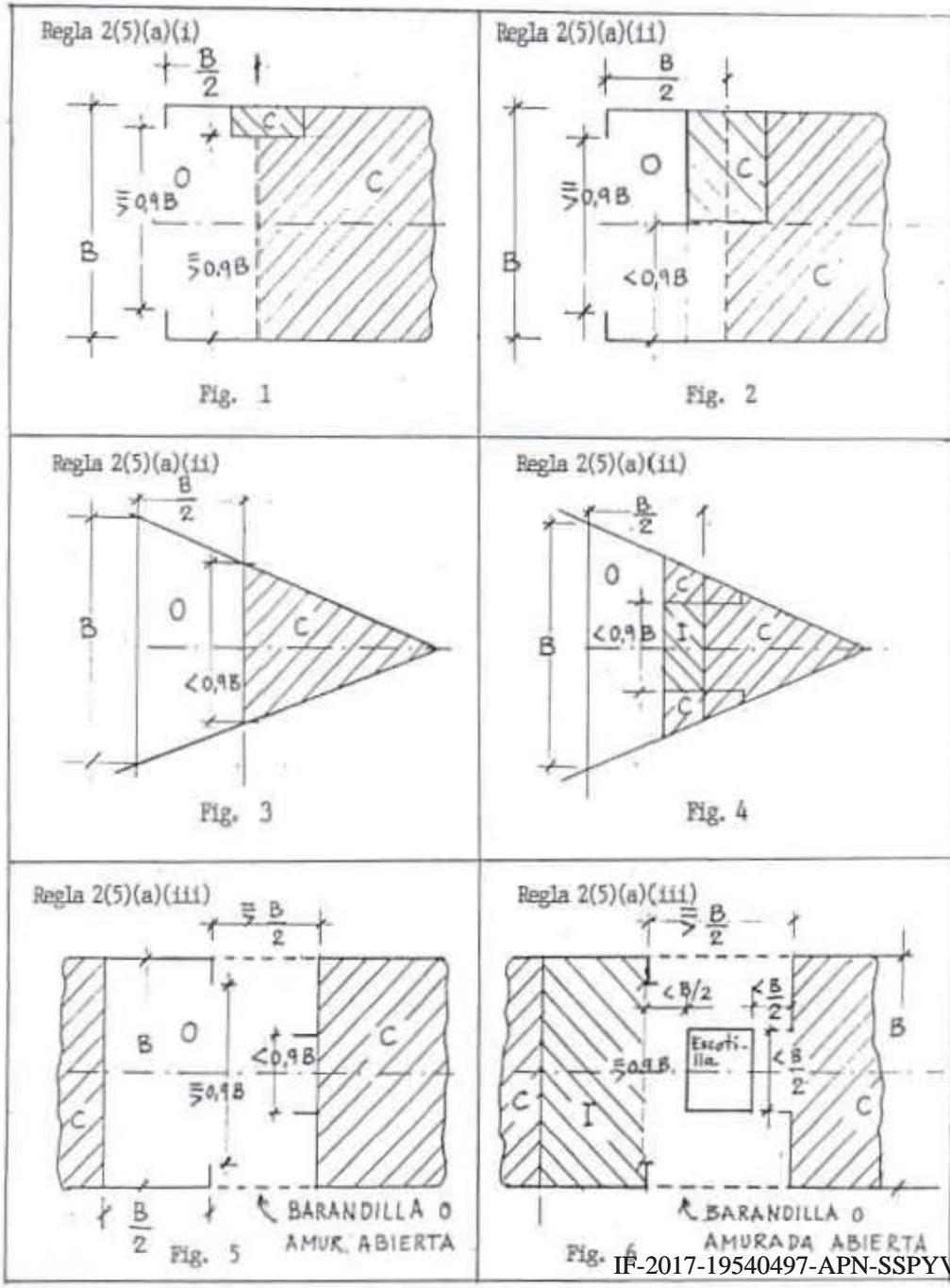
En los buques con tranconiles redondeados la manga se mide como se indica en la Figura 11.

COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE MARITIMO
REFOLIADO 162

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]



IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

✓

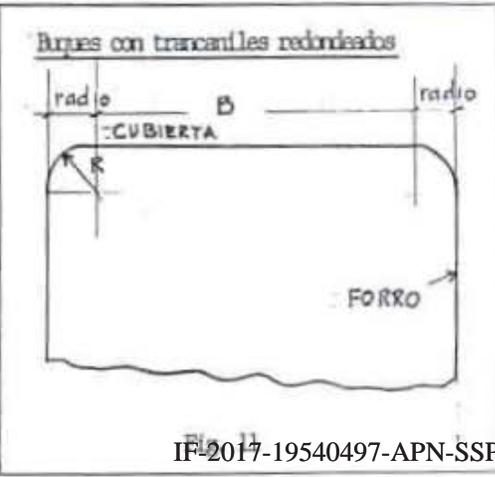
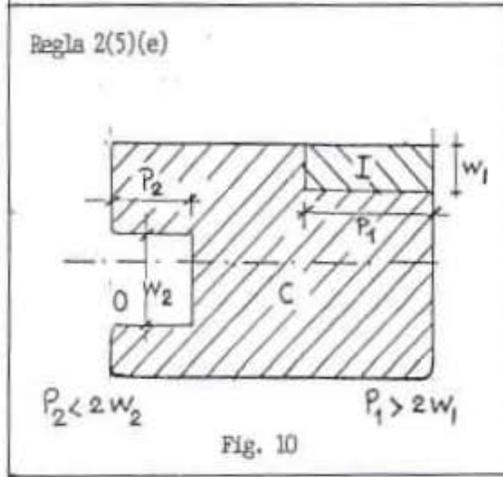
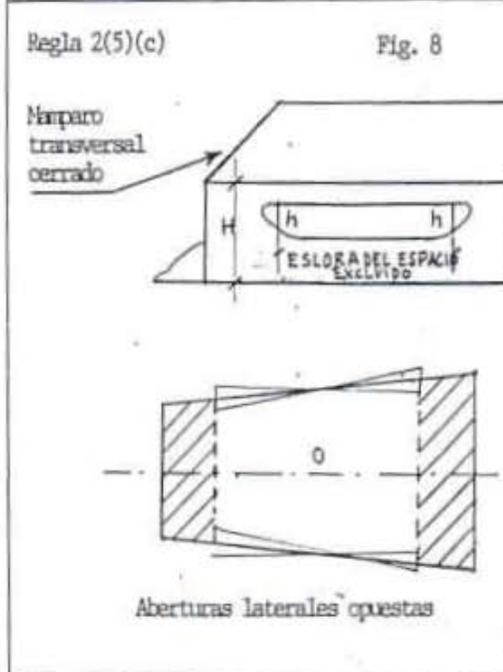
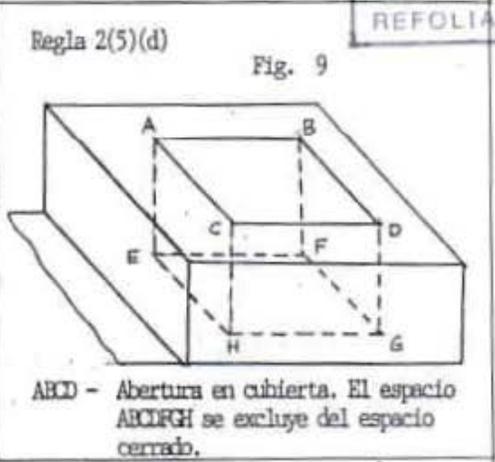
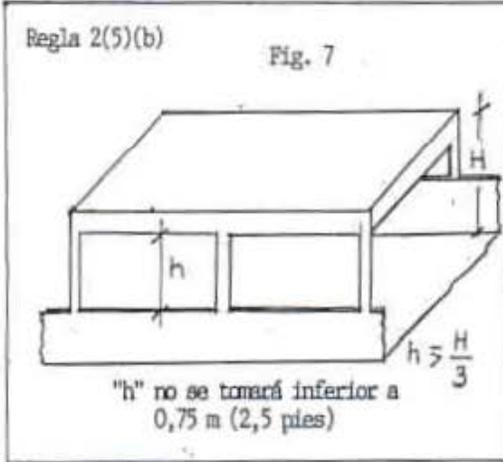
✓

Liliana M. Roche

Ministro

IF-2017-19540497-APN-SSEP-VN#MTR

EXCERPT ORIGINAL



IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana M. Rector
Molina

DIRECCIÓN DE TRATADOS

IF-2017-10540497-APN-SSDPA-MTR

2) Figuras mencionadas en el Apéndice 2

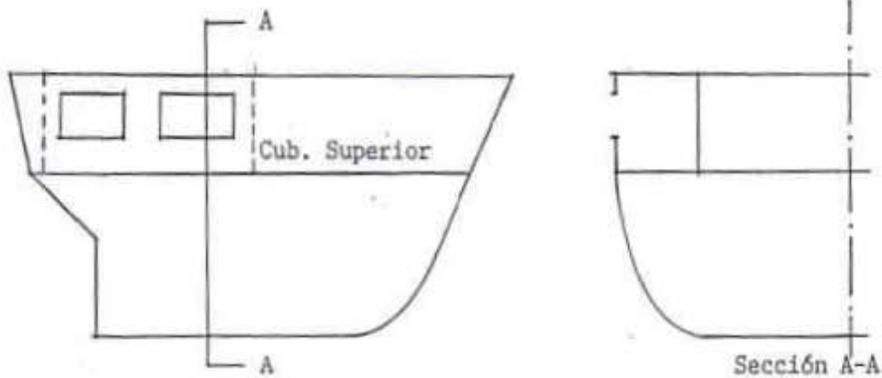


Figura 12

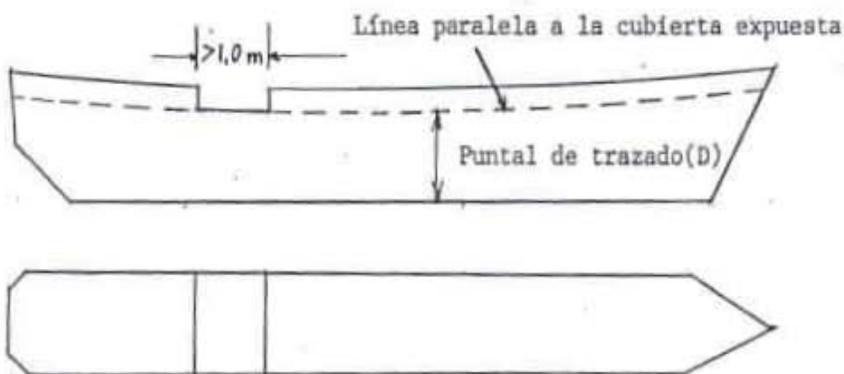


Figura 13

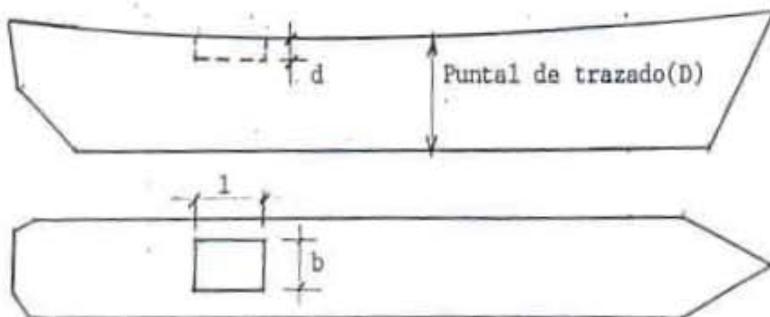


Figura 14

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana M. Roche
S. de R. de

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

ES COPIA DEL ORIGINAL

2) Figuras mencionadas en el Apendice 2

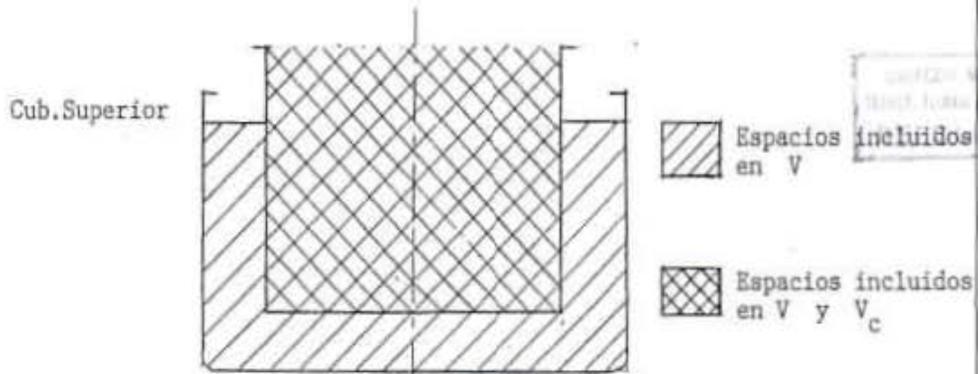


Figura 15

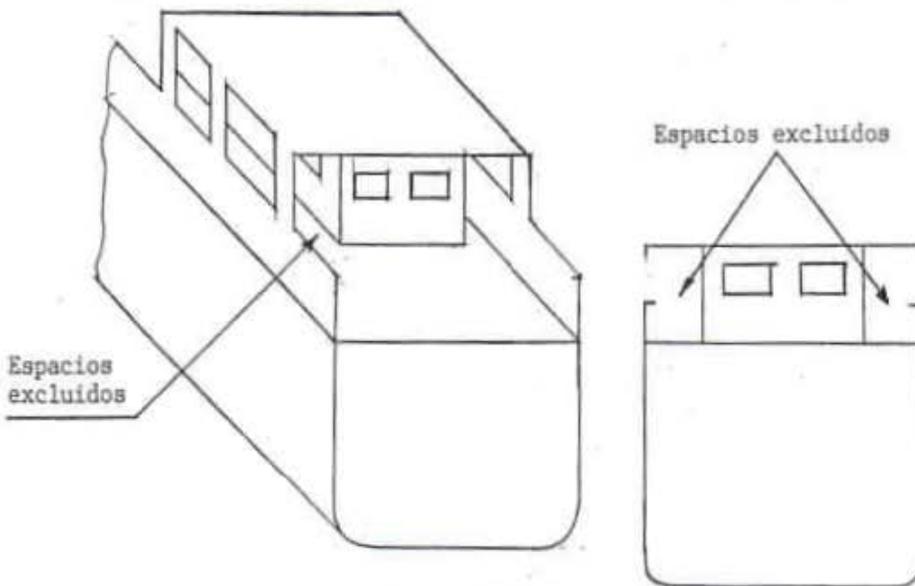


Figura 16

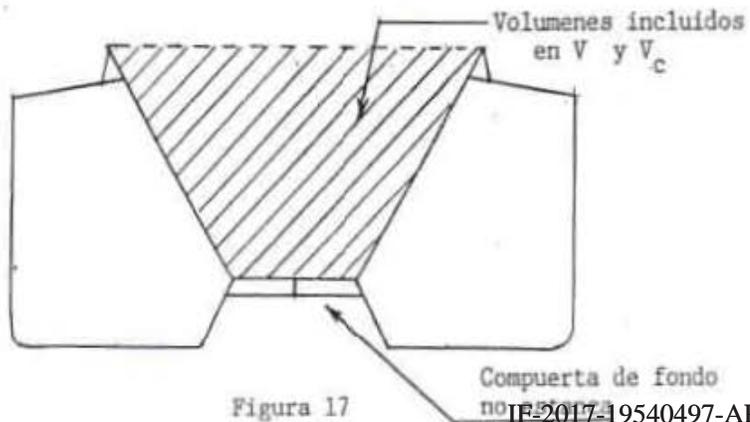


Figura 17

Handwritten notes and signatures on the left margin, including a large 'A' and 'CF'.

Handwritten notes and stamps on the right margin, including '165' and 'ADD'.

Liliana N. Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECCION DE TRATADOS
ES ORIGINAL
página 314 de 658

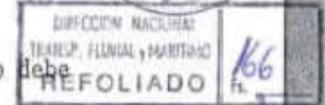


REGLAMENTO DE ARQUEO DE LA HIDROVIA



APENDICE 2

APLICACION UNIFICADA E INTERPRETACIONES DE LAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE ARQUEO DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA.



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 Hidrovia 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 Hidrovia.
 - 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 Hidrovia.
2. DEFINICION DE LOS TERMINOS UTILIZADOS EN LOS ANEXOS DEL REGLAMENTO:
 - 2.1. "Cubierta Superior" : en una embarcación de dos o mas cubiertas, con aberturas en el costado de la embarcación bajo la cubierta mas alta que no están cerradas sino limitadas hacia adentro por mamparos 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 mas 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 hubiesen 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-Apéndice 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

[Handwritten signature]

[Handwritten initials]

[Handwritten initials]

IF=2017-19540497=APN=SSPYVN#MTR

Liliana M. Foché

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECCIÓN DE TRÁFICO
ES COPIA DEL ORIGINAL



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 móviles" 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 escotilla, 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 escotillas 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 como un espacio excluido de acuerdo con la 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 mas cubiertas.

IR-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

J. Maria M. Roche

IF-2017-19540-97 APN SSPYVN#MTR



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", con forme 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 en 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 Hidrovia 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 y 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 compartimientos para el equipaje separados de los alojamientos de los pasajeros, y de mercancías en depósito para los pasajeros, será incluido en V_c .

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Handwritten signatures and initials on the left margin.

[Handwritten Signature]
Liliana N. Focher
DIRECTORA DE TRATADOS
SECRETARÍA DE ECONOMÍA

IF-2017/19540497-APN-SSPYVN#MTR



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 cielorasos 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, será incluido 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, de las bodegas para 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. CALCULO DE VOLUMENES (Regla 5):

- 3.1. Los bulbos, las bocinas del eje propulsor, u otras estructuras similares serán tratadas como apéndices.
- 3.2. Los escobenes, los nichos de las válvulas de toma de agua de 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 machos, 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 m² 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).

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.

Fraddy Baya
Fraddy Baya R.
Rep. de Bolivia
19-4-95

Juan Gilardi
JUAN GILARDI CUBIANDO
REPUBLICA ARGENTINA
19-4-95.

Cândido Batista
CÂNDIDO BAPTISTA DOMINGUES FILHO
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
19.4.95

Ramiro Gutierrez
RAMIRO GUTIERREZ YEGROS
REP. DEL PARAGUAY
19/4/95.-

Luis R. Pendorco
Luis R. PENDORCO
URUGUAY
19/4/95

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana N. Rocha
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTORA DE TRÁFICO
ESCUELA FEDERAL



REGLAMENTO DE ARQUEO DE LA HIDROVIA



APENDICE 3

COEFICIENTES 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

Handwritten signature and initials on the left margin.

Teresa N. Roche
MFE-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTOR



REGISTRO DE LOS REGLAMENTOS DICTADOS POR EL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ (PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA) APROBADOS EN LA V REUNION EXTRAORDINARIA DE CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

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,

CONVIENEN:

Artículo 1º.- Registrar el Plan de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación de la Hidrovia Paraguay - Paraná, de fecha 19/6/96, cuyo texto se anexa y forma parte del presente instrumento, en aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales y conforme a lo dispuesto por los Señores Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata en su Quinta Reunión Extraordinaria.

Artículo 2º.- Los Gobiernos de los Países Miembros procederán a la incorporación del Reglamento mencionado a sus respectivos ordenamientos jurídicos nacionales en ejercicio de la competencia reglamentaria que surge del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales, de conformidad con sus procedimientos internos.

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

EN FE DE LO CUAL, los respectivos plenipotenciarios suscriben el presente en la ciudad de Montevideo a los tres días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y ocho, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República Argentina:


Carlos Onis Vigil

Por el Gobierno de la República de Bolivia:


Mario Lea Plaza Torri

IF-2017-19340497-APN-SSPYVN#MTR



Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

J. A. Z. L.
 José Artur Denot Medeiros
 DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE, TERRESTRE, FLUVIAL Y AEREO
 SECRETARIA GENERAL DE INTEGRACION
 173

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

E. D. Centurion
 Efraín Dario Centurión

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

Adolfo Castellis Mendivil
 Adolfo Castellis Mendivil

22 FEB. 2012

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Luciana Operti
 Dra. Luciana Operti
 Asesoría Jurídica

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTOR
ES DE



PLAN DE COMUNICACIONES
 PARA LA SEGURIDAD DE LA
 NAVEGACION EN LA
 HIDROVIA PARAGUAY - PARANA

15 años de experiencia
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

PLAN DE COMUNICACIONES PARA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

EN LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)



CAPITULO I

GLOSARIO

ARTICULO 1º.- 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.
- DHyN: Dirección de Hidrografía y Navegación - Armada Nacional del Paraguay.
- DHN: Diretoria de Hidrografia e Navegao - 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.
- ESTACION 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.
- HIDROVIA: Hidrovia 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).

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



RR: Reglamento de Radiocomunicaciones Anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones.

- **SERBA:** Servicio de Balizamiento - Armada Nacional del Uruguay.
- **SERVICIO DE MOVIMIENTO DE BARCOS:** 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.
- **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 MOVIL MARITIMO:** 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 del Uruguay.
- **TURNO:** Período 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 Greendwich).
- **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.



IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



CAPITULO II

CARACTERISTICAS DEL SISTEMA

ARTICULO 2º.- CARTOGRAFIA.

El listado de las cartas utilizadas para los diferentes tramos, confeccionadas por los Países Signatarios, se agrega al presente Plan como Anexo I.

ARTICULO 3º.- OBJETIVO DEL PLAN.

Establecer un SISTEMA COMBINADO DE INFORMACION Y CONTROL, con normas y procedimientos para la Seguridad de la Navegación y Control del Tráfico en la Hidrovía.

ARTICULO 4º.- ORGANIZACION

- 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 HIDROVIA 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/F3E.

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 CACERES:

- 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

Zona PUERTO BUSCH:

- Norte: (a ser determinado)
- Sur: (a ser determinado)
- Puntos de Rutas: (a ser determinado sobre el Río Paraguay).

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTOR GENERAL
ES COM
página 338 de 658



Zona BAHIA NEGRA:

- Norte:	km 1253 PY Río Paraguay
- Sur:	km 1173 PY Río Paraguay
- Puntos de Rutas:	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 VALLEMI:

- 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 CONCEPCION:

- 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

Zona ASUNCION:

- 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

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Ministro
DIRECTORIA DE TRÁFICOS

ES 0021



Puntos de Rutas: 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 Humaita

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 ITA PIRU:
 - Norte: km 49 PY Río Paraguay
 - Sur: km 00 PY Río Paraguay
 - Puntos de Rutas: km 49 PY Humaita
 km 00 PY Ita Piru

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 Ruta: 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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACION



Puntos de Ruta:

Río Paraná.
 Aguas Arriba.
 Km 928 HCP. Entrada al Sistema
 Km 1135 ETA y HCP Salida del Sistema.
 Aguas Abajo.
 Km 1135 HCP. Entrada al Sistema
 Km 928 ETA y HCP Salida del Sistema.

Zona LA PAZ:

- Norte:
- Sur:
- Puntos de Ruta:

Km 827 Río Paraná.
 Km 677 Río Paraná.
 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 PARANA:

- Norte:
- Sur:
- Puntos de Ruta:

Km 677 Río Paraná.
 Km 568 Río Paraná.
 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:
- Sur:
- Puntos de Ruta:

Km 568 Río Paraná.
 Km 480 Río Paraná.
 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:
- Sur:
- Puntos de Ruta:

Km 480 Río Paraná.
 Km 376 Río Paraná.
 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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana N. Roche
DIRECTORA GENERAL DE REGISTRO

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



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 NICOLAS:

- Norte: Km 376 Río Paraná
 - Sur: Km 310 Río Paraná
 - Puntos de Ruta: Río Paraná
 Km 310 HCP. Entrada al Sistema
 Km 346 ETA y HCP.
 Km 376 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 HCP Salida del Sistema.

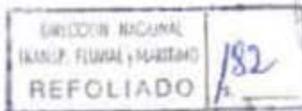
Aguas Abajo:
 Km 310 HCP. Entrada al Sistema
 Km 285 ETA y HCP.
 Km 240 ETA y HCP Salida del Sistema.XT

Zona ZARATE:

- 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.

Liliana M. Rocha
Ministra
DIRECTORA DE TRATADOS
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



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 Mini 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 Parana 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

Liliana M. Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
página 348 de 658



CAPITULO III

SISTEMA

DIRECCION NACIONAL
TRANSP. FLUVIAL, MAUTRAC
REFOLIADO

183



ARTICULO 5º.- 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 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, a cerca 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.

ARTICULO 6º.- COMPONENTES DEL SISTEMA.

El Sistema estará integrado por:

- a. Las Estaciones FW previstas en el Capítulo-2, Artículo 4º 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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



CAPITULO IV
COMUNICACIONES

DIRECCION NACIONAL
TRAFICO, ALUMINIO Y MAQUINARIA
REFOLIADO N° 184

ARTICULO 7º.- CANALES Y FRECUENCIAS

<u>CANAL</u>	<u>FRECUENCIA</u>	<u>EMPLEO</u>
16	156,800 MHZ	SOCORRO, URGENCIA SEGURIDAD Y LLAMADA.
15	156,750 MHZ	DIFUSION DE BOLETINES METEOROLOGICOS 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.

ARTICULO 8º.- IDIOMA.

En las comunicaciones se utilizarán el español y el portugués. De no ser posible, se emplearán las tablas de deletreo y números del "CODIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES" o el "CUADRO PARA EL DELETREO DE LETRAS Y CIFRAS DEL APENDICE 24 AL RR. (Edición 1990)".-

ARTICULO 9º.- 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.

ARTICULO 10º.- 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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL



Liliana M. Roche
DIRECTORA DE PLANIFICACION Y CONTROL DE GASTOS

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1

- 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.

ARTICULO 11º.- COMUNICACIONES A LA FW DE LA ZONA DE RESPONSABILIDAD OPERATIVA DESDE LA EMBARCACION.

La embarcación proveerá la siguiente información:

- a. Informaciones urgentes, con prioridad sobre toda otra información:
 - Sinistros 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.
 - Eslora.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

Ministerio de Justicia
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
EN COPIA DEL ORIGINAL



RE
25
/

- 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.

ARTICULO 12º.- COMUNICACIONES DE LA FW A LAS EMBARCACIONES.

a. Con Prioridad sobre otra comunicación:

1. Los Radioavisos a los Navegantes IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARÍA DE TURISMO
SECRETARÍA DE TURISMO
SECRETARÍA DE TURISMO



sobre tormentas, de reducción de la visibilidad y las 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 jurisdicción 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.

ARTICULO 13º.- COMUNICACIONES DE LAS FW A LA ESTACION COSTERA ADYACENTE.

- a. Novedades de las embarcaciones con destino a sus puertos.
- b. Cualquier otra información relacionada con la Navegación.

ARTICULO 14º.- COMUNICACIONES ENTRE ESTACIONES MOVILES.

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.

Elmora H. Rosas
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ES COPIA DEL ORIGINAL
página 358 de 658



b. Para toda maniobra de cruce o sobrepaso establecerán ligazón entre sí con la antelación debida.

ARTICULO 15º.- CARACTERISTICAS 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.

ARTICULO 16º.- 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.

CAPITULO V

DIFUSION DE INFORMACION

ARTICULO 17º.- DIFUSION DE LA INFORMACION 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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

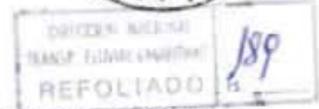
Llana R. Roche

IF-2017-19540197-APN-SSPYVN#MTR

DIRECCIÓN GENERAL DE REGISTRO Y CATASTRO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



- 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.

ARTICULO 18º.- 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.

CAPITULO VI

IMPLEMENTACION

ARTICULO 19º.- 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.

Liliana N. Pacheco
E. Pacheco

IF-2017-19540497-APN/SSPYVN#MTR



25
30
35
40
45
50
55
60
65
70
75
80
85
90
95
100

ANEXO I
CARTOGRAFIA

DIRECCION NACIONAL
TRANSP. FLUVIAL Y MARITIMO
REFOLIADO 190

1 - CARTAS ARGENTINAS (SIHN)

- Croquis de los Ríos N° 1 - Parte I (C.R.1 Parte I)
- Croquis de los Ríos N° 1 - Parte II (C.R.1 Parte II)
- Croquis de los Ríos N° 2 (C.R.2) Láminas 1 a 17

2 - CARTAS BOLIVIANAS

Croqui del Canal Tamengo editada por el Servicio de Hidrografía Naval Boliviana.

3 - CARTAS BRASILEÑAS (DHN)

3.230	De Corumbá a Ladario
3.231-A	De Ladario a Ilha de Santana
3.231-B	Da Ilha de Santana ao Saladeiro Otílio
3.232-A	Da Saladeiro à Ilha de Caraguatá
3.232-B	Da Ilha de Caraguatá a Porto Esperança
3.233-A	De Porto Esperança ao Passo Gaivota
3.233-B	Do Passo Gaivota à Ilha Paratudal
3.234-A	Da Ilha Paratudal ao Estirão Rebojo Grande
3.234-B	Do Estirão Rebojo Grande à Cancha Piuval
3.235-A	Da Cancha Piuval a I. Capão Queimado
3.235-B	Da I. Capão Queimado à Volta Rápida
3.236-A	Da Volta Rápida à I. Cova da Onça
3.236-B	Da I. Cova da Onça à Foz do Rio Nabileque
3.237-A	Da Foz do Rio Nabileque às Ilhas Sucuri
3.237-B	Das Ilhas Sucuri à Ilha Cambá Nupá
3.238-A	Da Ilha Cambá Nupá ao Passo Tarumá
3.238-B	Do Passo Tarumá à I. S. Maria
3.239-A	Da I. S. Maria à Cancha Pantanal
3.239-B	Da Cancha Pantanal ao Passo Pagani
3.240	Do Porto Botânico a Itha Enramada
3.241-A	Do Passo Pagani à I. Pena Hermosa
3.241-B	Da I. Pena Hermosa ao Passo Caá-Pucú-Guazú

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana N. Roche

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



3.242-A	Do Passo Caá-Pucú-Guazú à Ilha Piquete-Cambá
3.242-B	Da Ilha Piquete-Cambá ao Porto Kemmerich
3.243-A	Do Porto Kemmerich ao Porto Alegre
3.243-B	Do Porto Alegre à Ilha Romero-Cuè
3.244-A	Da I. Romero-Cuè ao Rio Ypané
3.244-B	Do Rio Ypané ao Passo Caá-Pucú-Mi
3.245-A	Do Passo Caá-Pucú-Mi ao Passo Monte Lindo
3.245-B	Do Passo Monte Lindo à Estância El Poroto
3.246-A	Da Estância El Poroto à I. Burro Yguá
3.246-B	Da I. Burro Yguá ao Passo Yvira Yu
3.247-A	Do Passo Yvira Yu à I. Montero Cué
3.247-B	Da Ilha Montero Cué à Ilha Manduvirá
3.248-A	Da Ilha Manduvirá ao Passo Três Bocas Inferior
3.248-B	Do Passo Três Bocas Inferior ao Porto Botánico
3.240	Bahia de Asunción (Plano)
CROQUIS	De Corumbá a Cáceres
3.100	De Montevideo a Buenos Aires
Plano 31	Baia de Maldonado/Porto Montevideo
Plano 3.100	Porto de La Plata
Plano 3.100	Porto de Buenos Aires

4 - CARTAS PARAGUAYAS

A ser completado

5 - CARTAS URUGUAYAS

Llana N. Roche

IF-2017-19346497-APN-SSPYVN#MTR



DIRECCION NACIONAL
TRANSP. FLUVIAL Y MARTIMO
REFOLIADO 192



ANEXO II

CUADRO DESCRIPTIVO DE LAS AREAS DE RESPONSABILIDAD Y DE SUS
SERVICIOS DE LAS ESTACIONES COSTERAS DE SEGURIDAD DE LA HIDROVIA

ARGENTINA

NOMBRE DE COSTERA	SEÑAL DISTINTI	AREA DE RESPONSABILIDAD	CANAL DE TRABAJO	HORARIO DE EMISION HORAS DE SERVICIO	POTENCIA EN KW	SERVICIOS
Zárate Prefectura Na Radio	L5T	Km 56.100 R.Paraná de las Palmas-km 21. de la Plata km 240 R.Paraná	72-14 15 18	0010-0410-0810 1210-1610-2010	0,025	Radioavisos Náuticos Locales Boletín Meteorológico Zonal Alturas de aguas y tendencias
San Pedro Prefectura Na Radio	L6E	km 240-310 R.Paraná	12 15 16	0210-0610-1010 1410-1810-2210	0,025	Radioavisos Náuticos Locales 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 Locales Boletín Meteorológico Zonal
Josafato Prefectura Na Radio	L6	km 376-480 R.Paraná	14 15 16	0010-0410-0810 1210-1610-2010	0,025	Radioavisos Náuticos Locales Boletín Meteorológico Zonal
Diamante Prefectura Na Radio	L6M	km 480-568 R.Paraná	12 15 16	0310-0710-1110 1510-1910-2310	0,025	Radioavisos Náuticos Locales Boletín Meteorológico Zonal Alturas de Aguas y Tendencias
Paraná Prefectura Na Radio	L6N	km 568-677 R.Paraná	9 15 16	0110-0510-0910 1310-1710-2110	0,025	Radioavisos Náuticos Locales Boletín Meteorológico Zonal Alturas de Aguas y Tendencias
La Paz Prefectura Na Radio	L6S	km 677-827 R.Paraná	12 15 16	0210-0610-1010 1410-1810-2210	0,025	Radioavisos Náuticos Locales Boletín Meteorológico Zonal Alturas de Aguas y Tendencias
Goya Prefectura Na Radio	L6V	km 828-1135 R.Paraná	12 15 16	0310-0710-1110 1510-1910-2310	0,025	Radioavisos Náuticos Locales Boletín Meteorológico Zonal Alturas de Aguas y Tendencias
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 Locales Boletín Meteorológico Zonal Alturas de Aguas y Tendencias
Bermejo Prefectura Na Radio	L6F	km 1240-1360 R.Paraguay	12 15 16	0010-0410-0810 1210-1610-2010	0,025	Radioavisos Náuticos Locales Boletín Meteorológico Zonal Alturas de Aguas y Tendencias
Formosa Prefectura Na Radio	L	km 1360-1520 R.Paraguay	12 15	0210-0610-1010 1410-1810-2210	0,025	Radioavisos Náuticos Locales Boletín Meteorológico Zonal Alturas de Aguas y Tendencias
Pilcomayo Prefectura Na Radio	L	km 1520-1619 R.paraguay	12 15 18	0310-0710-1110 1510-1910-2310	0,025	Radioavisos Náuticos Locales Boletín Meteorológico Zonal Alturas de Aguas y Tendencias

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Ministerio de Justicia
ORIGINAL

BOLIVIA

NOMBRE DE COSTERA	SEÑAL DISTINTI	AREA DE RESPONSABILIDAD	CANAL D TRABAJO	HORARIO DE EMI HORAS DE SERVI	POTEN EN KW	SERVICIOS
Puerto Quijarr		A	SER	DESIGNADO		
Puerto Busch		A	SER	DESIGNADO		



BRASIL

NOMBRE DE COSTERA	SEÑAL DISTINTI	AREA DE RESPONSABILIDAD	CANAL D TRABAJO	HORARIO DE EMI HORAS DE SERVI	POTEN EN KW	SERVICIOS
Agencia da C en Cáceres	PWL66	Zona Cáceres	16	ASD XX/24HS.	0,035	X
CP en Corum	PWL55	Zona Corumbá	16	ASD XX/24HS.	0,035	X
Agencia da C en Porto Murti	PWL68	Zona Porto Muithino	16	ASD XX/24HS.	0,035	X



IF-2017-19540297-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORIA GENERAL DE REGISTROS

ES COPIA FIDEL



DEPARTAMENTO NACIONAL DE LA ENERGIA
 TRANSP. FISICA Y MANTEN. REFOLIADO 194

FOLIO 176



PARAGUAY

NOMBRE DE LA COSTERA	SEÑAL DISTINTIVA	AREA DE RESPONSABILIDAD	CANAL DE TRABAJO	HORARIO DE EMISION HORAS DE SERVICIO	POTENCIA EN KW	SERVICIOS
ITAPIRU	ZPK-10 BRAVO	del km 0 al km 49	12	24 horas	0,020	
PILAR	ZPK-11 BRAVO	del km 49 al km 155	12	24 horas	0,020	
ALBERDI	ZPK-12 BRAVO	del km 155 al km 296	12	24 horas	0,020	
VILETA	ZPK-13 BRAVO	del km 296 al km 363	12	24 horas	0,020	
ASUNCION	ZPK-14 BRAVO	del km 363 al km 439	12	24 horas	0,020	
ROSARIO	ZPK-15 BRAVO	del km 439 al km 621	12	24 horas	0,020	
CONCEPCION	ZPK-16 BRAVO	del km 621 al km 825	12	24 horas	0,020	
	ZPK-17 BRAVO	del km 825 al km 954	*	*	*	*
ISLA MARGARI	ZPK-18 BRAVO	del km 954 al km 1044	12	24 horas	0,020	
OLIMPIO	ZPK-19 BRAVO	del km 1044 al km 1173	*	*	*	*
BAHIA NEGRA	ZPK-20 BRAVO	del km 1173 al km 1283	12	24 horas	0,020	

* ESTACION A SER HABILITADA

URUGUAY

NOMBRE DE LA COSTERA	SEÑAL DISTINTIVA	AREA DE RESPONSABILIDAD	CANAL DE TRABAJO	HORARIO DE EMISION HORAS DE SERVICIO	POTENCIA EN KW	SERVICIOS
CONTROL NUEVA PALMIRA	CWC-21	PUERTO NUEVA PALMIRA	9 y 12	24 horas	0,025	

IF-2017-10540497-AR-SSPYVN#MTR

DIRECTOR

página 372 de 658



REGISTRO DE LOS REGLAMENTOS DICTADOS POR EL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ (PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA) APROBADOS EN LA V REUNION EXTRAORDINARIA DE CANCELIERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

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,

CONVIENEN:

Artículo 1º.- Registrar el Régimen Único de Dimensiones Máximas de los Convoyes de la Hidrovia, de fecha 19/6/96, cuyo texto se anexa y forma parte del presente instrumento, en aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales y conforme a lo dispuesto por los Señores Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata en su Quinta Reunión Extraordinaria.

Artículo 2º.- Los Gobiernos de los Países Miembros procederán a la incorporación del Reglamento mencionado a sus respectivos ordenamientos jurídicos nacionales en ejercicio de la competencia reglamentaria que surge del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales, de conformidad con sus procedimientos internos.

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

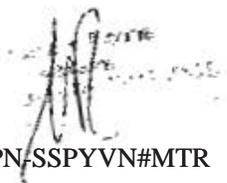
EN FE DE LO CUAL, los respectivos plenipotenciarios suscriben el presente en la ciudad de Montevideo a los tres días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y ocho, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República Argentina:

Carlos Onis Vigil

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

Mario Lea Plaza Torri



IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



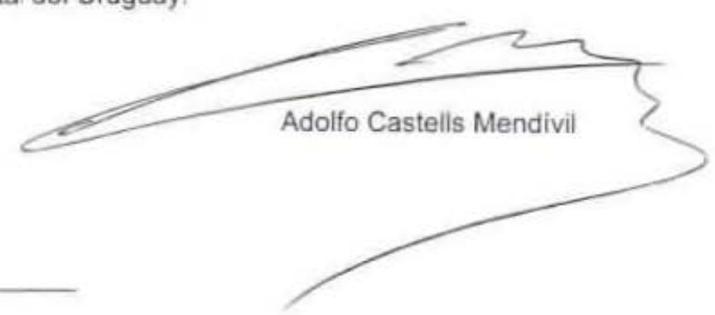
Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:


José Artur Denot Medeiros

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

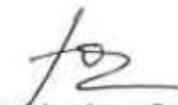

Efraín Darío Centurión

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:


Adolfo Castells Mendivil

22 FEB. 2012

ES COPIA FIEL
DEL ORIGINAL


Dra. Luciana Operti
Asesoría Jurídica

Ursula N. Roche
L. P. 1954-1955
SECRETARÍA DE TRABAJO
IF-2017-19540197-APN-SSPYVN#MTR
SECRETARÍA DE TRABAJO



REGIMEN UNICO DE
DIMENSIONES MAXIMAS
DE LOS CONVOYES

Ulises N. Roche

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

HIDROVIA PARAGUAY - PARANA
REGIMEN UNICO DE DIMENSIONES MAXIMAS DE LOS CONVOYES



Art. 1

El presente Reglamento es de aplicación a la navegación de remolque en convoy en las condiciones actuales de la Hidrovia 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. 177 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.

	Eslora	Manga
Categoría A:	290 mts.	50 mts.
Categoría 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.

IP-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

Liliana N. Pacheco

IF-2017-19520497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



2.2 Tramo Río Paraguay

2.2.1 En el tramo comprendido entre Confluencia y la desembocadura del Río Apa, los convoyes en navegación a empuje no podrán exceder de una eslora máxima de 319 mts., considerada desde la proa de la primera barcaza hasta la popa de la última embarcación. La manga máxima de esta modalidad de navegación será de 60 mts.

2.2.2 Tramo desembocadura del Río Apa a Ciudad de Corumbá.

Los convoyes en navegación de empuje no podrán exceder el largo máximo de 290 metros, considerado desde la proa de la primera barcaza hasta la popa de la última embarcación, y el ancho máximo de 50 metros. Mediante previa autorización de la Autoridad Marítima brasileña, podrán ser autorizadas dimensiones superiores, siempre que sean fundamentadas por estudios específicos realizados por entidad de competencia reconocida.

2.2.3 Tramo Ciudad de Corumbá a Ciudad de Cáceres.

Las dimensiones de los convoyes serán establecidas por las normas de la Capitanía Fluvial del Pantanal.

2.2.4 Las dimensiones máximas de convoyes en los tramos comprendidos entre el faroleta Balduino /Km 1521 del Río Paraguay y el Sistema de Captación de Agua de la Ciudad de Corumbá/Parque Marina Gatas, en el Canal del Tamengo, son establecidas conforme se discrimina más abajo:

a) Hidrómetro de la ciudad de Ladario indicando el nivel de agua igual o superior a 1.5 m:

- Convoy con dimensión máxima de 25 metros de manga y 170 metros de eslora, (incluyendo el Empujador principal y el Empujador auxiliar en la proa del convoy), que equivale a un convoy con cuatro barcasas en la composición 2x2+1, desde que el Empujador principal tenga como mínimo dos ejes con potencia total instalada igual o superior a 900HP y el Empujador auxiliar tenga como mínimo 200HP de potencia; el Empujador auxiliar deberá tener su sistema de control de la propulsión directamente accionado y controlado desde el Puente de Navegación del Empujador principal; esta formación de convoy no está autorizada a transitar en periodos nocturnos y bajo poca visibilidad;
- Convoy con dimensión máxima de 25 metros de manga y 100 metros de eslora (incluyendo el Empujador), que equivale a un convoy con dos barcasas (lado a lado) en la composición de 2x1+1, para los convoyes que no atiendan a los requisitos arriba establecidos. Los Empujadores de esos convoyes deben poseer como mínimo, dos ejes con potencia total instalada igual o superior a 500HP; y
- Convoy con dimensión máxima de 12 metros de manga y 90 metros de eslora (incluyendo el Empujador),

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

VALE

Lilian M. Roone

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARIA GENERAL
REFOLIADO 200

SECRETARIA GENERAL
VERSION OF
INTERGOBERNAMENTAL DE LA HIA
SECRETARIA DE ECONOMIA
COMISION INTERGOBERNAMENTAL DE LA HIA
SECRETARIA DE ECONOMIA

2.2. Tramo Río Paraguay

2.2.1. Los convoyes en navegación a remolque 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 RPB.

NO VALE

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 naveguen 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 gálivos mínimos de los puentes existentes en la Hidrovía.

Art. 7

Este Reglamento sobre dimensiones máximas de los convoyes, podrá ser objeto de modificación 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

IP-2017-19546497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

COPIA DEL ORIGINAL
DIRECCION DE TRABAJO
Luisa Rocha



CUDAP: EXP-S02:0007085/2012
NRO ORIGINAL: cudap:exp-s01:0038317/2012
Organismo: MININTERIOR

Datos de Registración: Fecha: 11-Jul-2012
Hora: 10:51:22
Área: NDMESFNT@mininterior - Despacho y Mesa de Entradas

Causante: DIR DE TRANSPORTE FLUVIAL Y MARITIMO
Procedencia : Administración Pública
Nro Original : cudap:exp-s01:0038317/2012 **Fecha de origen:** 31-Ene-2012
Area Iniciadora : PSTRANSP@minplan - Secretaría de Transporte
Area de Procedencia : MINPLAN@minplan - Ministerio de Planificación

<u>Resp. Primario Local</u>	<u>Descripción</u>	<u>Fecha</u>
STRANSP@minplan	Secretaría de Transporte	11-Jul-2012 10:51:22

Asunto: INTERNALIZACION REGLAMENTOS DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

Texto

INTERNALIZACION REGLAMENTOS DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

CUDAP: EXP-S02:0007085/2012



EXP-S02:0007085/2012

CUERPO II

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



REFOLIADO 201 h.



adecuación permanente de las dimensiones de los convoyes en las condiciones de navegación.
Las demás situaciones que puedan plantearse quedarán sujetas a las normas vigentes en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

.....

COPIA FIEL

Estado de Rhode

SECRET

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



DE OCAI NACIONAL
 TRANS. FLUVIAL Y MARITIMO
 REFOLIADO 202
 5.

ANEXO "A"

TABLA DE CORRESPONDENCIA ENTRE DESPLAZAMIENTO DE PORTE BRUTO (TPB) DE LAS EMBARCACIONES Y FUERZA TOTAL DE TRACCION ESTATICA LONGITUDINAL REQUERIDA (BOLLARD - PULL)

TPB (t)				BOLLARD PULL	TPB (t)				BOLLARD PULL
HASTA		HASTA	2.000	2.5	DE	110.001	HASTA	120.000	60.0
DE	2.001	HASTA	2.500	3.0	DE	120.001	HASTA	130.000	62.0
DE	2.501	HASTA	5.000	7.0	DE	130.001	HASTA	140.000	64.0
DE	5.001	HASTA	7.500	9.0	DE	140.001	HASTA	150.000	66.0
DE	7.501	HASTA	10.000	11.0	DE	150.001	HASTA	160.000	81.0
DE	10.001	HASTA	12.500	14.0	DE	160.001	HASTA	170.000	83.0
DE	12.501	HASTA	15.000	17.0	DE	170.001	HASTA	180.000	86.0
DE	15.001	HASTA	17.500	19.0	DE	180.001	HASTA	190.000	87.0
DE	17.501	HASTA	20.000	21.0	DE	190.001	HASTA	200.000	89.0
DE	20.001	HASTA	25.000	25.0	DE	200.001	HASTA	210.000	90.0
DE	25.001	HASTA	30.000	28.0	DE	210.001	HASTA	220.000	91.0
DE	30.001	HASTA	35.000	32.0	DE	220.001	HASTA	230.000	93.0
DE	35.001	HASTA	40.000	36.0	DE	230.001	HASTA	240.000	95.0
DE	40.001	HASTA	45.000	39.0	DE	240.001	HASTA	250.000	96.0
DE	45.001	HASTA	50.000	42.0	DE	250.001	HASTA	270.000	98.0
DE	50.001	HASTA	60.000	46.0	DE	270.001	HASTA	290.000	101.0
DE	60.001	HASTA	70.000	51.0	DE	290.001	HASTA	310.000	106.0
DE	70.001	HASTA	80.000	53.0	DE	310.001	HASTA	330.000	110.0
DE	80.001	HASTA	90.000	55.0	DE	330.001	HASTA	350.000	114.0
DE	90.001	HASTA	100.000	56.0	DE	350.001	HASTA	370.000	118.0
DE	100.001	HASTA	110.000	58.0	DE	370.001	HASTA	390.000	121.0

OBS.: LOS TOTALES DE BOLLARD - PULL CONSTANTES DE ESTA TABLA SON LOS MINIMOS CONSIDERADOS NECESARIOS PARA LA EJECUCION DE MANIOBRAS.

COPIA FIEL

NO VALE

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana N. Rocha

H-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



**REGISTRO DE LOS REGLAMENTOS DICTADOS POR EL COMITÉ
INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ
(PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA)
APROBADOS EN LA V REUNION EXTRAORDINARIA DE CANCELLERES
DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA**

SECRETARIA GENERAL
203

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,

CONVIENEN:

Artículo 1º.- Registrar el "Reglamento de Francobordo y Estabilidad para Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay - Paraná", cuyo texto se anexa y forma parte del presente instrumento, en aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales y conforme a lo dispuesto por los Señores Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata en su Quinta Reunión Extraordinaria.

Artículo 2º.- Los Gobiernos de los Países Miembros procederán a la incorporación del Reglamento mencionado a sus respectivos ordenamientos jurídicos nacionales en ejercicio de la competencia reglamentaria que surge del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales, de conformidad con sus procedimientos internos.

La Secretaria General de la Asociación será depositaria del presente instrumento, del cual enviará copias autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios y a los restantes países miembros de la Asociación.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos plenipotenciarios suscriben el presente en la ciudad de Montevideo a los dos días del mes de febrero del año dos mil , en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República Argentina:

Carlos Onis Vigil

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

Mario Lea Plaza Torri

✓

✓

Leona J. Roca

IF-2017-19540497-APN/SSPY/IN#MTR



Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

Artur
José Artur Denot Medeiros

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

Efraín Darío Centurión

Efraín Darío Centurión

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

Jorge Rodolfo Tálice

Jorge Rodolfo Tálice

22 FEB. 2012

ES COPIA FIEL
DEL ORIGINAL

to
Dra. Luciana Operti
Asesoría Jurídica

NOTA DE SECRETARIA GENERAL: El presente Reglamento ha sido registrado al amparo del Acuerdo de "Santa Cruz de la Sierra" sobre Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) y sus Protocolos Adicionales como: **AAP/A14TM/5.R8.**

Ursula M. Roche
IF-2017-19540-975-APN-SSPYVN#MTR
SECRETARÍA DE TRABAJO



SECRETARIA EJECUTIVA TRANS. FLUVIAL Y MARITIMO	205
REFOLIADO	

REGLAMENTO DE
FRANCOBORDO Y ESTABILIDAD
PARA EMBARCACIONES DE LA
HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

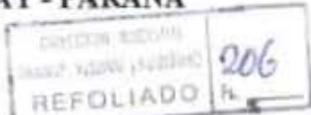
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



REGLAMENTO DE FRANCOBORDO Y ESTABILIDAD PARA EMBARCACIONES DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ

CAPITULO I

GENERALIDADES Y DEFINICIONES



Artículo 1

"Ámbito de Aplicación"

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

a) A 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 Hidrovia, 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 1000 mm.

Artículo 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 Hidrovia.
- c) Embarcaciones pesqueras.

COPIA FIEL

Ufiana
M. J. J.
DIRECTOR GENERAL
ES COPIA FIDEL DEL ORIGINAL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



REFOLIADO 207

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

Artículo 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 el 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 hasta la 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

Liliana N. Rocha
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTOR GENERAL DE TRATADOS

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 trancañiles 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 trancañil 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 de francobordo discontinua, se tomará como cubierta de francobordo la línea mas baja de la cubierta expuesta y la prolongación de ésta paralelamente a la parte más elevada de la cubierta. A solicitud del armador y sujeto a la aprobación de la Autoridad Competente, podrá adoptarse como cubierta de francobordo una cubierta inferior, siempre que sea una cubierta completa y permanente, continua de proa a popa, al menos entre 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 Tanque: 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

FF

FF

FF

FF

Liliana M. Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORA GENERAL

SECRETARÍA DE SEGURIDAD

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 4

"Disposiciones Complementarias para la Asignación del Francobordo"

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

- a) Que todos los aspectos de resistencia estructural del buque, equipos, cierres, accesorios etc., satisfagan 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.

Artículo 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 kN/m² (2 kg/cm²) 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 kN/m² (2 kg/cm²), a una distancia entre 2,5 y 3 m, con un ángulo de inclinación de 45° respecto de la horizontal y por un lapso no menor a 3 minutos.

COPIA FIEL

Liliana M. Roche
Abogada

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA DEL ORIGINAL

Artículo 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:

- Posee mamparos límites de cierre suficientemente resistentes, y permanentemente unidos a la cubierta de modo estanco.
- Cuyas aberturas de acceso, si las hubiere, posean puertas que satisfagan lo dispuesto en el Artículo 10.
- 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:

$$E = S (2,5 b/B_s - 1,5) (h_e - h_r) / H_s \quad (h_e - h_r) / H_s \leq 1.$$

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

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

h_e : Altura efectiva de la superestructura, en metros.

H_s : Media amplitud de ola = 0,50 m

h_r : Altura mínima reglamentaria de brazolas de escotillas, según el Artículo 8. Cuando se trate de superestructuras cerradas o troncos se adoptará $h_r = 0$.

Artículo 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:

- El tronco será al menos tan resistente y estanca como una superestructura cerrada.
- Las escotillas estarán dispuestas en la cubierta del tronco. Cuando la distancia entre dichas escotillas y la cubierta de francobordo sea menor a 900 mm, las mismas dispondrán de cierres estancos al agua.
- 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.
- El ancho del trancañil 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.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana N. Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACION
SECRETARIA DE ECONOMIA

7.2 La altura efectiva (h_e) y su longitud efectiva (E) del tronco, se calcularán como se indica en los Artículos 6.2 y 6.3 respectivamente.

Artículo 8

"Tronco 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 300 mm 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 500 mm, 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.

Artículo 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 suficientes 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 kN/m^2 (16 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.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

L. 1000
DIRECTORA DE REGISTRO Y
CATASTRO

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Artículo 10

"Puertas"

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 mamparo 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 esta caseta que den acceso directo a la cubierta expuesta de francobordo deberán ser de acero y satisfacer lo dispuesto en 10.1.

Artículo 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 las 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 lumbreras del espacio de máquinas deberán disponer de una brazola de por lo menos 500 mm y tapas de acero con cierre estanco a la intemperie que podrán poseer aberturas para iluminación con vidrios de resistencia suficiente.

Artículo 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 500 mm y poseerán, salvo cuando se hallen a una altura superior a 1,00 m de cubierta, medios eficaces de cierre estancos a la intemperie.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

5

5


Liliana M. Foché
IF-2017-19540497/APN-SSPYVN#MTR

12.2 Los tubos de venteo de tanques ubicados en la cubierta expuesta de francobordo cuando la altura desde la cubierta hasta el punto en que el agua pueda entrar sea menor a 500 mm o no terminen en cuello de cisne o disposición equivalente y, salvo cuando posean dispositivos automáticos de cierre, poseerán medios permanentes de cierre estancos a la intemperie

Artículo 13

"Imbornales, aspiraciones y descargas"

13.1 Las descargas a través del forro, tanto las procedentes de espacios situados bajo la cubierta de francobordo como las que procedan de espacios situados dentro de superestructuras y casetas sobre la cubierta de francobordo, dotadas de puertas que satisfagan el Artículo 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.

Artículo 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 300 mm.

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 500 mm.

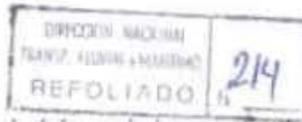
14.3 Cuando las amuradas en las partes expuestas de la cubierta de francobordo, formen pozos, deberán adoptarse disposiciones para que la cubierta quede

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-ABN-SSPYVN#MTR

SECRETARIA DE ECONOMIA



rápida mente libre de agua y en general el área de las portas de descarga no debería ser menor a :

0,03 . l - 0,6 - a si l (longitud del pozo en m, es menor o igual a 20 m)
0,06 . l - a si l es mayor a 20 m.

donde a = - 0,04 l. (0,9 - h) si h (altura de la amurada en m,) < 0,9 m
a = 0 si 0,9 ≤ h ≤ 1,2 m
a = 0,04 l (h-1,2) si h > 1,2 m

Artículo 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 300 mm, salvo en embarcaciones de pasajeros que será de 900 mm. La Autoridad Competente podrá aceptar medios alternativos de protección de hombre al agua, a juicio de la misma.

15.2 En embarcaciones tanque 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.

Artículo 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 (λ), que será igual a la sumatoria de todas las longitudes efectivas (E) dividida por la eslora (L), de la embarcación:

$$\lambda = \sum E / L$$

E = longitud efectiva, acorde al Art. 6.3, en m.
L = eslora de la embarcación, acorde al Art. 3.3, en m.

Artículo 17

“Reducción del Francobordo por Arrufo”

COPIA FIEL

Liliana M. ...

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL DEL ORIGINAL



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:

$$ha = (App + Apr) \cdot 10$$

donde:

$$App = p \cdot Spp$$

$$Apr = p \cdot Spr$$

Spr = Arrufo en mm, medido en la perpendicular de proa

Spp = Arrufo en mm, medido 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 Spr o Spp queda reducido al 25 % de su valor.

No se adoptará App mayor a Apr.

Artículo 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

CF

Artículo 19

“Francobordo”

19.1 El francobordo (FBC), en milímetros, será igual a:

$$FBC = f (1 - \lambda) - ha$$

donde:

Liliana M. Roche
Ministre

IF-2017-19540497-APN-SSPY-VN-MTR

COPIA DEL ORIGINAL



f = francobordo básico acorde al Artículo 18, en mm.

λ = coeficiente adimensional de superestructuras acorde al Artículo 16.

h_a = altura de arrufo acorde al Art. 17, en mm.

19.2 En embarcaciones tanque, el francobordo FBC, podrá reducirse un 20%.

Artículo 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 brazola 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 500 mm. 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 puedan 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.

Artículo 21

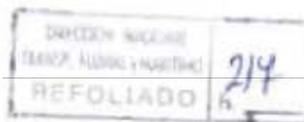
"Certificado de Asignación de Francobordo"

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

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

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

[Handwritten signature]
DIRECTOR GENERAL
SECRETARÍA DE ECONOMÍA



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.

Artículo 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 Hidrovia, 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 cierres 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.

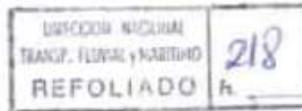
b) Un reconocimiento periódico de renovación del Certificado de Asignación del Francobordo, en ocasión de la renovación del Certificado de Seguridad de la Navegación, que comprenderá una inspección completa de su estructura y de sus equipos (en lo que atañe al presente reglamento) y de las disposiciones 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.

[Handwritten signatures and initials]

Liliana M. Pizarro
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORÍA DE INVESTIGACIONES
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



Artículo 23

"Línea de Cubierta"

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



Artículo 24

"Marcas de Francobordo"

24.1 Las embarcaciones deberán exhibir en cada banda, al centro del buque, marcas grabadas, soldadas o buriladas, de modo de hacerlas indelebles e invariables, pintadas en color blanco sobre casco oscuro o, en color negro sobre casco claro.

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 Hidrovia, 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.

Artículo 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.

COPIA FIEL

Liliana M. Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTORÍA DE TRATADOS
ES COPIA DEL ORIGINAL
página 424 de 658

APÉNDICE I

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



(Sello Oficial)

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

_____ (nombre oficial completo del país)

por _____ (título oficial 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:

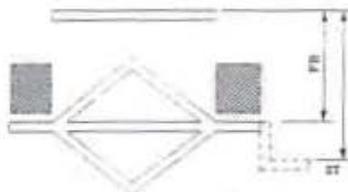
Tipo de Embarcación:

- Embarcación nueva (*)
- Embarcación existente

- Embarcación autopropulsada (*)
 - Tanque Cerrada
 - Tanque Abierta
- Embarcación sin propulsión
 - Tanque Cerrada
 - Tanque Abierta

Francobordo asignado (FB) medido 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 está a mm de la cubierta en el costado, y el centro de la marca se ubica en la cuaderna n°



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 Hidrovia Paraguay-Paraná.

Este certificado es válido hasta _____
 Expedido en _____ (Lugar y fecha de expedición del certificado)

(Sello de la autoridad que expide el certificado)

(Firma y aclaración del funcionario que expide el certificado)

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana N. Roche
Ministra
DIRECTORA DE TRATADOS
ESCOPIA

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

(Dorso del Certificado)



ESLORA (L) Art. 3.3	MANGA (B) Art. 3.6	PUNTAL (D) Art. 3.7	ESPESOR DE TRANCANIL(mm)

ALTURA DE ARRUFO (ha)

REFOLIADO **220** kg

	ARRUFO (mm)	x/L	p	ARRUFO x p
Perp. de Popa (App)				
Perp. de Proa (Apr)				
SUMATORIA				
ha = SUMATORIA / 10				

REDUCCION POR SUPERESTRUCTURAS

SUPERESTRUCTURA	b	Bs	S	(he - hr)/Hs	E
SUMATORIA					
$\lambda = \text{SUMATORIA} / L$					

FRANCOBORDO MÍNIMO

FRANCOBORDO BÁSICO (f) (Art. 18)		
FRANCOBORDO (FBC) (Art.19) FBC = f (1 - λ) - ha		
FRANCOBORDO MÍNIMO (Art. 20)	(Art.20.1.a) o c))	(Art. 20.1.b) o c))
FRANCOBORDO (mm) (Art. 4)		
FRANCOBORDO ASIGNADO (FB)		

Observaciones:

COPIA FIEL

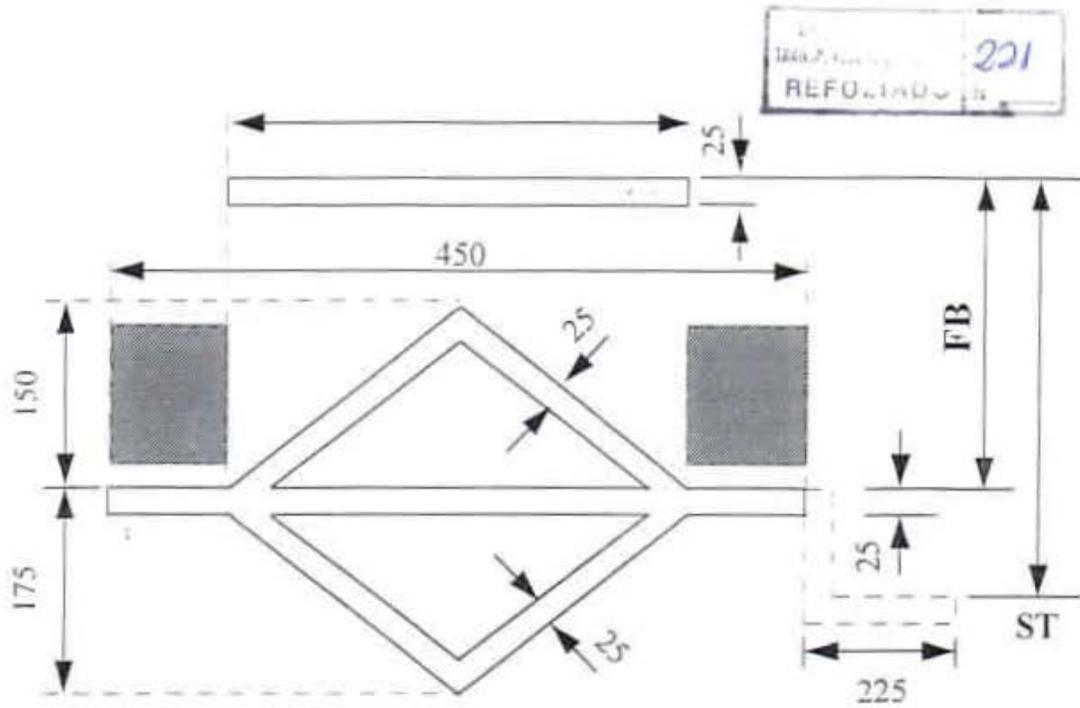
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORADO DE TRATADOS

ES COPIA ORIGINAL

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 75 mm, y acorde a las siguientes abreviaturas:

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

COPIA FIEL

Liliana M. Pache

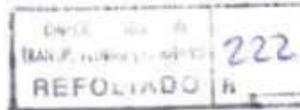
IF-2017-19540497-APN-ESSPYVN#MTR

SECRETARIA DE ECONOMIA



APÉNDICE III

CRITERIOS DE ESTABILIDAD Y DE REALIZACIÓN DE LA PRUEBA DE INCLINACIÓN



1 PRUEBA DE INCLINACIÓN

1.1 General:

Toda embarcación nueva o 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.

Deberán estibarse convenientemente a bordo las escalas (reales, de gato) y, planchudas.

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 líquidos 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.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page.

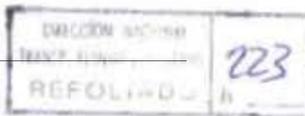
COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARÍA DE TRÁFICO

ESCRIBANÍA GENERAL



La máxima escora por asimetría de pesos de la embarcación previo a la prueba, no será mayor a 1°.

El asiento de la embarcación no será superior a 1°. 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, u dispositivo equivalente, ubicados en lo posible lo mas 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

Deberán 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°, y el mínimo de 1°.

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 Embarcaciones de pasajeros:

- a) Sin pasajeros ni carga 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.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APRES-SPYVN#MTR

DIRECTOR GENERAL
DE ADMINISTRACION
Y FINANZAS



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 1 m 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 superficies 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 en 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
F
G
H
I
J

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana M. Roche

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTOR GENERAL
ES COTE DE L'ORIGINAL



a) Para acciones estáticas

$$Mae (kN m) = 0,172 \cdot \Delta \cdot GM \cdot \theta \quad (Mae (tm) = 0,0174 \cdot \Delta \cdot GM \cdot \theta)$$

b) Para acciones dinámicas

$$Mad (kN m) = 0,085 \cdot \Delta \cdot GM \cdot \theta \quad (Mad (tm) = 0,00872 \cdot \Delta \cdot GM \cdot \theta)$$

Δ = Desplazamiento de la embarcación, en t.

GM = Altura metacéntrica corregida, en m.

θ = 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 (θ_r)

El ángulo máximo permisible, θ_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 0,35 m.

3.2 El momento adrizante dinámico (M_{ad}) correspondiente al ángulo de escora máximo permisible (θ_r) deberá ser mayor o igual al momento producido por la presión dinámica del viento (M_{vd}).

$$M_{vd} (kN m) = 0,002 \cdot p \cdot A \cdot Z \quad (M_{vd} (tm) = 0,000204 \cdot p \cdot A \cdot Z)$$

donde:

A: Área lateral expuesta al viento, incluida la cubertada (si existiera), en m².

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Z: Distancia vertical del centro de gravedad del área A, a la flotación, en m
p: Presión del viento, en N/m² = 115 Z^{0.29}



4 CRITERIOS ADICIONALES DE ESTABILIDAD INTACTA

Las embarcaciones indicadas a continuación, adicionalmente al cumplimiento del criterio general de estabilidad, deberán verificar los siguientes criterios adicionales:

4.1 Embarcaciones de pasajeros.



4.1.1 El ángulo de equilibrio estático (θ_e) por efecto del corrimiento de los pasajeros (Mpas) a una banda no será mayor al menor de los siguientes valores:

- $\theta_e \leq \arctan(1,5 fb \cdot B)$
- $\theta_e \leq 12^\circ$
- $\theta_e \leq \theta_r$ (según se define en 2.6)

Para el cálculo del momento escorante por efecto del corrimiento (Mpas), 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 alcance el máximo de pasajeros transportables, a los efectos del cálculo se despreciará el momento de los pasajeros ubicados en la banda opuesta. El momento (Mpas) 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:

$$M_{pas} \text{ (kNm)} = \sum M_{cub}$$

donde:

$$M_{cub} \text{ (kNm)} = \sum 0,736 \cdot P \cdot Y_g \quad (M_{cub} \text{ (tm)} = 0,075 \cdot P \cdot Y_g)$$

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 (θ_{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:

- $\theta_{ec} \leq \arctan(2 fb \cdot B)$
- $\theta_{ec} \leq 15^\circ$
- $\theta_{ec} \leq \theta_r$ (según se define en 2.6).

COPIA FIEL

000000

✓

✓

Liliana M. Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTORA DE INVESTIGACIONES
página 440 de 658



A tal efecto los momentos escorantes del viento y viraje se calcularán acorde a las siguientes expresiones:

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

$$(M_w \text{ (tm)} = 0,000102 \cdot p \cdot A (Z + d/2))$$

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

$$(M_v \text{ (tm)} = 0,0203 \cdot V^2 \text{ KG} - d/2) \Delta \cdot L)$$

$$f_b = D_e - d$$

D_e = Puntal de truzado - espesor de trancañil, 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.

Δ : Desplazamiento correspondiente al calado (d), en t.

A : Área lateral expuesta al viento, incluida la cubertada (si existiera), en m².

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

p : Presión del viento, en N/m² = 115 $Z^{0,29}$

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 la posibilidad de desplazamiento de la carga. A tal efecto el ángulo de corrimiento de la carga (θ_c) deberá ser asumido en función del ángulo de inclinación de la embarcación (θ_g) y en virtud de la masa específica γ , en t/m³, de la carga acorde a lo siguiente:

$$\theta_c = \theta_g \quad \text{para } \gamma \leq 1$$

$$\theta_c = (3 - \gamma) \theta_g / 2 \quad \text{para } 1 < \gamma < 3$$

$$\theta_c = 0 \quad \text{para } \gamma \geq 3$$

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:

$$\overline{GK} \text{ sen } \theta_g = (\Delta KG \text{ sen } \theta_g + P_c \cdot b + A_m \cdot a) \cdot (\Delta + P_c - A_m)$$

donde:

Δ = 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.

[Handwritten signatures and initials]

COPIA FIEL

Wanda L. Roche
IF-2017-1954097-APN-SSPYVN#MTR

228



b = Brazo del centro de gravedad de la carga a la escora θ , tomado en forma paralelo a la flotación inclinada θ , 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 θ , 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 (θ) 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/m³ 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 (θ). 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_t : 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:

$$T \text{ (kN)} = 0,16 \cdot MCR \text{ , para hélices sin toberas}$$

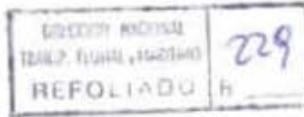
$$T \text{ (kN)} = 0,20 \cdot MCR \text{ , para hélices en tobera}$$

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_{wd}), según 3.2, no sufrirá una escora mayor al ángulo de escora máximo permisible (θ) o a 15°, de los dos el menor.

COPIA FIEL

Liliana M. Rocha
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTORA DE...
ES COPIA FIEL...



**REGISTRO DE LOS REGLAMENTOS DICTADOS POR EL COMITÉ
INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ
(PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA)
APROBADOS EN LA V REUNION EXTRAORDINARIA DE CANCELLERES
DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA**

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,

CONVIENEN:

Artículo 1º.- Registrar el "Reglamento de Reconocimientos, Inspecciones y Certificado de Seguridad para Embarcaciones de la Hidrovia", cuyo texto se anexa y forma parte del presente instrumento, en aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales y conforme a lo dispuesto por los Señores Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata en su Quinta Reunión Extraordinaria.

Artículo 2º.- Los Gobiernos de los Países Miembros procederán a la incorporación del Reglamento mencionado a sus respectivos ordenamientos jurídicos nacionales en ejercicio de la competencia reglamentaria que surge del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales, de conformidad con sus procedimientos internos.

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

EN FE DE LO CUAL, los respectivos plenipotenciarios suscriben el presente en la ciudad de Montevideo a los dos días del mes de febrero del año dos mil , en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República Argentina:

Carlos Onis Vigil

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

Mario Lea Plaza Torri

Liliana M. Pardo
DIRECTOR

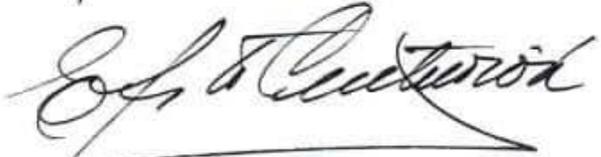
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:


José Artur Denot Medeiros

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

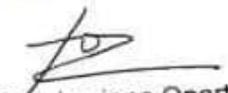

Efraín Darío Centurión

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:


Jorge Rodolfo Tálice

22 FEB. 2012

ES COPIA FIEL
DEL ORIGINAL


Dra. Luciana Operti
Asesoría Jurídica

NOTA DE SECRETARIA GENERAL: El presente Reglamento ha sido registrado al amparo del Acuerdo de "Santa Cruz de la Sierra" sobre Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) y sus Protocolos Adicionales como: **AAP/A14TM/5.R10.**

Liliana M. Roche

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

ES COPIA / EN ORIGINAL



**REGLAMENTO DE RECONOCIMIENTOS, INSPECCIONES
Y CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA
EMBARCACIONES DE LA HIDROVIA**

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



CAPITULO 1

GENERALIDADES Y DEFINICIONES



1.1. OBJETO

El objeto del presente Reglamento es el de:



a) Normar los procedimientos, condiciones, frecuencias y alcance que tendrán los reconocimientos e inspecciones que se practiquen a las embarcaciones de la Hidrovia con miras a mantener, obtener, renovar o convalidar el Certificado de Seguridad de la Navegación, verificando las prescripciones que se indican en los reglamentos correspondientes y complementarios a éste.

b) Normar las características, plazos, motivos de caducidad, obligatoriedad, validez y prórroga del Certificado mencionado

1.2. APLICACIÓN

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

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

1.3.1. Embarcación - Embarcación de la Hidrovia

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

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

1.3.2. Tipo de Embarcación:

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

Embarcación Dinámicamente Sustentada (EDS): Embarcación en la cual su peso, o una parte significativa de él es soportado por otra fuerza que la hidrostática. Esto incluye a aliscafos, hovercraft y embarcaciones de alta velocidad monocasco o multicasco de planeo o semiplaneo, cuya velocidad, en m/s, sea superior a

$3,7 \sqrt{V^{0,1667}}$, donde V es el volumen de carena en la flotación de proyecto, en m³.

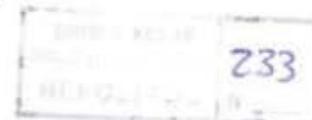
Embarcación sin Propulsión (S/P): Embarcación sin medios propios de propulsión. En el caso que además no lleve tripulación, ni gobierno se denominará:

Liliana N. Roche
Ministra
DIRECTORA DE TRATADOS
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



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

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



1.3.3. Servicio de la Embarcación:

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

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

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

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

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

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

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

Tanque: Embarcación de carga líquida que transporte líquidos a granel de naturaleza inflamable a la presión y temperatura ambiente. Se indicará expresamente en el Certificado si la Embarcación 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.

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.

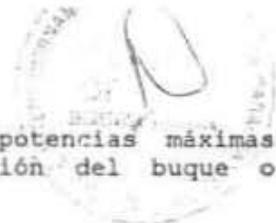
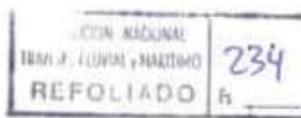
Remolcador: Buque construido especialmente para efectuar operaciones de remolque. Cuando el remolcador pueda efectuar el remolque por la modalidad de empuje se denominará Empujador. En el caso de remolcadores habilitados para el empuje o remolque de embarcaciones tanque, se denominará Remolcador o Empujador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

Liliana N. Roche
Médica

IF-2017-19340497-APN-SSPYVN#MTR



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.

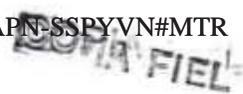
1.3.12 **Administración: Autoridad Competente** de Gobierno del Estado cuyo pabellón enarbola la Embarcación encargada de efectuar los reconocimientos de seguridad y de prevención de la contaminación y de extender las correspondientes autorizaciones y certificados.

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.

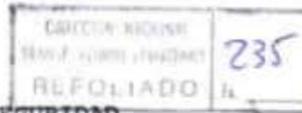
1.3.14 **Edad de la Embarcación:** Es el periodo transcurrido desde la fecha de puesta de quilla que consta en el documento de matriculación de la Embarcación.

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

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



Liliana N. Roche
IP-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTORÍA DE TRATADOS
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
página 456 de 658



1.4. CONDICIONES DE SEGURIDAD

Las embarcaciones de la Hidrovia, 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.

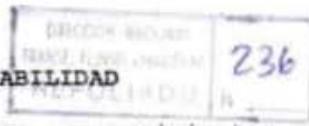
1.6. CERTIFICADO DE SEGURIDAD

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.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SPYVN#MTR



1.7 PRESUNCION DE NAVEGABILIDAD

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

1.8. MANTENIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD

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

1.8.2. La Embarcación, luego de cada reconocimiento será mantenida conforme a las disposiciones reglamentarias de la Hidrovia, 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.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

2
3
4
5

✓

✓

Liliana H. Pantoja
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTOR

ES COPIA



DIRECCION NACIONAL
TRANSP. FLUVIAL, MARITIMO
REFOLIADO 237 h



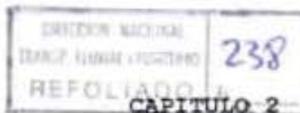
1.9 SINIESTROS

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

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 revelarán la identidad ni la nacionalidad de las embarcaciones afectadas, ni atribuirán expresa o implícitamente responsabilidad a ninguna Embarcación o persona.

COPIA FIEL

Liliana M. Roche
IF-2017-19540497-APP-SSPYVN#MTR
DIRECTOR



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 Hidrovia, o cuando se le expida un nuevo Certificado por cambio de bandera, con el objeto de garantizar que cumplen las prescripciones pertinentes y que dichos elementos se hallan en estado satisfactorio para el servicio a que está destinada la Embarcación.

2.1.2 **Reconocimiento Periódico (P):** Inspección en las embarcaciones de pasajeros de determinados elementos de seguridad de equipo y radio, con el objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que 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 u otras Certificaciones como las que atañen al francobordo, transporte de mercancías peligrosas, sustancias químicas peligrosas a granel, gases licuados a granel, etc., con el objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que 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 nuevamente en servicio. El alcance del mismo será considerado en cada caso por la Administración dependiendo del tiempo que hubiera estado fuera de servicio, el mantenimiento y medidas de preservación adoptadas, debiendo al menos incluir una prueba de navegación y funcionamiento de todas las instalaciones.

2.2. LIBRO DE REGISTRO DE RECONOCIMIENTOS E INSPECCIONES

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

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

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

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



- 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.

COPIA FIEL

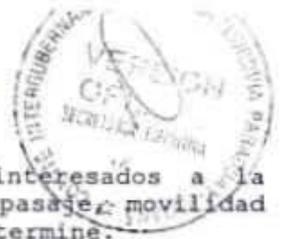
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Litani, N. Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECCION DE TRAMITES

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



240



2.4. RÉGIMEN PARA LA REALIZACIÓN DE LOS RECONOCIMIENTOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana Du Rocha
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTORA DE IMPUESTOS
ES COPIA DEL ORIGINAL



2.5. ALCANCE Y PERIODICIDAD DE LOS DISTINTOS TIPOS DE RECONOCIMIENTOS

241
223



2.5.1 General.

Los reconocimientos se llevarán a cabo como se indica en el presente artículo y los artículos 2.6, 2.7 y 2.8 respectivamente, pudiéndose complementar con las directrices indicadas en el Anexo II del presente reglamento. Dichas directrices dan una pauta general a las Autoridades Competentes para establecer los métodos con arreglo a los cuales habrá que efectuar los reconocimientos, no obstante se reconoce que las disposiciones de dichas directrices no son directamente aplicables a todo tipo, tamaño y servicio de las embarcaciones, por lo que podrán complementarse con normas propias de cada Administración y el criterio del Inspector.

2.5.2 Reconocimiento inicial

a) Periodicidad

El Reconocimiento inicial debe realizarse antes de que se le expida por primera vez el correspondiente Certificado de Seguridad de la Navegación como Embarcación de la 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 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. 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.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

10/14

✓

✓



IF-2017-10540497-APN-SSPYVN#MTR



242
REGLADO



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 Hidrovia, 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.

Esta se asegurará que se cumpla al menos con las exigencias de la última inspección o reconocimiento bajo la anterior bandera, para lo cual la Autoridad Competente de la nueva bandera deberá solicitar a la anterior las copias del correspondiente libro de inspecciones técnicas o registro equivalente y todo otro antecedente que estime corresponda. Sin embargo el Estado en el que se abandera la Embarcación no expedirá un nuevo Certificado hasta que esté satisfecho de que la Embarcación ha sido objeto de mantenimiento adecuado y no ha sufrido modificaciones sin autorización. Con la información solicitada, a la Administración de la anterior bandera, respecto a los Certificados anteriores e informes de reconocimientos y antecedentes, y luego de satisfecha por el Reconocimiento inicial, la Administración podrá emitir un nuevo Certificado.

b.4) En Embarcaciones de bandera de un País no Signatario que cambien a la bandera de un País Signatario.

El Reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa con el casco en seco, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo a fin de garantizar que cumplen con las prescripciones pertinentes para el Certificado. Este Reconocimiento se realizará, de modo que garantice que la disposición de materiales y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en dispositivos salvavidas, los dispositivos de prevención de incendios, los dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo, las publicaciones náuticas, los medios de embarco y desembarco de prácticos y demás equipos, cumplen con todas las prescripciones de los reglamentos de la Hidrovia, en particular la asignación del francobordo y del arque.

La Administración podrá considerar como equivalente y, eximir de la verificación de los items listados en el párrafo precedente, inclusive de la puesta en seco del casco, a las embarcaciones que tengan vigente una inspección especial por una Sociedad Clasificadora reconocida por dicha Autoridad. En tal caso complementará la misma con una inspección a flote del tenor indicado en b.2).

2.5.3 Reconocimiento Intermedio

a) Periodicidad

El Reconocimiento Intermedio (In), se podrá realizar con la embarcación a flote sin embargo en aquellas con casco de madera el primero o segundo Reconocimiento deberá realizarse con la embarcación en seco, a opción del armador. Dichos reconocimientos deberán realizarse dentro de los tres meses

2017-11-11

IF-2017-1954097-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORIO DE TRATADOS
ES. COPIA DE M. S. C. O. S. T. L.



anteriores o posteriores a los aniversarios indicados ^o más, ^o desde la fecha base establecida en el artículo 3.4.



a.1) Cada segundo aniversario en:

- embarcaciones autopropulsadas que realicen el servicio como:
 - embarcaciones de pasajeros, o tanques, o quimiqueras, o gaseras, o que transporten mercancías peligrosas,
 - empujadores de convoy tanque.



a.2) Cada tercer aniversario en:

- embarcaciones autopropulsadas no incluidas en el punto anterior,
- embarcaciones sin propulsión, tanques, quimiqueras, gaseras, o que transporten mercancías peligrosas,
- embarcaciones tripuladas sin propulsión.

a.3) Cada cuarto aniversario en:

- embarcaciones sin propulsión no incluidas en el punto anterior.

b) Alcance del Reconocimiento Intermedio

El Reconocimiento Intermedio deberá consistir en una inspección minuciosa de los elementos de seguridad de casco, máquinas, electricidad, equipo y radio pertinentes, a fin de garantizar que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que está destinado la Embarcación y que no han sufrido modificaciones o alteraciones no aprobadas, que pudieran afectar las condiciones originales de certificación. Se tendrán en cuenta además las prescripciones específicas relativas al otorgamiento de las Autorizaciones u otras Certificaciones de francobordo, transporte de mercancías peligrosas, productos químicos peligrosos a granel, gases licuados a granel y de prevención de la contaminación.

A tal efecto se tendrán en cuenta las directrices del Apéndice II al presente y en todos los casos cumplirán con las prescripciones mínimas especificadas en 2.6, 2.7 y 2.8 del presente y lo indicado a continuación:

b.1) comprobar que todo elemento nuevo o reacondicionado ha sido aprobado por la Autoridad Competente previo a su instalación y que no se han producido modificaciones respecto de las que tuviera al extenderse el Certificado.

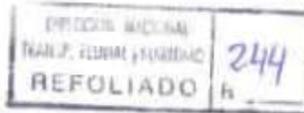
b.2) verificación de que todas las instrucciones y carteles, en particular los planos y roles de incendio, relativas a la seguridad están en la ubicación que corresponde, en buenas condiciones y en lenguaje comprensible para la tripulación; asimismo que las anotaciones en los libros se han realizado.

b.3) constatar el funcionamiento de todos los elementos de lucha contra incendio en la medida de lo posible, y de la vigencia de su mantenimiento. En particular:

- Los sistemas automáticos de detección de incendios deberán ser probados, en forma rotativa de modo que al cuarto aniversario el total de los mismos hayan sido probados.

- Las instalaciones fijas contra incendios y los sistemas de detección y alarma deberán recorrerse por una empresa autorizada por la Autoridad Competente en lapsos no mayores a los 3 años. El líquido espumígeno de los sistemas de protección por espuma de cubierta de embarcaciones tanques deberá ser renovado cada 3 años, sin embargo sometido a prueba en

Mano N. Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



laboratorio, se podrá extender anualmente su validez, siempre que las pruebas se realicen con 4 meses de anticipación al vencimiento anual.

- Los botellones de instalaciones fijas contra incendios de CO2 de alta presión, de hidrocarburos halogenados o los impulsores de polvo seco serán hidrostáticamente probados a los 12 años. Dicha prueba será requerida y marcada en el botellón en cualquier caso cuando éstos sean desembarcados para su recarga, independientemente de la fecha de su última prueba.

- Los extintores portátiles sometidos a presión permanentemente o al momento del disparo, deberán ser hidrostáticamente probados cada 12 años en el caso de extintores con CO2 y cada 6 años los de polvo químico, hidrocarburo halogenado o espuma. Serán examinados aleatoriamente en su funcionamiento.

- Comprobación de que las paradas a distancias de bombas, ventiladores y tanques de combustible se encuentran funcionando y que los cierres de ventilación y puertas que deban ser estancas al fuego sean efectivos.

- Examen y comprobación de que las bombas, tuberías y mangueras de los sistemas de lucha contra incendio funcionan correctamente y que el traje de bomberos está completo y en buenas condiciones.

b.4) Examen de todos los dispositivos salvavidas y sus identificaciones, verificando ubicación y operatividad de los mismos, en los casos en que esto sea posible, o como en el caso de las balsas salvavidas, 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 instrumentos de navegación y de todos los equipos y accesorios de comunicaciones.

b.6) Verificación de las señales, cartas y publicaciones que deban poseer a bordo.

b.7) Los plazos previstos para las pruebas y recorridos de los dispositivos de lucha contra incendio y dispositivos salvavidas, podrán ser adecuados por una norma específica de la Administración.

2.5.4 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 de radio, acompañada de pruebas cuando sea necesario, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que está 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.

COPIA FIEL

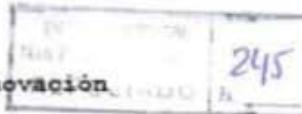
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

1. Jiliana M. Rocha
Militar
Date: 01/11/17
ES COPY/RECEIVED

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



A tal efecto se tendrán en cuenta las directrices del Apéndice II al presente.



2.5.5 Reconocimiento de Renovación

a) Periodicidad

El Reconocimiento de Renovación (R) se debe realizar antes de proceder a la renovación del Certificado. El plazo máximo entre dos Reconocimientos de Renovación no superará a los siguientes:

- Seis (6) años para embarcaciones autopropulsadas o embarcaciones tripuladas sin propulsión
- Ocho (8) años para embarcaciones no tripuladas o diez (10) años para el primer Reconocimiento de Renovación luego de finalizada su construcción, siempre que no se trate de embarcaciones tanques, gaseras o quimiqueras.

b) Alcance del Reconocimiento de Renovación

El Reconocimiento de Renovación comportará una inspección completa, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, con la Embarcación puesta en seco, de las máquinas y del equipo lo suficientemente extensa como para asegurar que los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en dispositivos salvavidas, los dispositivos de prevención de incendios, los dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo y demás equipos, las publicaciones náuticas y el francobordo, están en un estado tal que permitirán a la Embarcación operar en forma segura.

Se verificarán las prescripciones específicas relativas al otorgamiento de las Certificaciones de transporte de mercancías peligrosas, productos químicos peligrosos a granel, gases licuados a granel y de prevención de la contaminación.

A tal efecto se tendrán en cuenta las directrices del Apéndice II al presente y en todos los casos cumplirán con las prescripciones mínimas especificadas mas adelante acorde al tipo y servicio de la Embarcación.

2.6. PRESCRIPCIONES MÍNIMAS DE LOS RECONOCIMIENTOS INTERMEDIOS Y DE RENOVACIÓN

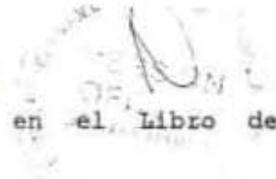
El alcance de cada Reconocimiento Intermedio o de Renovación, cuando una embarcación se encuentre comprendida en alguna de las siguientes condiciones:

- Buques motor de tonelaje de arqueado bruto mayor a 500, ó
- Remolcadores de potencia propulsiva mayor a 1491 kW (2000 HP), ó
- Embarcaciones tanques, gaseras o quimiqueras, cuando no se prescriba otra cosa en 2.7 o 2.8.

Abarcará al menos, los controles, exámenes, pruebas y verificaciones que se establecen a continuación de acuerdo al tipo, servicio y edad de la



PROCESO DE
TRABAJOS ADMINISTRATIVOS
REFOLIADO 246



embarcación, dejándose constancia de los resultados en el Libro de Inspecciones.

En aquellas embarcaciones no comprendidas por dichas prescripciones mínimas la aplicación de las mismas quedará a criterio de la Administración.

2.6.1 Inspecciones a ejes de propulsión

1) Los ejes propulsores lubricados por agua, en general, y salvo opinión en contrario del Inspector, se desmontarán en cada Reconocimiento de Renovación, verificándose:

- a) Desmante de las hélices y su examen.
- b) Examen minucioso, particularmente de la caja del chavetero de la hélice, la zona de contacto con el núcleo de la hélice, extremos de camisas, base mayor del cono popel del eje y zona entre camisas. Se realizará un ensayo de detección de fisuras superficiales y subsuperficiales, en la zona comprendida desde el extremo popel de la camisa popel del eje hasta aproximadamente un tercio del largo del cono portahélice. Se examinarán también los cojinetes y los mismos se deberán renovar cuando superen los huelgos máximos de construcción. En general y cuando se desconozca dicho límite de desgaste, se adoptarán como valores máximos recomendados los siguientes:

- $0,0015 \cdot D + 0,65$ (D diámetro en mm, para cojinetes en baño de aceite).
- $0,01 \cdot D + 2,5 < 8$ mm (D diámetro en mm, para cojinetes lubricados por agua)

2) Cuando se trate de ejes con sellos de aceite de bocina (popel y proel) y cojinetes lubricados por aceite y donde la hélice está montada al eje mediante una brida forjada a éste, o forzada con interferencia y sin chaveta, se podrá, a juicio de la inspección, eximir el desmante del eje, basado en los antecedentes y los ensayos anuales a realizar del aceite de bocina por un laboratorio y tomados por el jefe de máquinas, y siempre que se efectúe una inspección modificada que implique:

- Verificación de estanqueidad de sellos popel y proel de bocina.
- Verificación de caída de eje de bocina popel y exista documentación sobre criterio de aceptación.
- Ensayo de detección de fisuras en cono popel, para ejes con chavetero.

Cuando el huelgo desde la última inspección a ésta no ha aumentado al 40% de su máximo valor o el mismo se ha estabilizado sin registrar cambios significativos desde la anterior puesta en seco, se podrá prorrogar el desmante del eje al próximo Reconocimiento de Renovación.

2.6.2. Tanques Estructurales de Consumibles o Lastre

1) Reconocimientos de Renovación (R):

a) En todo Reconocimiento de Renovación se probarán hidrostáticamente la totalidad de los tanques de doble fondo, piques y otros tanques estructurales, si el Inspector lo considera necesario. En aquellos casos que el Inspector juzgue conveniente algunas pruebas 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 especialmente la estructura de fondo de sala de máquinas, fuera de tanques, particularmente en la zona de aspiraciones de achique y drenajes.

Eligible y Fpche

IF=2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



247

229



c) Los tanques estructurales, excepto aquellos que contengan exclusivamente combustible, agua potable o lubricante, deberán ser inspeccionados internamente.

Con relación a los tanques de combustible, lubricante o agua potable, se verificará:

- En embarcaciones de hasta 6 años de edad: no será necesario inspeccionarlos, salvo que el Inspector lo considere necesario en virtud a indicios de golpes o deformaciones.
- En embarcaciones de hasta 12 años de edad: los doble fondos y tanques usados exclusivamente para combustible o agua potable deberán ser inspeccionados cuando el Inspector lo considere necesario. Los tanques de aceite lubricante no necesitarán inspeccionarse.
- En embarcaciones de hasta 18 años de edad: Se inspeccionarán al menos 2 tanques de doble fondo y un tanque profundo, que no sean los inspeccionados en el anterior Reconocimiento.
- En embarcaciones de hasta de 24 años de edad: 3 tanques de doble fondo y un tanque a elección de la inspección.
- En embarcaciones de más de 24 años de edad todos los tanques, independientemente de su uso deben ser internamente limpiados e inspeccionados.

2) Reconocimiento Intermedio (I):

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

2.6.3. Mediciones Mínimas de Escantillones en Reconocimientos de Renovación

- a) En todos los Reconocimientos de Renovación, en embarcaciones de más de 11 años de edad se realizará una verificación del desgaste del enchapado del casco a criterio del Inspector.
- b) En embarcaciones de 24 años de edad o más, la extensión de las mediciones de escantillones no será menor a la indicada a continuación. Tales mediciones son adicionales a aquellas que puedan ser requeridos por el Inspector cuando éste lo considere necesario para medir desgastes localizados.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana N. Foché

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

ESCCP/ST. 2017. 1



DIRECCION NACIONAL
TRANSP. FLUVIAL Y PUERTO
REFOLIADO 248



Edad (E) del buque (años)	Carga General Graneleros y Tanques para cargas no corrosivas	Graneleros para cargas corrosivas
23 < E <= 29	2 anillos; franja variable	2 anillos; cubierta; franja variable; traca superior e inferior mamparos estancos
29 < E <= 35	2 anillos; cubierta; franja variable (L); quilla; fondo (30%); traca superior e inferior mamparos estancos	2 anillos; cubierta; franja variable (L); quilla; fondo (30%); traca superior e inferior mamparos estancos; estructura interna
E > 35	1 anillo en cada bodega; cubierta; franja variable (L); quilla; fondo (50%); traca superior e inferior mamparos estancos; estructura interna.	1 anillo en cada bodega; cubierta; franja variable (L); quilla; fondo (30%); traca superior e inferior mamparos estancos; estructura interna

Notas:

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

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

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

c) La necesidad de renovar determinada chapa del forro exterior del casco, surgirá luego del análisis de las recomendaciones de la inspección anterior, averías tales como fisuras, perforaciones, deformaciones pronunciadas, defectos de laminado, etc., o defectos de espesor por corrosiones localizados (efectos galvánicos, acción química, imbornales y descargas, etc.).

Sin perjuicio de lo indicado precedentemente y considerando la cantidad de chapas que se encuentran en ese estado, ubicación de las chapas y consecuente incidencia en la resistencia general y lineal, se establecen en carácter de guía los siguientes valores de renovación:

- Reducción máxima admisible del módulo resistente de la sección maestra respecto del mínimo reglamentario, 10 %.

- Desgaste máximo admisible del espesor mínimo reglamentario en una superficie considerable del enchapado, o de almas de refuerzos longitudinales:

para t <= 11,5	Desgaste máx = 1,5 mm
para t > 11,5	Desgaste máx:= 0,09 t + 0,45 mm (max. 3 mm)

donde t = espesor de chapa/alma de refuerzo, en mm, establecido en la norma utilizada para la construcción de la Embarcación.

- Desgaste máximo admisible del espesor mínimo reglamentario, en una zona reducida, 30 % de t.

COPIA FIEL



2.6.4. Mediciones de máquinas

En oportunidad de cada Reconocimiento de Renovación se realizarán las siguientes mediciones:

- Flexión de cigüeñales de motores principales y/o auxiliares de potencia mayor a 500 kW.
- Huelgo axial del cojinete de empuje del portahélice y de los bujes 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.
- Maquinas de timones y cabrestantes.
- Bombas de Lastre, Achique e Incendio. Bombas de alimentación de combustible, y trasvase, de alimentación de calderas, de circulación y lubricación de motores principales y auxiliares; con sus filtros, válvulas y tuberías respectivas.
- Compresores de aire de arranque y sus dispositivos de seguridad
- Generadores y/o Alternadores que alimenten servicios esenciales.
- Inspección interna y externa de botellones de aire de arranque de motores o prueba hidrostática cuando ello no sea posible y sus dispositivos de seguridad.

Los desarmes indicados precedentemente podrán ser verificados en ocasión de los trabajos de mantenimiento que la empresa realice durante la vigencia del Certificado (Reconocimiento continuo), siempre que dichos plazos no superen a los que el fabricante indique y esos trabajos de desmontes hayan sido constatados por el Inspector. A tal efecto la empresa presentará a la Autoridad Competente un plan de mantenimiento, con las fechas de revisión de cada equipo, el cual estará a bordo del buque en el momento de cada Reconocimiento.

2.6.6 Sistema de Gobierno

1) Reconocimientos Intermedios

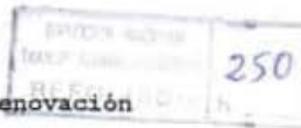
Se probará exhaustivamente todo el sistema de comando de accionamiento de los timones. Se verificará sistemas de alarmas por sobrecarga y cortocircuito en caso de motores de accionamiento eléctrico o electrohidráulico, asimismo se controlará el estado de las tuberías y circuitos, tanto como las presiones del sistema en carga y particularmente los sistemas de emergencia prescritos reglamentariamente.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Ilona M. [unclear]
DIRECTOR
ES COPIA FIEL

IF-2017-19546497-APN-SSPYVN#MTR



Reconocimientos de Renovación

En todo Reconocimiento de Renovación se relevarán los huelgos de cojinetes de mecha, pinzotes de timón, y se tomará los valores de desgaste de la pista de la máquina del timón.

Se deberán renovar los cojinetes de mecha y pinzote cuando superen los huelgos máximos establecidos por el proyectista. En general y cuando se desconozca dicho límite de desgaste, se adoptarán como valores máximos recomendados los siguientes:

- 0,005 Dm + 3,5 (Dm diámetro de la mecha en mm, timones no suspendidos)

- 0,007 Dm + 2,2 (Dm diámetro de la mecha en mm, timones suspendidos).

(Dm > 100 mm.)

2.6.7 Pruebas de navegación

Posteriormente a cada Reconocimiento de Renovación, cuando se hallan efectuado reparaciones o desarmes en el sistema de gobierno, propulsión, u otro sistema esencial para la seguridad de la navegación se realizará una prueba de navegación con cargas de funcionamiento, en lo posible, aproximadas a las de servicio, con el objeto de comprobar el correcto funcionamiento de aquellos sistemas, luego de su reparación o desarme. En los casos que el Inspector juzgue suficiente, dicha prueba de funcionamiento podrá ser realizada en muelle.

2.6.8 Inspección de calderas

a) Las calderas principales o auxiliares que trabajen a una presión mayor a 0,35 N/mm² y cuya superficie de intercambio de calor supere los 4,5 m², serán inspeccionadas interna y externamente, en oportunidad de cada Reconocimiento Intermedio. A tal efecto las calderas deberán ser limpiadas para permitir la inspección visual interna y cuando el Inspector lo requiera la aislación exterior será retirada para permitir la inspección externa. Sujeto a dicha inspección visual el Inspector podrá requerir ensayo no destructivo de zonas críticas y medición de espesores de tubos y envuelta. Cuando el Inspector lo considere necesario o en aquellas calderas donde la inspección visual interna no es posible, podrá requerir la realización de pruebas hidrostáticas.

b) Las calderas principales y auxiliares deben ser probadas en funcionamiento y sus válvulas de seguridad ajustadas a una presión no mayor al 3% de la de trabajo. Donde las calderas auxiliares funcionan con los gases de escape de los motores dichas válvulas serán ajustadas a la presión que establezca el jefe de máquinas y la misma será registrada en el Libro de Máquinas.

2.7. PRESCRIPCIONES MÍNIMAS PARA RECONOCIMIENTOS DE EMBARCACIONES GASERAS

Las embarcaciones gaseras, complementariamente a lo prescrito en 2.6 y sin perjuicio de las verificaciones indicadas en el reglamento para el transporte de mercaderías peligrosas, cumplirán con lo indicado a continuación:

2.7.1. Las embarcaciones gaseras de hasta 12 años de antigüedad, realizarán en cada Reconocimiento de Renovación al menos medición de escantillones de 2 anillos, cubierta y franja variable. En embarcaciones de mayor antigüedad

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSP Y VN#MTR

Liliana M. Rocha

IF-2017-19540497-APN-SSPYN#MTR

ES



las mediciones serán, salvo juicio en contrario del Inspector, al menos las siguientes:

Edad (E) del buque (años)	Gaseros (1)
12 < E <= 18	3 anillos; cubierta; franja variable; traca superior e inferior mamparos estancos
18 < E <= 24	3 anillos; cubierta (L); franja variable (L); quilla; fondo (30%); traca superior e inferior mamparos estancos; estructura interna
E > 24	1 anillo en cada bodega; cubierta (L); franja variable (L); quilla; fondo (30%); traca superior e inferior mamparos estancos; estructura interna



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

2.7.2. En oportunidad de cada Reconocimiento Intermedio o de Renovación de casco, las válvulas de presión y vacío de los tanques de cargamento deberán ser recorridas y probadas en taller a efectos de controlar los valores correctos de apertura y cierre. Cuando las membranas de dichas válvulas no sean metálicas, las mismas deberán ser reemplazadas cada 3 años.

2.7.3. En embarcaciones de más de 12 años, se inspeccionará internamente algún tanque de cargamento a elección del Inspector en oportunidad de cada Reconocimiento Intermedio de seguridad de casco.

2.7.4. En todo Reconocimiento Intermedio de seguridad de casco se verificará el correcto funcionamiento de:

- Sistema de venteos de tanques y espacios entre barreras. Escapes de Emergencia.
- Indicadores de nivel de tanque y alarmas por bajo y alto nivel.
- Sistemas de detección de escape de gases. Calibración de los mismos.
- Sistema de gas inerte para control de inertización de tanques y espacios conteniendo tales tanques. Alarmas.
- Tuberías y comandos a distancia de válvulas del sistema de carga y descarga, y de los sistemas de tratamiento del gas licuado si lo hubiera
- Integridad estructural y estanca de tanques de cargamento a través de los equipos de detección.
- Sistemas de ventilación e integridad estanca a los gases de la sala de bombas, de compresores y de los cierres de ventilación de dichos espacios y los adyacentes a la zona de carga.
- Descarga eléctrica al casco de tuberías y tanques de cargamento.

Liliana N. Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTORIA DE INICIATIVAS
ECONOMICAS
página 490 de 658



252
REFUNDADO



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

2.7.5. En cada Reconocimiento de Renovación, además de lo indicado precedentemente, se verificará:

- La totalidad de tanques de cargamento serán internamente inspeccionados. Visto que el examen interno del tanque ha sido satisfactorio y que los sistemas de detección de escape de gases han sido encontrados operando correctamente sin registros de mal funcionamiento en operaciones, el tanque de carga no necesitará ser testeado hidroestáticamente.
- Serán examinadas las barreras secundarias, visualmente cuando sea posible o por medio de pruebas de presión y vacío del espacio interbarreras, por un lapso de 36 horas. Cuando todo ello no pueda ser realizado se inspeccionará la estructura adyacente.
- Las válvulas y grifos en directa comunicación con el interior de los tanques de carga, deberán ser desarmados a satisfacción de la inspección.
- Las tuberías de cargamento deberán ser neumáticamente probadas para verificar su estanqueidad, luego de que una inspección visual de tramos sin aislación no obligue a pruebas hidrostáticas de resistencia de algún tramo
- Se controlará todo equipo eléctrico que pueda ser fuente de ignición de gases y los dispositivos de protección y paradas de emergencia.

2.8. PRESCRIPCIONES MÍNIMAS PARA RECONOCIMIENTOS DE EMBARCACIONES TANQUES, QUIMIQUERAS Y DE CARGA COMBINADA

Las embarcaciones tanques y quimiqueras, complementariamente a lo prescrito en 2.6 y sin perjuicio de las verificaciones indicadas en el reglamento para el transporte de mercaderías peligrosas, cumplirán con lo indicado mas abajo. Al respecto se define:

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

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

2.8.1. Alcance de los Reconocimientos Intermedios

- a) En embarcaciones de más de 12 años de antigüedad, se inspeccionarán algunos tanques de cargamento a elección de la inspección, si embargo en el caso de cargas corrosivas la inspección indicará el alcance de tanques a inspeccionar en virtud del estado de los mismos.
- b) En todo Reconocimiento Intermedio de seguridad de electricidad se verificaran 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.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana N. Rocha

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



REPOLIADO 253



2.8.2. Alcance de los Reconocimientos de Renovación

1) Inspecciones generales y particulares

En los Reconocimientos de Renovación se realizará una inspección general de todos los tanques de carga, tanques de lastre, sala de bombas, cofferdams y todo espacio vacío adyacente a los tanques de carga, e inspecciones particulares que al menos abarcaran lo siguiente:

EDAD (E) (Años)	REQUERIMIENTO
$E \leq 6$	Un anillo de cuaderna reforzada y estructura adyacente dentro de un tanque de lastre Estructura longitudinal del fondo sobre un mamparo transversal en un tanque de lastre, un tanque de central y uno lateral de carga. Un bao reforzado y estructura adyacente en un tanque lateral de carga
$6 < E \leq 12$	Todos los anillos de cuadermas reforzadas de una tanque lateral de lastre. Un bao reforzado en cada tanque de lastre. Un bao reforzado en un tanque lateral y dos centrales de carga. Estructura longitudinal contra un mamparo transversal de un tanque lateral de lastre. Estructura longitudinal de fondo sobre un mamparo transversal del resto de los tanques de lastre, un tanque lateral y dos centrales de carga.
$12 < E \leq 18$	Todos los anillos de cuadermas reforzadas de todos los tanques de lastre y todos los tanques laterales de carga. Un bao reforzado y una cuaderna reforzada en cada tanque central de carga. Un bao reforzado en un tanque lateral y dos centrales de carga. Estructura longitudinal contra mamparos transversales de todos los tanques de carga y todos los tanques de lastre.
$E > 18$	Idem anterior agregando toda estructura transversal que la inspección juzgue necesaria.

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

2) Pruebas hidrostáticas

En todo Reconocimiento de Renovación se realizarán pruebas hidrostáticas, al menos de los siguientes espacios de carga.

EDAD (E) (Años)	REQUERIMIENTO
$E \leq 6$	Mamparos limitantes de tanques de carga con tanques de lastre, sala de bombas, tanques de combustible, sala de bombas o cofferdams y otros espacios boyantes.
$6 < E \leq 12$	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 cargamento

Ulma N. Rocha
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTOR GENERAL



DIRECCIÓN NACIONAL
 TRANS. MARÍTIMO Y AEROMARÍTIMO
 REFO. I.A.O.D. F. 254



3) **Sondajes de estructuras**

En todo Reconocimiento de Renovación a embarcaciones de más de 12 años de antigüedad, por lo menos se realizarán las siguientes mediciones de escantillones:

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

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

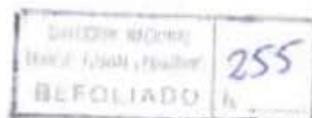
2.8.3. En todo Reconocimiento Intermedio o de Renovación de seguridad de casco se verificará todo el sistema de gas inerte de los buques que lo utilicen como sistema de protección de carga.

2.8.4. En todo Reconocimiento de Renovación las tuberías, válvulas de presión y vacío y los arrestallamas serán inspeccionados y desarmados a solicitud del Inspector.

2.8.5. En embarcaciones químicas, se requerirá en cada Reconocimiento de Renovación que al menos algunos tramos de la tubería de cargamento sean hidroestáticamente probados a elección de la inspección.

COPIA FIEL

Liliana M. Roche
DIRECTOR OPERATIONS
2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

3.1 CERTIFICADO

3.1.1 A toda Embarcación que cumpla con las prescripciones de este reglamento así como del resto de los reglamentos pertinentes, la Administración u Organización reconocida, le extenderá el Certificado de Seguridad de la Navegación para embarcaciones de la Hidrovia.

3.1.2 Las embarcaciones de la Hidrovia poseerán el Certificado de Seguridad de la Navegación cuando queden comprendidas dentro de cualesquiera de las siguientes circunstancias:

- a) Arqueo bruto (GT) igual o mayor de 50.
- b) Potencia propulsiva mayor de QUINIENTOS KILOWATT (500 kW).
- c) Potencia eléctrica nominal mayor a CINCUENTA KILOWATT (50 kW).
- d) Transporten hidrocarburos
- e) Incluidas en el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas.
- f) Transporten pasajeros.

3.2 EMBARCACIONES NO OBLIGADAS A POSEER CERTIFICADO

Los propietarios o armadores y el capitán o patrón, según corresponda, de las embarcaciones no obligadas a poseer el Certificado de Seguridad de la Navegación serán responsables por el mantenimiento de sus condiciones de seguridad, a cuyo efecto la Administración podrá efectuar las inspecciones necesarias a efectos de constatar las condiciones de seguridad, que ella establezca.

3.3 DURACIÓN DEL CERTIFICADO

3.3.1 El Certificado será expedido por un plazo, a contar desde la fecha base, no mayor al dispuesto en 2.5.5 para los Reconocimientos de Renovación.

3.3.2 Cuando se otorgue el primer Certificado a una Embarcación existente, como Embarcación de la Hidrovia, se mantendrá para éste el vencimiento del Certificado original, siempre que dicho vencimiento no implique Reconocimientos de Renovación en plazos mayores a los establecidos en 2.5.5.

3.4 FECHA BASE

Los periodos consignados en el punto precedente, se contarán a partir de la fecha base establecida como se indica a continuación:

3.4.1 Cuando se otorgue el primer Certificado como Embarcación de la Hidrovia o se otorgue uno nuevo por cambio de bandera a una Embarcación existente, la fecha base se determinará como se establece a continuación:

a) Embarcación existente en la bandera del País Signatario que otorga el primer Certificado:

Será la del Certificado Nacional que tenía en vigor.



b) Embarcación que cambia de la bandera de un País Signatario a la de otro País Signatario:

Será la que indicaba el correspondiente Certificado otorgado por la antigua bandera a juicio de la nueva Administración.

c) Embarcación proveniente de una bandera de un País no Signatario.

A juicio de la Administración, la determinada por la fecha de la última inspección especial de una Sociedad Clasificadora reconocida por la Autoridad Competente o en su defecto la del Reconocimiento inicial en seco previsto en tales casos en el artículo 2.5.2.b.4).

3.4.2 Cuando se otorgue el primer Certificado a una Embarcación nueva o los posteriores Certificados a una Embarcación existente, la fecha base será aquella en la que se concluye la inspección en seco del casco.

3.4.3 La fecha base deberá ser consignada expresamente en el libro de inspecciones técnicas o registro equivalente y en el Certificado de la Embarcación.

3.4.4 Cuando una Embarcación de la Hidrovia anticipe, en no más de tres meses, su puesta en seco para la renovación del Certificado, se podrá adoptar como fecha base del nuevo Certificado la correspondiente al vencimiento del Certificado anterior.

3.4.5 La Administración podrá disponer modificaciones a los criterios prescritos en 3.4.1 para la determinación de la fecha base siempre que realice un Reconocimiento inicial, acorde a lo dispuesto en 2.5.2, con casco a seco, a efectos de establecer una nueva fecha base.

3.5 VENCIMIENTO DEL CERTIFICADO EN NAVEGACIÓN O PUERTO DE OTRO PAÍS SIGNATARIO.

3.5.1 Si en la fecha de vencimiento del Certificado una Embarcación, que haya zarpado con dicho documento en vigor, no se encuentra en un puerto del País de registro como Embarcación de la Hidrovia o en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá extender la validez del Certificado, pero dicha extensión sólo podrá ser concedida con el fin de que la Embarcación pueda proseguir su viaje hasta un puerto del País de registro o el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aún así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. En ese caso se notificará de inmediato a la Autoridad del puerto al cual se despacha dicha Embarcación.

3.5.2 En ningún caso dicha extensión podrá superar los 60 días, ni podrá ser utilizada como autorización para salir del puerto del País de registro o en que haya de ser objeto de reconocimiento, según lo dispuesto en el párrafo anterior, sin antes haber obtenido un nuevo Certificado.

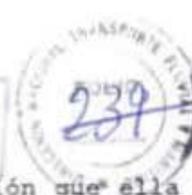
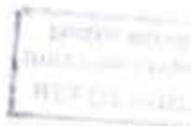
3.6. CONVALIDACIONES Y ANIVERSARIOS

3.6.1 Aniversarios.

Son las fechas que coinciden con los sucesivos periodos de doce meses desde la fecha base del Certificado.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



3.6.2 Convalidaciones

a) La Autoridad Competente o la Organización que ella designe, certificará mediante Reconocimientos Intermedios o Periódicos, según corresponda, el mantenimiento de las condiciones de seguridad de las embarcaciones dejando constancia de su realización al dorso del Certificado de Seguridad de la Navegación, en el espacio previsto a esos efectos

b) Dichas convalidaciones serán efectuadas en los aniversarios consignados en 2.5.3. Sin embargo cuando se otorgue el primer Certificado como Embarcación de la Hidrovía o toda vez que se otorgue un Certificado con un plazo menor al máximo establecido, la Administración dispondrá los Reconocimientos Intermedios de manera armonizada pero de forma tal que no se superen los plazos prescritos para dichos reconocimientos.

3.7. MODELO DEL CERTIFICADO

3.7.1. Los Certificados serán extendidos en el idioma oficial del País Signatario que lo otorgue.

3.7.2. En su forma, los Certificados se ajustarán al modelo que se indica en el Anexo I al presente reglamento. La disposición tipográfica será reproducida exactamente en los Certificados que se expidan.

3.8. VALIDEZ Y SUSPENSIÓN DE VALIDEZ DEL CERTIFICADO

3.8.1 El Certificado de una Embarcación perderá su validez:

- a) Por eliminación del registro como Embarcación de la Hidrovía.
- b) Cuando se efectúen modificaciones que afecten las condiciones de seguridad que dieron origen a su otorgamiento.
- c) Cuando se produzca el cambio de bandera a otro País Signatario.

3.8.2 El Certificado quedará suspendido en su validez cuando:

- a) Se produzcan averías que afecten la navegabilidad de la Embarcación según lo establecido en 1.8.4, o si correspondiera cuando no se hayan realizados los Reconocimientos adicionales establecidos en 2.1.5 y 1.8.6 para restaurar las condiciones de seguridad originales que dieron origen a su otorgamiento.
- b) No se realicen los Reconocimientos Intermedios o Periódicos dentro de los plazos establecidos al dorso del mismo.

3.8.3 Un Certificado suspendido en su validez según lo previsto en 3.8.2, recuperará la misma automáticamente cuando:

- En el caso de averías, se realice la inspección o el Reconocimiento adicional por parte de la Administración.
- En el caso de convalidaciones vencidas, cuando la Administración efectúe dicha convalidación.

3.9. EXHIBICIÓN DEL CERTIFICADO

3.9.1. En embarcaciones tripuladas el Certificado deberá ser transportado a bordo en todo momento.

3.9.2. En embarcaciones sin tripulación el correspondiente Certificado será transportado por la unidad que la remolque o empuje.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Unidad Ejecutiva
Ministerio
DIRECTOR DE TRATADOS

página 502 de 658 ORIGINAL



SECRETARIA GENERAL
DE INTEGRACION
REFOLIADO 258



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.

COPIA FIEL



PRORROGA DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

4.1. PLAZO MÁXIMO DE LA PRORROGA

La Administración, a solicitud del Propietario o Armador, podrá extender sólo una prórroga al Certificado de Seguridad de la Navegación por un plazo de hasta sesenta (60) días, siempre que no haya superado dicho plazo por la prolongación indicada en 3.5.

4.2. CONSTANCIA DE PRORROGA EN EL CERTIFICADO

La prórroga será concedida en los casos en que las circunstancias así lo justifiquen, debiendo la Autoridad Competente adoptar las medidas de seguridad que a juicio de la misma sean necesarias para que las condiciones de seguridad no se vean afectadas. En todos los casos la Administración deberá dejar expresa constancia de dicha prórroga en el Certificado vencido.

4.3. CONSIDERACIONES PARA EL OTORGAMIENTO DE PRORROGAS

A los fines de la concesión de dicha Autorización, la Administración tendrá en cuenta las consideraciones fundamentadas y la documentación de las siguientes cuestiones:

- a) Causas que se expresen en la solicitud de prórroga.
- b) Antigüedad de la construcción, instalación o equipo de que se trate.
- c) Antecedentes sobre reconocimientos, averías y reparaciones.

Concedida la prórroga, se considerará como límite del plazo de validez del Certificado, la fecha de vencimiento de aquella.

COPIA FIEL



ANEXO I

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana M. Roche
Ministra

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



(Sello Oficial)

Modelo de Certificado de Seguridad de la Navegación
para las Embarcaciones de la Hidrovia

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN PARA EMBARCACIONES DE LA HIDROVIA



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 REGLAMENTOS,**
con la Autoridad conferida por el Gobierno de



.....
(nombre del Estado)



por
(Autoridad u Organización que expide el Certificado)

NOMBRE DE LA EMBARCACIÓN	MATRICULA	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	NUMERO DE MOTOR	POTENCIA PROPULSIVA	POTENCIA ELÉCTRICA NOMINAL

MATERIAL DEL CASCO	CUBERTADA	MERCANCIAS PELIGROSAS	NUMERO MÁXIMO DE PASAJEROS
	SI/NO	SI/NO	

SE CERTIFICA:

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

El presente Certificado, 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:

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

Liliana N. Rocha
MEMBER
IF 2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

(Dorso del Certificado)

DIRECCION NACIONAL
TRANSP. FLUVIAL Y MARITIMO
REFOLIADO 262

RECONOCIMIENTOS INTERMEDIOS Y PERIÓDICOS



SE CERTIFICA que la Embarcación ha sido objeto de Reconocimiento de conformidad con lo prescrito en el Reglamento de Reconocimientos, Inspecciones y Certificados para embarcaciones de la Hidrovia y las reglamentaciones pertinentes.



Primer reconocimiento Intermedio entre el y el (*) Firmado
Lugar
Fecha

(Sello de la Autoridad)

(**) Primer reconocimiento Periódico entre el y el (*) Firmado
Lugar
Fecha

(Sello de la Autoridad)

Segundo reconocimiento Intermedio entre el y el (*) Firmado
Lugar
Fecha

(Sello de la Autoridad)

(**) Segundo reconocimiento Periódico entre el y el (*) Firmado
Lugar
Fecha

(Sello de la Autoridad)

Observaciones:

.....
.....
.....

(*) Indicar fechas límites del periodo de convalidación .

(**) Sólo aplicable a embarcaciones de pasajeros.



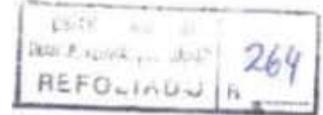
ANEXO II

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



ANEXO II



DIRECTRICES SOBRE RECONOCIMIENTOS EN
EMBARCACIONES DE LA HIDROVIA.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



1. RECONOCIMIENTOS DE SEGURIDAD DE CASCO

Los reconocimientos de seguridad de casco comprenderán las verificaciones, pruebas y exámenes que se indican a continuación, y cuyos ítems se desarrollan mas abajo:

DIRECCION NACIONAL
FRANC. BUENOS AIRES
REFOJADO
265



RECONOCIMIENTOS DE RENOVACION (R)

Enchapado del Casco	1.1.1/1.1.7	a b c	Exámen General Renovación de chapas Reducción p/Desgaste
Cubiertas, Estructuras Internas y Mamparos	1.1.2/1.1.7	a b c d e	Cubierta resistente Cubiertas secundarias Estructuras internas Mamparos Estructuras c/incendio
Timón, Cajas, Tomas de mar y Válvulas	1.1.3	a b c d e	Timón Pala de timón Pernos Mecha Tomas de mar y válvulas
Ejes Portahélices y Hélices	1.1.4	a b c d	Huelgos Desarme p/reconocimiento (si correspondiere) Inspección Hélices
Tanques estructurales doblefondos, venteos achique, amarre y fondeo	1.1.5	a b c d e f	Tanques, doblefondos y cofferdams Cielo de doblefondos Tubos de venteos Achique Cajas de cadenas Elementos de fondeo
Francobordo	1.1.6	a b c d e	Marcas y condición de asignación Portas y desagües Escotillas y ventiladores Venteos Mamparos y barandillas
Integridad Estanca	1.1.8		Pruebas de estanqueidad
Prueba de navegación	1.1.9		Realización de la prueba

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

11/17/2018
DIRECTOR'S OFFICE
DEPARTMENT OF REVENUE
COLUMBIA, SC



RECONOCIMIENTOS INTERMEDIOS (In)

DIRECCION NACIONAL
 DE ASESORIA TECNICA
 RESOLUCION 266



Cubiertas, Estructuras Internas, Mamparos y Estructuras Contraincendios	1.2.2	a b c d e	Cubierta resistente Cubiertas secundarias Estructuras internas Mamparos Estructuras c/incendio
Tanques estructurales doblefondos, venteos, achique y elementos de fondeo	1.2.5	a b c d e	Tanques estructurales, exceptuando pruebas hidroestáticas (mínimo 2 tanques), doblefondos y cofferdams (exceptuando pruebas de estanqueidad) Cielo de doblefondos Tubos de venteos Achique Elementos de fondeo
Francobordo	1.2.6	a b c d e	Marcas y condición de asignación Portas y desagües Escotillas y ventiladores Venteos Mamparos y barandillas

COPIA FIEL

Liliana N. Rocho

ES/17/10

IF-2017-09540497-APN-SSPYVN#MTR

ES COPIA FOLIO 520 DE 658



ITEMS DE LOS RECONOCIMIENTOS DE SEGURIDAD DE CASCO

1.1.1. Enchapado del casco.

a) Examen general del enchapado del casco.

Previa preparación de la superficie del casco se controlará el estado superficial de las chapas, los solapes de las uniones remachadas, las cabezas y fijación de los remaches y los cordones de soldadura.

Cuando el resultado del examen superficial del forro exterior determine la necesidad de verificar espesores reales de las chapas que lo componen, se podrá requerir el calibrado o sondajes de las mismas en los sitios y cantidad que el inspector determine. Se podrá exigir más de un sondaje por chapa cuando la extensión y/o características lo justifiquen. Asimismo, en general el plan de sondajes será incrementado en sus alcances acorde la edad del buque, quedando a través las periódicas inspecciones en seco una secuencia lógica que brinde progresivamente información suficiente, precisa y amplia sobre el estado del forro. Los calibrados podrán efectuarse en forma mecánica o por ultrasonido

b) Renovación de chapas de casco.

La necesidad de renovar determinada chapa del forro exterior del casco, surgirá luego del análisis de una serie de condiciones que el inspector deberá valorar.

Las condiciones a tener en cuenta serán:

- Recomendaciones de la inspección anterior.
- Averías tales como: fisuras, perforaciones, deformaciones pronunciadas, defectos de laminado, etc.
- Disminución de espesor en los bordes de las solapas remachadas:
- Defectos de espesor por corrosiones localizados (efectos galvánicos, acción química imbornales y descargas, etc.).

c) Reducción de espesores por desgaste.

Con referencia a este aspecto se deberá tener en cuenta:

- Cantidad de chapas que se encuentran en ese estado.
- Ubicación de las chapas y consecuente incidencia en la resistencia general y lineal.
- Porcentaje de disminución del área resistente (enchapado y estructura interviniente) respecto a los valores mínimos.

Como norma general sujeta a las variaciones que imponen las consideraciones antes indicadas, se permitirán chapas con una disminución del 25 % respecto del mínimo reglamentario por norma de construcción.

En chapas aisladas, previo estudio podrá permitirse una disminución del 30% respecto del mínimo reglamentario por norma de construcción.

En el enchapado lateral del casco, excluyendo tracas de cinta y pantoques como también aquellas coincidentes o próximas a la cuarta parte de la eslora a contar desde los extremos, se podrá admitir una disminución del 30 % respecto del mínimo reglamentario por norma de construcción..

Cuando el inspector así lo considere oportuno, en función de las renovaciones efectuadas o variaciones producidas en los cursos del enchapado del forro exterior, podrá requerir la presentación del plano actualizado de desarrollo del casco.

1.1.2. Cubiertas, estructuras internas y mamparos.

a) Cubierta resistente:

Se examinará el estado de conservación de la cubierta resistente.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-ESPYN#MTR

Llans N. Roche
DIRECTOR GENERAL
ESCOM



Se tendrá en cuenta el área efectiva, entendiéndose enchapado de la cubierta y los elementos estructurales 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.

Cuando resulte necesario se requerirán sondajes para determinación de espesores.

c) Pernos (pinzotes).

Se verificará la fijación de los pernos.

Asimismo se tomarán huelgos de correspondencia con bujes, pistas y puntos de giro. En función de valores obtenidos, estado de conservación, características, vinculación al codaste, la máquina de accionamiento, se

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana N. Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
DIRECTOR



determinará la necesidad de corregir los huelgos, realizándose a los desarmes y trabajos a satisfacción de la inspección.

REFOLIADO 269



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 precipitados elementos para el adecuado reconocimiento ocular y por percusión.

Se podrá requerir verificación de espesores.

Se controlará el estado de los elementos de fijación de la válvula (pernos, manguitos, etc.).

De considerarlo necesario el Inspector, se desarmarán las descargas sobre flotación.

1.1.4. Ejes, portahélices y hélices.

a) Huelgos.

Se comprobarán los huelgos; como norma general en ejes lubricados por agua no superarán los valores especificados.

Respecto al huelgo de armado, su criterio de aceptación se establecerá para cada caso en función de las características de los bujes de bocina, como así de las recomendaciones formuladas por sus fabricantes.

En bocinas con sistema, con aceite se controlará la eficacia de sus sellos.

b) Desarme para reconocimiento.

Los ejes portahélices deberán ser extraídos para su reconocimiento en las siguientes circunstancias:

- Cuando los huelgos resulten excesivos.
- Cuando se presenten anomalías en los componentes de las líneas y/o hélices que así lo aconsejen.

Además en los siguientes casos:

- Ejes portahélices con bujes lubricados por agua con camisas discontinuas; en oportunidad de cada reconocimiento de renovación de casco.
- Ejes portahélices con bocinas cerradas lubricadas por aceite; cada dos reconocimientos de renovación.

c) Inspección

La inspección de los ejes portahélices significará su desarme y control cuidadoso, en especial las zonas de conos, chaveteros y ángulos de intersección.

Cuando se lo considere oportuno, se requerirá el examen de las zonas más solícitas mediante sistemas no destructivos para detección de grietas.

Las zonas de ejes entre arbotantes serán reconocidas en oportunidad de cada inspección en seco.

Cuando las circunstancias así lo aconsejen, se controlarán las condiciones de alineación del conjunto línea de eje.

d) Hélices

En cada inspección de casco en seco, se verificará el estado general de las hélices.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

Liliana N. Roche
Ministra

IF-2017-19540497/APN-SSPYVN#MTR

**DIRECTOR DE TRATADOS
ES COPIA DEL ORIGINAL**



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 clavetas, tuercas y sus elementos de seguridad.

Podrán requerirse sistemas no destructivos para detección de grietas y/o deficiencias.



1.1.5. Tanques estructurales, doblefondos, tubos de venteo, achique y elementos de fondeo.

a) Tanques estructurales, doblefondos y cofferdams.

Se inspeccionarán interiormente los tanques estructurales, para lo cual deberán encontrarse limpios los de cargamento, de lastre y de combustibles.

Se efectuarán las pruebas hidráulicas de los tanques estructurales que correspondan a criterio del inspector.

Se presentarán limpios y ventilados los doblefondos y cofferdams para su inspección interna.

Al realizar sus reconocimientos, se comprobará la existencia de un doblez de chapa bajo tubo de sonda.

Si el doblefondo u otros tanques están dedicados exclusivamente a combustible para el consumo, podrán exceptuarse de la limpieza y degasificación con tal que el inspector, luego del examen exterior, determine que el estado es satisfactorio.

En caso que los tanques se utilicen para combustibles o aceite lubricante, se podrá a juicio y satisfacción del inspector, verificar interiormente los espacios que considere conveniente.

Se efectuarán pruebas hidráulicas o neumáticas de los doblefondos.

Para aquellas estructuras a las que les hubieren sido asignado de origen escantillones reducidos en razón de esquemas especiales de protección contra la corrosión, el criterio de aceptación respecto a desgastes y pérdidas de espesores tendrá en cuenta particularmente dicha circunstancia.

b) Cielo de doblefondos.

Se podrá requerir levantar parte del forro del cielo de doblefondo para el control de chapas; la amplitud de este desarme será determinada por el inspector en función de los elementos de juicio acumulados. Podrán excluirse las zonas de bodegas frigoríficas en las que exista aislación en el lugar.

De considerarlo necesario, el inspector actuante podrá requerir el calibrado del enchapado de los cielos de doblefondos, en las zonas que se determinen.

c) Tubos de venteo

Se controlarán los tubos de venteo de tanques y doblefondos, para verificar su estado, especialmente sus uniones con cielos y pasajes entre cubiertas, incluidos los mástiles y hongos de ventilación.

Cuando se efectúen las pruebas hidráulicas en los tanques, se verificará la estanqueidad de estos elementos.

Se controlarán las válvulas de presión y vacío como así las telas parallamas, o sistemas específicos para este fin.

d) Achique

Se verificará el sistema de achique del buque, probando su funcionamiento.

e) Caja de cadenas

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORIO DE TRATADOS

página 528 de 658



1. Se verificará interiormente la parte estructural, chumbos de achique, ganchos disparadores y pernos pasantes de entaligadura para 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 tuviere.

4. Se verificarán cadenas de anclas acorde con el plano aprobado.

5. Cuando el diámetro nominal del eslabón sea igual o mayor de 12,5 mm se evaluará la necesidad de proceder al calibrado de cadenas acumulándose las respectivas constancias, y verificará el desgaste con respecto a valores originales a fin de determinar renovaciones o variaciones en el ordenamiento de las líneas. El porcentaje de cadena a calibrarse por cada grillete será establecido para cada caso por la inspección en función del estado evidenciado, antecedentes y características de los elementos.

6. Se examinarán los grilletes y mallas de unión acorde con la reglamentación vigente.

1.1.6. Francobordo

a) Marcas y condición de asignación

Se inspeccionarán las marcas de francobordo o de seguridad, controlando las alturas y su correcta individualización. Se comprobará que ni el casco ni la superestructura hayan sufrido modificaciones que pudieran alterar la condición de asignación.

b) 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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

EXEMPLAR DEL ORIGINAL



1.1.7. Cascos de madera

INTELECCION NACIONAL
TRANS. P. FERIA MARITIMO
REFOLIADO 272



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 barreno, conjuntamente con un examen por percusión.

Si el casco posee forro de protección de la tablazón, se observará su estado y cuando surjan dudas el inspector podrá disponer el retiro total o parcial.

Se examinará el estado general de los elementos de unión.

Se controlará el calafateo del forro del casco, renovándose el que denote mal estado o bien retocando el existente cuando sea posible.

b) Cubiertas

Se examinará el calafateo del forro de la cubierta, renovándose el que se observe en mal estado o retocándose el existente cuando ello resulte aceptable.

c) Cierres, protecciones y desagués

Se verificará el estado de mantenimiento de cierres de escotillas, porta estancas, cierres de aberturas sobre bajadas, barandillas, portas de desagués, etc. Asimismo se examinarán las fogonaduras y los palos.

d) Estructuras internas

Se examinarán las cuadernas a través de las aberturas de ventilación. Si fuera necesario se podrá requerir levantar alguna tabla del forro interior para observar las estructuras.

Se examinarán los baos, puntales y los elementos longitudinales, con especial profundidad en los escarpes. Se examinará el estado de sobrequilla.

Se verificarán condiciones de los medios de unión.

Se podrá efectuar barrenado o sondajes para mejor determinación del estado del maderamen.

e) Mamparos estancos

Se examinarán los mamparos estancos y el efectivo cierre de sus aberturas si las hubiere.

1.1.8. Pruebas y exámenes

Pruebas de estanqueidad

Las pruebas que generalmente se usarán para comprobar la estanqueidad son las que se detallan a continuación:

a) Prueba hidrostática: Los tanques según sus características se probarán con una columna de agua equivalente por lo menos como se indica.

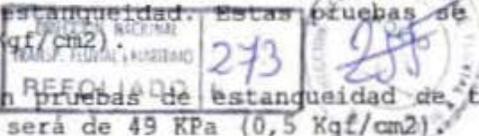
1. Dobles fondos: hasta la cima del tubo de venteo.
2. Tanque profundo: hasta 2,45 M sobre el cielo del tanque o la altura de máximo calado si ésta fuese mayor.
3. Tanques de cargamento para combustibles: columna de 2,45 M sobre cubierta para construcciones nuevas, posteriormente se admitirá hasta el borde superior de la boca escotilla.
4. Piques: en lo posible hasta la cima del tubo de venteo o hasta la altura de máximo calado como mínimo.
5. Otros tanques: serán probados en la forma que el inspector determine.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORA DE TRATADOS
ESTADISTICA DEL ORIGINAL



b) Pruebas neumáticas: durante la modificación reparaciones en dique, o donde el inspector lo justifique, se podrán admitir pruebas neumáticas para verificar la estanqueidad. Estas pruebas se efectuarán con una presión de 19,6 KPa (0,2 Kgf/cm²).



c) Cuando se efectúen pruebas de estanqueidad de timones armados con placas dobles, la presión será de 49 KPa (0,5 Kgf/cm²).

d) Prueba de manguera: en aquellos casos que para determinar la estanqueidad no sea posible efectuar una prueba hidráulica o neumática (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/cm²), ubicada ésta a una distancia entre 2,5 m y 3 m, durante un lapso adecuado que permite verificar si existen filtraciones.

e) Pruebas con líquidos penetrantes: para cascos como los puntualizados en el inciso anterior, la inspección evaluará como alternativa la realización de esta prueba, siempre que las circunstancias y características de la obra se consideren favorables respecto a su eficacia.

1.1.9. Prueba en navegación

Se verificará comportamiento estructural del buque en navegación como así condiciones de funcionamiento del sistema de gobierno, bocina-eje portahélices y vibraciones que pudieren producirse. Los respectivos controles se llevarán a cabo de manera interdisciplinaria con los inspectores de las otras especialidades.

Durante esta instancia se podrán completar las pruebas hidráulicas y demás verificaciones pendientes de cumplimiento.



2. RECONOCIMIENTOS DE SEGURIDAD DE MAQUINAS.



2.1. Reconocimientos de Renovación. (R)

Las pruebas se efectuarán sobre amarras y eventualmente en navegación, cuando el servicio lo requiera.

a) Se efectuará prueba de funcionamiento de las máquinas propulsoras, sus auxiliares y accesorios, en pruebas a la potencia admisible, con sus mecanismos conexos (lubricación, refrigeración, combustible) y sus respectivos indicadores.

b) Se verificarán los sistemas de alarmas y protecciones de seguridades, como mínimo de baja presión de aceite y alta temperatura de agua de refrigeración y las salidas de emergencia.

c) En caso de tratarse de máquinas de impulsión, de otros sistemas, o equipos (Ej. alternadores, compresores, bombas, etc.) deberán ser probados a plena carga.

d) Se verificará el normal funcionamiento del sistema del telégrafo de órdenes y comunicaciones, de puente de máquinas y cuarto de timón.

e) Se probará el sistema de gobierno principal y emergencia, con sus indicadores y protecciones.

f) Se probarán las protecciones y válvulas de seguridades de los botellones de aire comprimido de arranque y calderetes de vapor auxiliares (recipientes de presión).

g) Control, prueba y rendimiento de los compresores de aire principales, auxiliares y de emergencia.

h) En caso de poseer dinamo de emergencia, motobomba incendio de emergencia y motores para propulsar botes salvavidas, se realizarán pruebas de funcionamiento.

i) Se probará y verificará sistema de achique sentinas sala máquinas y sistema de bombas contra incendio.

j) En máquinas de propulsión indirecta (Ej. con caja reductora-inversora, o paso controlable) se verificarán protecciones de sobrevelocidad.

k) En buques que naveguen en zonas peligrosas, transporte de hidrocarburos, o gases licuados, se verificará en chimenea o guarda calor, el correspondiente 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 purificadoras que posean arrestallamas los venteos de tanques de combustible en cubierta.

n) En los casos que posean control a distancia (monocontrol) desde el puente de mando, se probará el sistema y se verificarán los instrumentos de control en máquinas y puente.

2.2. Reconocimientos intermedios. (In)

Se efectuarán las siguientes pruebas sobre amarras.

a) Prueba planta propulsora completa.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARÍA DE TRATADOS

DEL ORIGINAL



DIRECCION NACIONAL
TRANS. FLUVIAL MARITIMO
REFOLIADO 245



- b) Verificación sistemas de alarma y protecciones.
- c) Prueba sistema de gobierno principal y emergencia.
- d) Prueba a plena carga de máquinas de accionamiento de otros equipos (mot. aux.)
- e) Prueba de telégrafo y comunicaciones, puente máquinas y cuarto timón.
- f) Pruebas sistema aire comprimido de arranque y válvula de seguridad de acumuladores.
- g) Control, prueba y rendimiento de los compresores de aire principal y auxiliares de emergencia.
- h) Se probará sistema de achique sala de máquinas.
- i) En sistema combustible, se verificarán cortes a distancia y arrestallamas.
- j) Se probarán sistemas de control a distancia (monócontrol)
- k) Prueba de funcionamiento de calderetas auxiliares a vapor y soplado válvulas de seguridades.
- l) Se probarán sistemas de amarre y fondeo.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ES COPIA DEL DOCUMENTO ORIGINAL



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 750 v, exceptuándose a los buques de propulsión eléctrica.

En los casos en que la tensión nominal sea mayor de 750 v, se considerarán las inspecciones a realizar en forma particular.

3.2 Reconocimientos Iniciales o Adicionales por Modificaciones

Estos reconocimientos tendrán las siguientes secuencias y etapas:

1. Aceptación de materiales: La aceptación de materiales será supeditada a los ensayos que acepte o disponga la Autoridad Competente, de acuerdo a las exigencias de orden nacional e internacional que podrían aplicársele al buque, atendiendo a sus características y tipo de tráfico o navegación que realiza.

Quedarán exentos de realizar estos ensayos los buques cuya tensión nominal sea inferior a 110 v, no incluyéndose dentro de dicha extensión a los buques tanques que transporten líquidos combustibles, gases licuados inflamables o mercancías de riesgo similar los que, en todos los casos, deberán cumplir con los indicados ensayos.

La aceptación de materiales obligará a la presentación de los protocolos de ensayos de los siguientes elementos que componen la instalación eléctrica.

- 1.1. Máquinas rotantes.
- 1.2. Transformadores.
- 1.3. Tablero principal y tablero de emergencia.
- 1.4. Material antideflagrante.

2. Inspección de obra: A los fines de las verificaciones y pruebas a realizar, la inspección de obra se dividirá en etapas, de acuerdo a la potencia instalada en el buque de que se trata:

1. Buques cuya potencia instalada sea mayor de 100 Kw/KVA.

1.1. Primera etapa: Cuando esté instalado el CINCUENTA POR CIENTO (50%) del equipamiento eléctrico, se verificará que los materiales empleados sean los aprobados en la aceptación de materiales y se controlará el montaje de los elementos principales de la instalación eléctrica, los que deberán estar de acuerdo con los planos autorizados por la Autoridad Competente.

1.2. Segunda etapa: Se continuará con los controles previstos en la primera etapa, completándose con los ensayos y pruebas que correspondan.

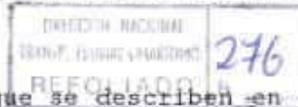
3. Pruebas de funcionamiento: Se efectuarán las pruebas y comprobaciones que se indican en el cuadro correspondiente a los reconocimientos de renovación, excepto las correspondientes a:

1. Verificación del diámetro exterior del colector.
2. Verificación de las células rectificadoras.
3. Comprobaciones de las muestras del líquido refrigerante.

3.3. Reconocimientos de renovación (R) (tensión mayor a 55 v)

1. Generadores y alternadores principales, auxiliares y de emergencia.

1.1. Pruebas de funcionamiento de máquinas dispuestas para efectuar paralelo.



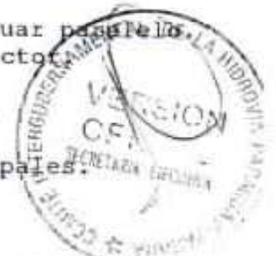
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORIO DE TRATADOS

ES COPIA DEL ORIGINAL



- 1.2. Pruebas de máquinas no previstas para efectuar pasajes.
 - 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
- propulsión.
- 2.1. Pruebas a efectuarse en el motor y generador de
 - 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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

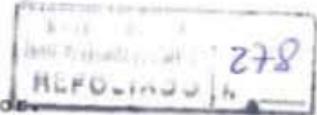
DIRECTORÍA DE TRATADOS

COPIA DEL ORIGINAL



3.4. Reconocimientos de Renovación (R) e Intermedios (In) (Tensión hasta 55 v.)

1. Generadores principales.
 - 1.1. Se realizará una prueba de funcionamiento general.
2. Instalación eléctrica.
 - 2.1. Se verificará la instalación eléctrica. La exigencia quedará a juicio del inspector.
3. Batería de acumuladores.
 - 3.1. Verificación a juicio del inspector.



3.5. Reconocimientos Intermedios (In) (Tensión mayor a 55 v.).

1. Generadores y alternadores principales, auxiliares y de emergencia.
 - 1.1. Prueba de funcionamiento de máquinas no previstas para efectuar paralelo.
 - 1.2. Protocolo de ensayo de interruptores principales.
2. Aparato de gobierno.
 - 2.1. Prueba de funcionamiento.
 - 2.2. Verificación de las protecciones.
 - 2.3. Prueba de aislamiento.
3. Molinete de anclas.
 - 3.1. Verificación del funcionamiento.
4. Motores de servicios esenciales.
 - 4.1. Prueba de funcionamiento.
5. Instalación eléctrica principal y de emergencia.
 - 5.1. Verificación de los asientos del libro de aislaciones.
 - 5.2. Prueba de la instalación de emergencia.
 - 5.3. Comprobación de circuitos eléctricos en zonas peligrosas de buques tanques.
6. Tablero principal, de emergencia y de luces de navegación.
 - 6.1. Verificación de los elementos constituidos
 - 6.2. Verificación del tablero de las luces de navegación
7. Plantas eléctricas automáticas.

Pruebas de funcionamiento general
8. Pararrayos y baterías de acumuladores.
 - 8.1. Verificación de la instalación y resistencia del cable de bajada.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARÍA DE ESTADO
DIRECCIÓN DE TRATADOS

ES UNA COPIA DEL ORIGINAL

4. RECONOCIMIENTOS DE SEGURIDAD DE EQUIPO

RECONOCIMIENTOS DE RENOVACION (R)



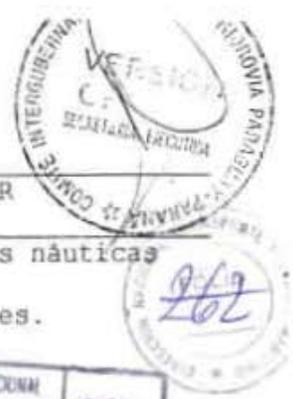
INSPECCION DE	SECCION	COMPROBACIONES A EFECTUAR
DOCUMENTACION Y ELEMENTOS VARIOS	4.2.	a) Libro y publicaciones náu. b) Planos. c) Enfermería y botiquines. d) Identificación. e) Escala de prácticos. f) Zafarranchos.
	4.7.	b) Pruebas periódicas-Aparato de Gobierno principal y de emergencia
	4.8.	Pruebas navegación p/empujadores.
DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACION	4.3.	a) Instrumental náutico. b) Elementos de señalamiento.
DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO	4.4.	a) Botes salvavidas. ; Botes salvavidas de propulsión mecánica. b) Balsas salvavidas. c) Aparatos flotantes. d) Aros salvavidas. e) Chalecos salvavidas. f) Pescantes/dispositivos arriado. g) Verificación especial a botes salvavidas. h) Medios de embarque a botes. i) Sistema de comunicaciones y alarma general de emergencia.
PREVENCION DETECCION Y. EXTINCION DE INCENDIOS	4.5.	a) Dispositivos contra incendios. b) Extintores de incendio. c) Sistemas fijos de extinción por gas. d) Sistemas fijos de extinción a base de espuma. e) Sistemas fijos de extinción por aspersión. f) Otros sistemas de extinción. g) Bomba contraincendio emergencia. h) Equipo de Bombero. i) Alarma general. j) Detectores de incendio. k) Dispositivos de cierre. l) Sistema de gas inerte. ll) Medios de evacuación.
DISPOSITIVOS DE AMARRE, FONDEO . Y REMOLQUE	4.6.	a) Molinete de anclas y escobenes. c) Anclas. d) Cadenas, grilletes, giratorio, Arganeo, Unión. e) Cabos y cables de remolque. f) Gancho de remolque. g) Guinches de maniobra. h) Accesorios de maniobra, bitas, pasacabos, etc.

IF-2017-10540497-ABN-SSPYVN#MTR

Ministerio
DIRECTORA DE TRATADOS
ES COPIA DEL ORIGINAL



RECONOCIMIENTOS INTERMEDIOS (In)



INSPECCION DE	SECCION	COMPROBACIONES A EFECTUAR
DOCUMENTACION Y ELEMENTOS. VARIOS	4.2.	a) Libros y publicaciones náuticas b) Planos. c) Enfermería y botiquines. d) Identificación e) Escala de prácticas f) Zafarranchos. g) Equipos nuevos
	4.7.	b) Pruebas periódicas - Aparato de gobierno principal y de emergencia.
DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACION	4.3.	a) Instrumental náutico. b) Elementos de señalamiento.
DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO	4.4.	a) Botes salvavidas. Botes a propulsión mecánica. b) Balsas salvavidas. c) Aparatos flotantes. d) Aros salvavidas. e) Chalecos salvavidas. f) Pescantes/dispositivos de arriado. g) Verificación especial a botes salvavidas. h) Medios de embarque. i) Sistema de comunicación y alarma.
PREVENCION DETECCION Y EXTINCION DE INCENDIOS	4.5.	a) Dispositivos contra incendio b) Extintores de incendio. c) Sistemas fijos de extinción por gas. d) Sistemas fijos de extinción a base de espuma. e) Sistemas fijos de extinción por aspersión. f) Otros sistemas de extinción. g) Bomba contra incendio de emergencia. h) Equipo de bombero. i) Alarma general. j) Detectores de incendio. k) Dispositivos de cierre. l) Sistema de gas inerte. ll) Medios de evacuación.
DISPOSITIVO DE AMARRE, FONDEO Y REMOLQUE	4.6.	a) Molinete de Anclas y escobenes. c) Anclas. d) Cadenas. e) Gancho de remolque.

RECONOCIMIENTO NACIONAL
TRANSP. FLUVIAL MARITIMO
REFOLIADO 280

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana R. Pappone
Ministra

DIRECTORA GENERAL DE DATOS

página 548 de 658



RECONOCIMIENTOS PERIÓDICOS (P)



INSPECCION DE	SECCION	COMPROBACIONES A EFECTUAR
Luces de Emergencia	4.2.	h) Prueba instalación luces de emergencia.
Dispositivos de Salvamento	4.4.	a) Botes salvavidas b) Balsas salvavidas c) Aros salvavidas d) Chalecos salvavidas e) Pescantes/dispositivos de arriado. f) Medios de embarque. g) Medios de comunicaciones/alarma.

4.1 Items de los Reconocimientos de Seguridad de Equipo

Las verificaciones, pruebas y exámenes indicadas en las tablas precedentes, deben interpretarse como se indican a continuación, en el entendido que ello dependerá de que en virtud del tipo y servicio de embarcación ésta deba poseer el equipo o elemento que se trate.

4.2. Documentación y elementos varios

a) Libros y publicaciones náuticas

Se verificará la existencia y estado de conservación y actualización de los libros y publicaciones náuticas que reglamentariamente corresponda, de acuerdo con el servicio, zona de navegación que realiza el buque. Se comprobarán las anotaciones del Libro de navegación (periodicidad de zafarranchos, pruebas de sistema de gobierno, instrumental náutico, etc.).

b) Planos

1. Se verificará la colocación del plano aprobado de lucha contra incendio en lugar accesible para la tripulación y se controlará su estado de conservación.

2. Se verificará la existencia a bordo de planos aprobados de amarre, fondeo y remolque, de dispositivos salvavidas y de luces y marcas.

c) Enfermería y botiquines

Se verificará la existencia de enfermería y/o botiquines de acuerdo al tipo de buque y navegación que realice.

d) Identificación

Se verificará que el buque tenga inscripto en los lugares reglamentarios el nombre, número y puerto de matrícula.

Si correspondiere, se verificarán los indicadores de proa bulbo o propulsión proel.

e) Escala de práctico

Se comprobará estado de conservación e iluminación de su zona de instalación.

Se verificará que estén construidas en forma reglamentaria.

f) Zafarranchos

1. Se comprobará que todas las instrucciones o avisos, incluido en cuadro de obligaciones en los puestos de emergencia, estén fijados

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

Liliana H. Roche
MAGISTRADO
IF-2017-19540497-APN-SSPY/INRA-MTR

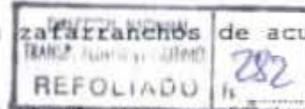


debidamente e impresos en un lenguaje comprensible para el personal de a bordo.

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 fé de los que deban tenerla.

1. Radar.

Se verificará su instalación y funcionamiento en las distintas escalas.

2. Compás náutico (Patrón - De gobierno - De respeto).

Se verificará que la posición de los imanes correctores concuerde con el registrado en el libro habilitado a ese fin en los buques cuyo compás deban llevar correctores.

2.1. Se verificará que el efecto del campo magnético producido por los conductores bajo tensión en la zona, no produzca variación en el compás de más de un grado (1°).

2.2. Curva de desvío: Se verificará que la curva esté acorde con los desvíos residuales del compás y esté firmada por un profesional reconocido por la Autoridad Competente. Se efectuará nueva curva de desvíos y compensación cuando:

2.2.1. Se observen alteraciones en los desvíos del compás

2.2.2. Se efectúen trabajos en dique seco u otras reparaciones que puedan alterar los desvíos.

2.2.3. El buque permanezca inactivo. Mayor 1 año.

2.3. Información de arribamiento 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

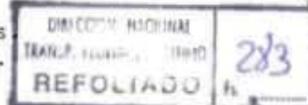
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

Liliana M. Roche
Ministra

IF-2017-19540497-APN/SSPY/MN#MTR

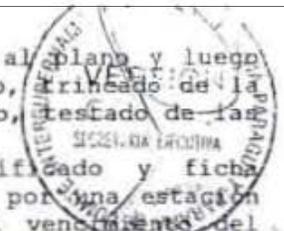
COPIA DEL ORIGINAL



- 7. Instrumental Meteorológico: Barómetro.
Se verificará su funcionamiento acorde a especificaciones de fábrica.
- 8. Anteojo prismático.
Se verificará su existencia, características y 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, marcado y longitud de esta última.
- 12. Limpiaparabrisas.
Se verificará su funcionamiento.
- b) Elementos de señalamiento.
Se verificará el funcionamiento de los elementos:
 - 1. Luces de navegación y alarmas correspondientes.
Se verificará la posición y separación vertical y horizontal de las luces reglamentarias de acuerdo con el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (Londres 1972) vigente y de acuerdo con la reglamentación nacional si correspondiere.
 - 2. Lámparas de señales independiente de la fuente de energía principal.
 - 3. Campana o gongo de niebla.
 - 4. Pito o bocina.
 - 5. Megáfono.
 - 6. Elementos de señalamiento diurno.
Se verificará su existencia, tamaño y estado de conservación.
 - 7. Driza de señales.
Se verificará su estado de conservación.
 - 8. Bombillos de emergencia.
Se verificará su existencia y funcionamiento.
 - 9. Señales pirotécnicas.
Se verificará la existencia del número reglamentario, estado de conservación y fecha de vencimiento.
- 4.4. Dispositivos de salvamento.
 - a) Botes salvavidas.
 - 1. Se comprobará que su construcción esté aprobada por la Autoridad Competente.
 - 2. Se verificará el estado del casco y la existencia y conservación del equipo reglamentario y se comprobará el funcionamiento del sistema de achique.
 - 3. Se controlarán las fechas de vencimiento de los elementos perecederos, tales como pirotecnia y botiquín.
 - 4. Se verificarán las marcas de aprobación reglamentarias.
 - b) Balsas salvavidas.
 - 1. Balsas inflables.

IF-2017-19540497-ALPNSPYN#MTR

[Handwritten signature]
SECRETARÍA DE ECONOMÍA



REGULADO
DIRECCION NACIONAL
TRANSP. FLUVIAL Y MARITIMO

Deben coincidir en número y capacidad acorde al plano y luego se verificará su instalación de acuerdo al plano aprobado, misma, estanqueidad, existencia de los sistemas de disparo, 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.

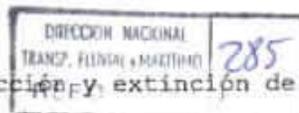
Se verificarán los medios de embarque para botes y balsas salvavidas (dos cabos salvavidas fijados a los nervios tendidos entre pescantes, y escala de gato adecuada). Asimismo se verificarán los medios para evitar la descarga de agua sobre las embarcaciones una vez arriadas.

i) Sistemas de comunicaciones y alarma general de emergencia. Se probarán.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN/SSPYVN#MTR



4.5. Prevención, detección y extinción de incendios.

a) Dispositivos contra incendios.

1. Se controlará la presión de agua en las bocas contra incendio utilizando dos bocas adyacentes descargando agua, controlando que cumplan con las reglamentaciones vigentes. Se probará el funcionamiento de las bombas, principal y auxiliares de incendios.

2. Se controlará el estado de las tuberías y válvulas efectuando prueba de percusión e hidráulica a una vez y media la presión de trabajo.

3. Se verificará el estado de conservación de mangueras, repartidores, lanzas y conexión internacional a tierra.

4. Se verificará el estado de conservación de cajas de mangueras y bocas de incendio.

b) Extintores de incendio.

1. Se verificará la existencia y ubicación a bordo de acuerdo con el plano aprobado. Se controlarán las fechas de carga, efectuadas por empresas reconocidas por la Autoridad Competente.

2. Se verificará que se cumpla la reglamentación particular sobre mantenimiento.

3. Se podrá efectuar prueba de funcionamiento del 2 % de los mismos, a juicio del inspector y en caso de anomalía.

c) Sistemas fijos de extinción de gas.

1. Botellones.

1.1. Se controlará número de fabricación, presiones nominales y de prueba. Se verificará que se haya efectuado la prueba hidráulica.

1.2. Se verificará estado de carga.

2. Tuberías.

2.1. Se controlará su instalación y deberá efectuarse prueba hidráulica a través de una empresa reconocida por la Autoridad Competente; de no ser posible lo realizará personal de a bordo en presencia del inspector de la Autoridad Competente.

2.2. Se efectuará prueba de soplado, cumpliéndose las mismas pautas del punto anterior.

3. Alarma.

Se probará la señal de alarma acústica o visual automática que indique el envío de gas extintor a cualquier espacio habitualmente accesible para el personal, verificándose tiempo de retardo.

4. Mantenimiento.

Se controlará la fecha del último servicio de mantenimiento efectuado, acorde con los certificados presentados.

5. Inscripciones.

Se verificará la existencia de las inscripciones reglamentarias.

d) Sistemas fijos de extinción a base de espuma.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

L. Maria N. Rocha
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



DIRECCION NACIONAL
TRANSP. FLUVIAL Y MARITIMO
REFOLIADO h 286

Stamp with handwritten number '286' and other illegible text.

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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

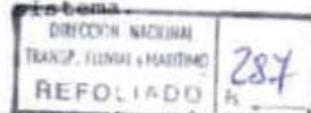
COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

TRATADOS



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 de cierre.

Se verificarán los dispositivos de cierre de lumbreras, aberturas de paso, paradas a distancia de ventiladores y aire acondicionado, cierres a distancia de válvulas de combustible y paradas de bombas y purificadoras, etc. Además se verificarán las inscripciones reglamentarias indicando las distintas maniobras y funcionamiento de los sistemas.

l) Sistema de gas inerte.

Se efectuarán las comprobaciones siguientes:

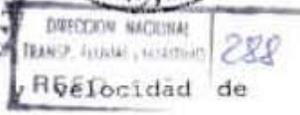
1. Verificar exteriormente el estado de todas las tuberías y componentes para detectar si hubiera señales de corrosión o fugas de gas.
2. Verificar el funcionamiento de los ventiladores impelentes de gas inerte.
3. Verificar el funcionamiento del sistema de ventilación del local de la torre de lavado de gases.
4. Comprobar el llenado y vaciado automático del cierre hidráulico de cubierta así como la posible presencia de agua acumulada y el estado de la válvula de retención.
5. Examinar el funcionamiento de todas las válvulas telecomandadas o automáticas y en particular, la válvula aisladora de gases de combustión.
6. Observar una prueba de dispositivos de inmovilización de los soplahollines.
7. Verificar que la válvula reguladora de presión del gas se cierre automáticamente cuando los ventiladores impelentes de gas inerte están parados.
8. Comprobar, en la medida de lo posible, los siguientes dispositivos de alarma y de seguridad del sistema de gas inerte, recurriendo a condiciones simuladas cuando sea necesario.
 - 8.1. Contenido excesivo de oxígeno en el gas del colector de gas inerte.
 - 8.2. Presión insuficiente del gas en el colector de gas inerte.
 - 8.3. Presión insuficiente en el abastecimiento destinado al cierre hidráulico de cubierta.
 - 8.4. Temperatura excesiva del gas en el colector de gas inerte.
 - 8.5. Presión insuficiente del agua de entrada en la torre de lavado.
 - 8.6. Precisión del aparato fijo o portátil para medir el contenido de oxígeno, mediante un gas de verificación.
9. Inscripciones reglamentarias.

ll) Medios de evacuación.

Liliana N. Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
SECRETARÍA DE TRATADOS
COPIA DEL ORIGINAL
página 562 de 658



Se verificarán los medios de evacuación de pasajeros y a la tripulación, y de los espacios destinados a pasajeros y a la tripulación, y de los espacios normalmente trabajados por la tripulación, de acuerdo a la reglamentación vigente. Se verificará particularmente que ellos se encuentren provistos 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 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 estiradas o convenientemente adujadas en la platea del dique, en tierra o sobre cubierta.

1. Se verificará que estén aprobadas y que posean las marcas correspondientes, corroborando con el certificado de construcción pertinente.
2. Se verificará sus características de acuerdo con el plano aprobado.
3. Se efectuará un calibrado total, con no menos del 10 % de cada grillete. Se admitirán las tolerancias establecidas en la reglamentación vigente (el 10 % se refiere a la cantidad de medidas en consideración con el número de eslabones).

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORÍA DE TRÁFICO
ESPECIAL
página 564 de 658



- 4. Se verificará estado de los grilletes giratorios y malfas de unión.
Se verificará su existencia y características de acuerdo con el plano aprobado y los certificados de construcción.
- e) Cabos, cables de amarre y remolque.
Se efectuará prueba de disparo localmente y desde el puente de navegación disparo automático por escora, si existieran.
- f) Gancho de remolque.
Se verificará su funcionamiento.
- g) Guinches de maniobra.
Se verificará el estado de bitas, roletes, escobenes, cornamuzas, etc.

4.7. Pruebas de navegación.

- a) Se determinará el número de esloras en que puede ser detenido el buque, en la condición de carga y a la velocidad correspondiente a "máquina toda fuerza".
- b) Pruebas periódicas.
 - 1. Aparato de Gobierno Principal.
Se efectuará prueba de funcionamiento con el buque a plena carga y velocidad máxima de servicio.
Se verificará el tiempo en cambiar el timón desde una posición de 35° a la banda opuesta.
 - 2. Aparato de Gobierno de emergencia.
Se probará funcionamiento, incluyendo la comunicación entre el puente de navegación y el local del aparato de gobierno de emergencia, cuando corresponda.
 - 3. Cambio de sistemas de gobierno.
Se determinará el tiempo demandado para el cambio de gobierno o sistema.

4.8. Pruebas de navegación para empujadores.

Se harán las pruebas mencionadas en 4.7. que les fueran de aplicación, integrando un convoy con el número máximo de barcasas cargadas que sean capaces de empujar.

4.9. Asiento en el Libro de Navegación.

De todas las pruebas indicadas en 4.7. y 4.8. según corresponda, se dejará constancia en el Libro de Navegación del buque.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTOR GENERAL DE REGISTRO

ES CORRIENTE



COMITE NACIONAL PLAN DE FLUJO Y MARITIMO 290
RESOLUCION 2079
SECRETARIA EJECUTIVA



5. RECONOCIMIENTOS DE SEGURIDAD DE RADIO

5.1. Reconocimientos Intermedios (I) y Periódicos (P)

Comprobaciones en las instalaciones de ondas métricas (VHF)

1. Composición: Se constatará que las instalaciones de ondas métricas (VHF) estén situadas en locales de la parte superior del buque (puente de mando) y estén compuestas por un transmisor, un receptor y una fuente de energía eléctrica, capaz de hacer funcionar estos a potencia nominal, y una antena adecuada para emitir y recibir eficazmente, en todas las frecuencias que se utilicen.

2. Transmisor y receptor: Se verificará que el equipo pueda transmitir y recibir en la clase de emisión y frecuencias establecidas en el Plan de Comunicaciones.

Siempre que sea posible el canal 16 deberá estar indicado en forma distinta de los demás canales.

3. Potencia: Se verificará que la potencia de salida de la onda portadora del transmisor no sea superior a 25 WATT, ni inferior a 5 WATT, debiendo tener un dispositivo claramente visible y con indicación de su finalidad que permita reducirla a valores entre 0,1 y 1 WATT.

4. Antena: Se verificará que, de ser posible, la antena esté situada de modo que presente visibilidad sin obstáculos en todo el horizonte.

5. Operación del Equipo: Se verificará que el control de las frecuencias (canales) destinados a la seguridad de la navegación esté en el puente y al alcance inmediato del puesto de derrota, y si fuera necesario se dispondrán también los medios que hagan posibles las radiocomunicaciones desde los alerones del puente. Si el control se encuentra en una unidad separada o en varias, la unidad instalada en el puente deberá contar con un dispositivo especial que anule las otras unidades al ser esta operada.

Todas las unidades deberán tener una indicación luminosa de que el equipo está en uso desde otra unidad.

6. Fuente de energía eléctrica: Se verificará que en los buques de pasaje y de carga, la instalación radiotelefónica de ondas métricas (VHF) se alimente por una fuente alternativa de energía eléctrica compuesta por baterías de acumuladores y estará situada preferentemente en la parte superior del buque y cuya capacidad sea suficiente para hacerla funcionar durante 6 horas como mínimo.

7. Señal distintiva: Se verificará que tenga un cuadro con la señal distintiva de la estación en un lugar visible desde el punto de operación.

8. Registros radioeléctricos: Se verificará que se encuentren a bordo las publicaciones y documentación prescripta en los respectivos reglamentos, cuando corresponda. Además se constatarán las anotaciones que se hayan efectuado.

9. Libros de registros radioeléctricos: Se verificarán las anotaciones de todas las comunicaciones relativas a la seguridad de la navegación, cursadas o recibidas, asentadas en el Libro de Navegación.

10. Se comprobará que se encuentre vigente la licencia habilitante de la estación.

COPIA FIEL

[Faint, illegible text]

[Small mark]

[Small mark]

DIRECCION NACIONAL
TRANSP. FLUVIAL y MARITIMO
REFOLIADO

29/1/17
273

ASOCIACION LATINOAMERICANA DE INTEGRACION
SECRETARIA GENERAL

COORDINACION DE GESTION
SECRETARIA

REGISTRO DE LOS REGLAMENTOS DICTADOS POR EL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ (PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA) APROBADOS EN LA V REUNION EXTRAORDINARIA DE CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

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,

CONVIENEN:

Artículo 1º.- Registrar el "Régimen Único de Infracciones y Sanciones de la Hidrovia Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)", cuyo texto se anexa y forma parte del presente instrumento, en aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales y conforme a lo dispuesto por los Señores Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata en su Quinta Reunión Extraordinaria.

Artículo 2º.- Los Gobiernos de los Países Miembros procederán a la incorporación del Reglamento mencionado a sus respectivos ordenamientos jurídicos nacionales en ejercicio de la competencia reglamentaria que surge del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales, de conformidad con sus procedimientos internos.

La Secretaria General de la Asociación será depositaria del presente instrumento, del cual enviará copias autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios y a los restantes países miembros de la Asociación.

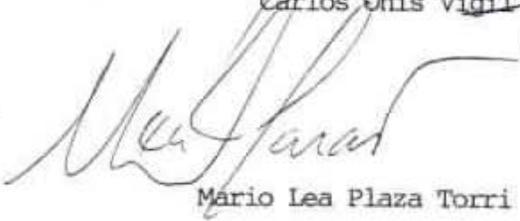
EN FE DE LO CUAL, los respectivos plenipotenciarios suscriben el presente en la ciudad de Montevideo a los dos días del mes de febrero del año dos mil , en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República Argentina:



Carlos Onis Vigil

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

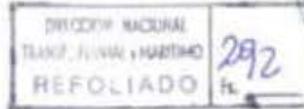


Mario Lea Plaza Torri

Liliana N. Roche

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIDEL



Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

A 22
José Artur Denot Medeiros

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

Efraim Darío Centurión
Efraim Darío Centurión

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

Jorge Rodolfo Tálice
Jorge Rodolfo Tálice

22 FEB. 2012

ES COPIA FIEL
DEL ORIGINAL

Luciana Opertti
Dra. Luciana Opertti
Asesoría Jurídica

NOTA DE SECRETARIA GENERAL: El presente Reglamento ha sido registrado al amparo del Acuerdo de "Santa Cruz de la Sierra" sobre Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) y sus Protocolos Adicionales como: **AAP/A14TM/5.R11.**

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

INFORMACIONES
ESTADOS



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

**TITULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

**Capítulo 1
Aplicación del Régimen**

**Artículo 1
Ambito de Aplicación**

El presente régimen tiene por objeto sancionar:

- a) Las infracciones a las disposiciones del Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia 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 Hidrovia, a excepción de las infracciones al Título VII del Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia 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 Hidrovia.

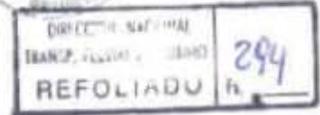
**Artículo 2
Normas Posteriores**

Las normas que acordaran los Países Signatarios con posterioridad a la consumación de un hecho sancionable por las mismas, sólo resultarán de aplicación cuando fueran más favorables.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORIO DE TRATADOS



Artículo 3 Tentativa

La tentativa no es punible.

Se entiende por tentativa toda acción u omisión que pudiendo configurar una infracción dolosa o culposa, no llegara a consumarse.

Artículo 4 Culpa

Toda acción u omisión culposa será suficiente para configurar una infracción y para la aplicación de sanciones.

Artículo 5 Responsabilidad y Eximisión

En materia de responsabilidad contravencional y eximisión de la misma será de aplicación la legislación del País Signatario que entienda en el hecho.

Capítulo 2 De las Sanciones

Artículo 6 Clases de Sanciones

Este régimen establece las siguientes sanciones:

- a) Cancelación de la habilitación para navegar;
- b) Suspensión de la habilitación para navegar;
- c) Cancelación de la habilitación para navegar en el tramo;
- d) Suspensión de la habilitación para navegar en el tramo;
- e) Prohibición para navegar;
- f) Suspensión temporaria para navegar;
- g) Multa; y,
- h) Apercibimiento.

Artículo 7 Cancelación de la Habilitación 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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



Esta clase de sanción sólo podrá ser aplicada por el País Signatario que hubiera otorgado el título y la habilitación al infractor y siempre que la falta se hubiera cometido en sus aguas jurisdiccionales, salvo lo dispuesto por el artículo 18.



Artículo 8 Suspensión de la Habilitación para Navegar

La suspensión de la habilitación para navegar importa la privación temporaria de la habilitación otorgada al infractor para el ejercicio de las funciones para las cuales fuera habilitado, hasta un máximo de seis (6) meses.

Esta clase de sanción sólo podrá ser aplicada por el País Signatario que hubiera otorgado el título y la habilitación al infractor y siempre que la falta se hubiera cometido en sus aguas jurisdiccionales, salvo lo dispuesto por el artículo 18.

Artículo 9 Cancelación de la 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.

Artículo 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.

Artículo 11 Prohibición para Navegar

La prohibición para navegar, importa para el infractor la privación absoluta del ejercicio de su profesión en las aguas jurisdiccionales del País Signatario que hubiera impuesto la sanción, previo intercambio de información entre las autoridades competentes de los países involucrados.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Liliana G. Roane
IF-2017-19540497-APN-3-SPYVN#MTR
ES COPIA DEL ORIGINAL
página 578 de 658



Artículo 12
Suspensión Temporal para Navegar

La suspensión temporal para navegar, importa para el infractor la privación por un período determinado, hasta un máximo de seis (6) meses, del ejercicio de su profesión en las aguas jurisdiccionales del País Signatario que hubiera impuesto la sanción, previo intercambio de información entre las autoridades competentes de los países involucrados.

Artículo 13
Multa

La sanción de multa importa el pago de la suma resultante de la conversión de la unidad de cuenta prevista por este régimen a la moneda nacional de los Países Signatarios.

Artículo 14
Apercibimiento

El apercibimiento importa un llamado de atención al infractor.

Artículo 15
No sustitución de Sanciones

En ningún caso las sanciones contempladas por éste régimen podrán sustituirse por penas privativas de la libertad.

Artículo 16
Aplicación de Sanciones

La comisión de un mismo hecho podrá determinar la aplicación de sanciones tanto al armador como al personal embarcado.

Artículo 17
Personal Embarcado

Quedan comprendidos en el Concepto de Personal Embarcado, los siguientes sujetos:

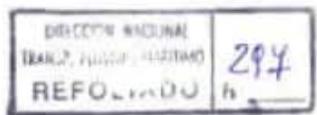
- a) Capitán, Patrón u Oficial Fluvial a cargo de la embarcación;
- b) Piloto de la Hidrovía;
- c) Jefe de Máquinas;

L. Reina y Roche
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
Dpto. de Justicia



- d) Auxiliar de Máquinas;
- e) Marineros;
- f) Cualquier otro sujeto embarcado, vinculado a la navegación.

**Artículo 18
Facultades de los Países Signatarios**



El País Signatario que hubiera otorgado el título y la habilitación al infractor podrá cancelarla cuando se hallara firme la sanción de cancelación de la habilitación para navegar en el tramo o prohibición para navegar, impuesta por otro País Signatario.

El País Signatario que hubiera otorgado el título y la habilitación al infractor podrá suspenderla por igual plazo al previsto por la sanción de suspensión de la habilitación para navegar en el tramo o suspensión temporaria para navegar impuesta por otro País Signatario, siempre que ésta se encontrara firme.

**Capítulo 3
Atenuantes y Agravantes**

**Artículo 19
Criterios de Apreciación**

Las autoridades competentes considerarán al momento de la aplicación de las sanciones previstas por este régimen, las circunstancias atenuantes y agravantes que concurren en la infracción.

A los fines del párrafo anterior se tendrá en cuenta el peligro que ha importado la infracción para la seguridad de las personas, el medio ambiente, las vías navegables o la embarcación.

**Capítulo 4
Reincidencia**

**Artículo 20
Plazos**

Se considerará reincidente, a los efectos de la graduación de la sanción, al que incurriera en otra infracción del mismo género dentro de los siguientes plazos:

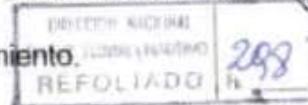
- a) Dos (2) años cuando se tratara de suspensión de la habilitación para navegar, de suspensión de la habilitación para navegar en el tramo;

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

E. Manafí Pocho
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



- b) Dos (2) años cuando se tratara de multa cuyo máximo superara 1.000 DEG;
Un (1) año cuando se tratara de multa cuyo monto ascendiera hasta 1.000 DEG;
- c) Noventa (90) días cuando se tratara de apercibimiento.



Los términos previstos por éste artículo se computarán a partir de la fecha en que las sanciones se encontraran firmes.

Artículo 21 Géneros

A los fines de la aplicación de lo dispuesto por el artículo anterior se definen los siguientes géneros:

- a) Certificados de Seguridad;
Seguridad de Embarcaciones;
Arqueo;
Asignación de Francobordo;
Dotación de Seguridad;
- b) Normas para la Navegación;
Transporte para Mercancías sobre Cubierta;
Transporte de Mercancías Sólidas a Granel;
Luces y Marcas;
Comunicaciones en lo relativo a la Navegación;
Estadía en Puerto;
- c) Habilitación del Personal Embarcado;
- d) Pilotaje;
- e) Transporte de Hidrocarburos;
Sustancias Nocivas líquidas;
Sustancias Perjudiciales;
Mercancías Peligrosas;
Transporte y Vertimientos de Desechos;
Régimen de las Descargas;
- f) Contaminación.

Artículo 22 Escala Sancionatoria

En caso de reincidencia, la sanción que correspondiera aplicar se elevará hasta en un tercio de la clase de sanción que se tratara.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-MAIN-SEP-VN#MTR

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



**Capitulo 5
Aplicación Condicional**

**Artículo 23
Facultad de Exención**



Cuando la sanción aplicada fuera de multa cuyo máximo ascendiera hasta 1.000 Derechos Especiales de Giro (D.E.G.) su cumplimiento podrá dejarse en suspenso. En tal caso, quedará sin efecto el cumplimiento de la sanción impuesta cuando el infractor no cometiera otra falta dentro del término de un año computado a partir de la fecha en que se encontrara firme.

Cuando el infractor cometiera otra falta dentro del plazo señalado en el párrafo anterior, se le aplicará la sanción en suspenso, así como la que correspondiera a la nueva infracción incrementada según lo previsto para el caso de reincidencia.

**Artículo 24
Periodicidad de la Facultad de Exención**

Deberá transcurrir un 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.

**Capitulo 6
Concurso de Infracciones**

**Artículo 25
Cómputo de Sanciones**

Cuando concurrieran varios hechos independientes sancionados con la misma clase de sanción, la sanción aplicable al infractor tendrá como mínimo, el mínimo de la sanción mayor y como máximo, la suma resultante de la acumulación de los máximos de las sanciones correspondientes a los diversos hechos. Sin embargo, dicha suma no podrá superar el máximo establecido para la clase de sanción de que se trate.

Cuando la comisión de una acción u omisión determinada constituyera en si 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.

Liliana M. Hoche

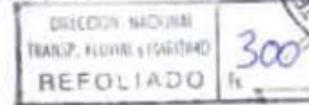
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

ENCLOSURE ORIGINAL



Capítulo 7 Extinción de Acciones y Sanciones

Artículo 26 Extinción de la Acción



La acción se extinguirá por:

- a) Muerte del imputado;
- b) Prescripción;

Artículo 27 Prescripción de la Acción

La acción prescribirá a los tres (3) años computados a partir de la comisión de la infracción.

Artículo 28 Extinción de la Sanción

La sanción se extinguirá por:

- a) Muerte del sancionado;
- b) Prescripción;
- c) Cumplimiento de la misma.

Artículo 29 Prescripción de la Sanción

La sanción de multa prescribirá a los dos (2) años computados a partir de la fecha en que se hallara firme la resolución condenatoria.

Artículo 30 Interrupción de la Prescripción

La comisión de otra infracción dentro de los plazos previstos por los artículos 27 y 29 interrumpirá la prescripción de la acción y de la sanción, respectivamente.

La prescripción de la acción se interrumpirá también, por el auto de apertura de instrucción de sumario o ante la producción de actos procesales administrativos a los que se asigne tal efecto acorde con los procedimientos vigentes en los Países Signatarios.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN/SSPYVN#MTR

TRATADOS
REGIONAL



La prescripción correrá o se interrumpirá separadamente para cada uno de los sujetos imputados o sancionados.

Capítulo 8 Medidas de Policía

Artículo 31

Interdicción de salida e Interrupción de la Navegación

Sin perjuicio de la aplicación de las sanciones que correspondieren, las autoridades competentes no formalizarán el despacho de salida de puerto de las embarcaciones cuando la naturaleza de la infracción constatada pusiera en peligro la seguridad de la navegación o el medio ambiente.

Las autoridades competentes podrán interrumpir la navegación de una embarcación y eventualmente dirigirla a su puerto más cercano únicamente cuando constataran que la misma pusiera en serio riesgo la seguridad de la navegación o constituyera una amenaza al medio ambiente.

La interdicción de salida o interrupción de la navegación deberá cesar cuando dejaren de existir los motivos que la determinaron.

Artículo 32 Gastos

Los gastos originados en la detención de las embarcaciones serán soportados por el armador, salvo que la misma haya sido detenida o demorada indebidamente según resolución en la instancia pertinente.

IF-2017-19540497-APN#SSPYVN#MTR



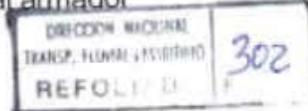


TITULO II DE LAS INFRACCIONES



Capitulo 1 Infracciones imputables al armador

Artículo 33



En las infracciones correspondientes a este Título sancionadas con multas cuyo valor sea de hasta 300 DEG, podrá aplicarse "apercibimiento", como sanción alternativa.

Sección 1 Luces y marcas

Artículo 34

Se impondrá multa de 100 a 1.500 Derechos Especiales de Giros (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto en materia de luces y marcas por el Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Hidrovia Paraguay - Paraná.

Sección 2 Certificados de seguridad

Artículo 35

Se impondrá multa de 500 a 4000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin haber obtenido el Certificado de Seguridad de la Navegación.

Artículo 36

Se impondrá multa de 300 a 500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo el Certificado de Seguridad de la Navegación.

Artículo 37

Se impondrá multa de 500 a 4000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber perdido sus condiciones mínimas de seguridad.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORIA DE FOMENTO
CASA



Se impondrá multa de 300 a 700 Derechos Especiales de Giro (DEG) al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber sido eliminada de la matrícula nacional del País Signatario otorgante.

Artículo 39

Se impondrá multa de 300 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber vencido su plazo de validez.

Artículo 40

Se impondrá multa de 300 a 800 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de no haber cumplido con las inspecciones intermedias o complementarias pertinentes.

Artículo 41

Se impondrá multa de 500 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haberse efectuado modificaciones que alteraran las condiciones de seguridad que dieron origen a su otorgamiento.

Artículo 42

Se impondrá multa de 500 a 3000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber sufrido averías que afectaran las condiciones de seguridad que dieron origen a su otorgamiento.

**Sección 3
Seguridad de Embarcaciones**

Artículo 43

Se impondrá multa de 100 a 3000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Londres, 1974), sus Protocolos y Enmiendas, en lo que fuera pertinente, o por los reglamentos complementarios que lo adecuaran a la Hidrovia Paraguay-Paraná.

[Handwritten signatures]

✓

✓

Missouri, France
IF-2017-19540497 AIN#SSPYVN#MTR
DIRECTORATE OF TREATIES
ES COPY / ES DEL ORIGINAL
página 594 de 658



Sección 4
Arqueo

DIRECCION NACIONAL
TRANS. FLUVIAL Y MARITIMO
REFOLIADO

304



Artículo 44

Se impondrá multa de 500 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin haber obtenido el Certificado de Arqueo.

Artículo 45

Se impondrá multa de 300 a 500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo el Certificado de Arqueo.

Artículo 46

Se impondrá multa de 300 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Arqueo, en razón de habersele efectuado modificaciones que alteraran el arqueo bruto o neto.

Artículo 47

Se impondrá multa de 300 a 500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Arqueo en razón de haber transcurrido tres (3) meses desde su matriculación en un País Signatario distinto al otorgante.

Sección 5
Asignación de francobordo

Artículo 48

Se impondrá multa de 500 a 4000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin haber obtenido la certificación de francobordo.

✓

✓

Liliana N. Rocha
Liliana

EXECCION DE TRATADOS

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



DIRECCION NACIONAL
TRANSITO FLUVIAL Y MARITIMO
Artículo 49 A.D.O. Fl. 305



Se impondrá multa de 300 a 500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin poseer a bordo la certificación de francobordo asignado por las autoridades competentes.

Artículo 50

Se impondrá multa de 300 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación, cuyas marcas de francobordo no se ajustaran a las disposiciones del Reglamento Unico para la Asignación de Francobordo a Buques de Carga.

Artículo 51

Se impondrá multa de 500 a 3000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación cuyas marcas de francobordo hubieran sido alteradas respecto de las que se le asignaran conforme la certificación efectuada por las autoridades competentes.

Artículo 52

Se impondrá multa de 500 a 4000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sobrepasando la línea de máxima inmersión del francobordo asignado.

Artículo 53

Se impondrá multa de 300 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el plazo de validez de asignación del francobordo.

Artículo 54

Se impondrá multa de 500 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación, que navegara u operara habiendo caducado el francobordo asignado, en razón de habersele introducido modificaciones que hubieran alterado las condiciones iniciales de asignación.

✓

✓

Liliana N. Roche
IF-2017-19540497-SSPYVN#MTR
DIRECTORA DE TRABAJO
CENTRO DE TRABAJO ORIGINAL
página 598 de 658



Transporte de mercancías sobre cubierta

Artículo 55

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta careciendo de la autorización pertinente.

Artículo 56

Se impondrá multa de 500 a 3000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara sobre cubierta mercancías no autorizadas por el Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía o por las autoridades competentes.

Artículo 57

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara mercancías peligrosas sobre cubierta en infracción a lo dispuesto por el Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía o por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Londres, 1974), sus Protocolos y Enmiendas.

Artículo 58

Se impondrá multa de 300 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta cuando transportara productos con punto de inflamación inferior a setenta grados centígrados.

Artículo 59

Se impondrá multa de 500 a 3000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta, sin autorización, cuando transportara más de doce (12) pasajeros.

Artículo 60

Se impondrá multa de 100 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo los duplicados de los planos y cálculos demostrativos de la aptitud para transportar mercancías sobre cubierta, aprobados por las autoridades competentes.

2

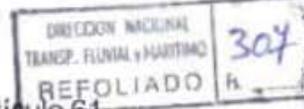
2

Liliana N. Roche

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



Artículo 61



Se impondrá multa de 100 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG) al armador de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta habiendo caducado la autorización otorgada.

Sección 7 Transporte de mercancías sólidas a granel

Artículo 62

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto por el Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel (CCG), en lo que fuera pertinente.

Sección 8 Habilitación del personal embarcado

Artículo 63

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación, cuyo personal embarcado careciera de la habilitación pertinente para el ejercicio de su profesión, a excepción de los casos previstos en la Sección 9 de este Capítulo.

Sección 9 Pilotaje

Artículo 64

Se impondrá multa de 500 a 3000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin piloto, cuando el capitán, patrón u oficial fluvial carecieran de la habilitación pertinente.

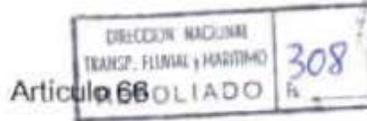
Artículo 65

Se impondrá multa de 300 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin piloto, hallándose vencida la habilitación del capitán, patrón u oficial fluvial a cargo para el ejercicio del pilotaje.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Urbina, Boche
SECRETARIO ORIGINAL



Se impondrá multa de 300 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación, que navegara con piloto, cuya habilitación para la navegación del tramo estuviera vencida.

Artículo 67

Se impondrá multa de 100 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador que impidiera el embarco de aspirantes a pilotos de la Hidrovía para la realización de viajes de práctica.

**Sección 10
Dotación de Seguridad**

Artículo 68

Se impondrá multa de 300 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin haber obtenido el Certificado de Dotación de Seguridad.

Artículo 69

Se impondrá multa de 500 a 2000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara con una dotación de seguridad inferior al mínimo exigido por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

Artículo 70

Se impondrá multa de 100 a 500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo el Certificado de Dotación de Seguridad.

Artículo 71

Se impondrá multa de 300 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación, que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Dotación de Seguridad.

[Handwritten signatures]

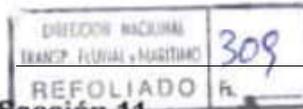
✓

✓

Liliana M. Roche

IF-2017-19540497-APN-SSPM-VN-MTR

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



Sección 11

Normas para la navegación

Artículo 72

Se impondrá multa de 500 a 4000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador del convoy de navegación por empuje cuyas dimensiones superaran los máximos permitidos por el Régimen Unico de Dimensiones Máximas de los Convoyes.

Artículo 73

Se impondrá multa de 500 a 4000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador del remolcador o empujador cuya potencia de máquinas no garantizara en tramos críticos la maniobrabilidad del convoy en navegación.

Artículo 74

Se impondrá multa de 500 a 4000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador del remolcador que llevara acoderada o abarloada más de una embarcación por banda.

Sección 12

Comunicaciones en lo relativo a la Navegación

Artículo 75

Se impondrá multa de 300 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación, que navegara u operara careciendo de los equipos de comunicaciones exigidos por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

Artículo 76

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara con equipos de comunicaciones que no se hallaran en condiciones de operación.

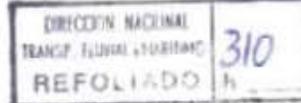


Liliana M. Rocha
MTR
IF-2017-19540497-APN/SSRYVN#MTR
ENCERRA EL ORIGINAL



**Sección 13
Estadía en Puerto**

Artículo 77



Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o convoy que estando atracada en puerto o lugares de atraque no tuviera permanentemente, una persona responsable de su seguridad.

Artículo 78

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que no tomara remolque maniobra de puerto cuando resultara obligatorio.

Artículo 79

Se impondrá multa de 100 a 2000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que no tomara práctico de puerto cuando resultara obligatorio.

Sección 14

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

Artículo 80

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que utilicen la Hidrovia que no presentara la notificación del transporte de mercancías peligrosas a la entrada o salida de puerto.

Artículo 81

Se impondrá multa de 100 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que utilicen la Hidrovia que presentara la notificación del transporte de mercancías peligrosas con una antelación inferior a veinticuatro (24) horas a la entrada o salida de puerto.

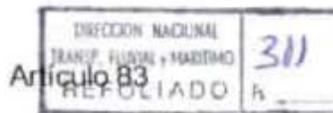
Artículo 82

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara mercancías peligrosas sin llevar a bordo la documentación requerida por el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas en la Hidrovia Paraguay-Paraná o por las normas internacionales pertinentes.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARÍA DE JUSTICIA
SECRETARÍA DE LEGISLACIÓN
SECRETARÍA DE FISCALÍA
SECRETARÍA DE ECONOMÍA
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN
SECRETARÍA DE CULTURA
SECRETARÍA DE TURISMO
SECRETARÍA DE VIVIENDA
SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS
SECRETARÍA DE TRANSPORTES
SECRETARÍA DE ENERGÍA
SECRETARÍA DE COMERCIO EXTERIOR
SECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA DE INTERIORES
SECRETARÍA DE JUSTICIA
SECRETARÍA DE LEGISLACIÓN
SECRETARÍA DE FISCALÍA
SECRETARÍA DE ECONOMÍA
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN
SECRETARÍA DE CULTURA
SECRETARÍA DE TURISMO
SECRETARÍA DE VIVIENDA
SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS
SECRETARÍA DE TRANSPORTES
SECRETARÍA DE ENERGÍA
SECRETARÍA DE COMERCIO EXTERIOR
SECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA DE INTERIORES



Se impondrá multa de 100 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara mercancías peligrosas sin llevar a bordo las publicaciones requeridas por el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 84

Se impondrá multa de 500 a 5000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara hidrocarburos o sustancias nocivas careciendo de póliza de seguros vigente contra incidentes de contaminación.

Artículo 85

Se impondrá multa de 100 a 1000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara mercancías peligrosas sin poseer a bordo copia de la póliza de seguros vigente contra incidentes de contaminación.

Artículo 86

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara mercancías peligrosas o contaminantes en bultos, en infracción a lo dispuesto por el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código I.M.D.G.) o por el Anexo III del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78), o por los reglamentos complementarios que los adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 87

Se impondrá multa de 300 a 2000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara mercancías sólidas peligrosas a granel en infracción a lo dispuesto por el Apéndice B del Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel (CCG), en lo que fuere pertinente.

Artículo 88

Se impondrá multa de 500 a 3000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara productos químicos líquidos peligrosos a granel en infracción a lo dispuesto por el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CGrQ), por el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ) o por el Anexo II del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Émile N. Roche
IF-2017-19540497-APN/SSPYVN#MTR



(MARPOL 73/78), o por los reglamentos complementarios que lo adecuaron a la Hidrovía Paraguay-Paraná.



Artículo 89



Se impondrá multa de 500 a 3000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara gases licuados a granel en infracción a lo dispuesto por el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG), por el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CG) o por el Código para Buques Existentes que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CGE) , o por los reglamentos complementarios que lo adecuaron a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 90

Se impondrá multa de 100 a 1500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara hidrocarburos en infracción a lo dispuesto por el Anexo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78), en lo que fuere pertinente, o por los reglamentos complementarios que lo adecuaron a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Sección 15
Transporte y Vertimientos de Desechos

Artículo 91

Se impondrá multa de 30000 a 50000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara desechos peligrosos.

Artículo 92

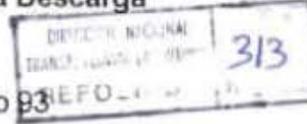
Se impondrá multa de 30000 a 50000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que vertiera en la Hidrovía desechos u otras materias.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

Uliana M. Roche
DIRECTORA DE TRÁFICO
ES COPIA DEL ORIGINAL



Sección 16
Régimen de la Descarga



Artículo 93

Se impondrá multa de 5000 a 40.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que descargara hidrocarburos en la Hidrovia provenientes de su régimen operativo, 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.

Artículo 94

Se impondrá multa de 5000 a 40.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que descargara sustancias nocivas líquidas transportadas a granel procedentes de operaciones de limpieza y deslastrado de tanques en la Hidrovia, 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.

Artículo 95

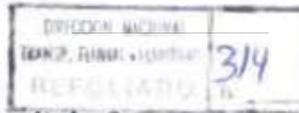
Se impondrá multa de 1000 a 20.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), armador de la embarcación o del buque que descargara en la Hidrovia aguas sucias o basuras, en infracción a lo dispuesto por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay-Paraná (Pto. de Cáceres-Pto. de Nueva Palmira), sobre Navegación y Seguridad, y sus normas complementarias.

IF-2017-19540197-PA-PN-SSPYVN#MTR

DIRECTORA DE TRATADOS

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

página 614 de 658



Capítulo 2 Infracciones imputables al personal embarcado

Artículo 96 Sanciones Aplicables

Serán aplicables a las infracciones previstas en el presente Capítulo las sanciones de cancelación de la habilitación para navegar, suspensión de la habilitación para navegar, cancelación de la habilitación para navegar en el tramo, prohibición para navegar, suspensión temporaria para navegar, o apercibimiento - Artículo 6º inc. a), f) y h).

Sección 1 Luces y marcas

Artículo 97

Será sancionado el personal embarcado y el piloto, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara en violación a lo dispuesto en materia de luces y marcas por el Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Hidrovia Paraguay-Paraná.

Sección 2 Certificados de seguridad

Artículo 98

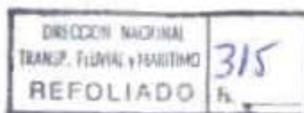
Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo el Certificado de Seguridad de la Navegación.

Artículo 99

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber vencido el plazo de validez.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARÍA DE TRÁNSITO
DEL ORIGINAL



Sección 3 Seguridad de embarcaciones

Artículo 100

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Londres, 1974, sus Protocolos y Enmiendas), en lo que fuera pertinente, o por los reglamentos complementarios que lo adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Sección 4 Asignación de francobordo

Artículo 101

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sobrepasando la línea de máxima inmersión del francobordo asignado.

Sección 5 Transporte de mercancías sobre cubierta

Artículo 102

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta careciendo de la autorización pertinente.

Artículo 103

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que transportara sobre cubierta mercancías no autorizadas por el Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía o por las autoridades competentes.

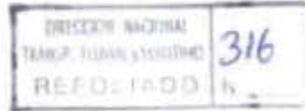
Artículo 104

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que transportara mercancías peligrosas sobre cubierta en

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORADO DE TRÁFICO
POLICIA FEDERAL DEL ORDENAL



infracción a lo dispuesto por el Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovia 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 Hidrovia Paraguay-Paraná.

Artículo 105

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación tanque que transportara mercancías sobre cubierta cuando transportara sustancias con punto de inflamación inferior a setenta grados centígrados (70° C).

Artículo 106

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta sin autorización, cuando transportara más de doce pasajeros.

Artículo 107

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta en infracción a lo dispuesto en materia de estabilidad, visibilidad, accesibilidad, lugares libres, barandillas de seguridad y trincado por el Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovia.

Sección 6 Transporte de mercancías sólidas a granel

Artículo 108

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto por el Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel (CCG), en lo que fuera pertinente.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARÍA DE TRATADOS

EL DEL ORIGINAL



Sección 7
Habilitación del personal embarcado

Artículo 109

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara con personal embarcado que careciera de la habilitación pertinente para el ejercicio de su profesión, a excepción de los casos previstos en la Sección 8 de este Capítulo.

Artículo 110

Será sancionado el personal embarcado que careciera de la habilitación pertinente para el ejercicio de su profesión, a excepción de los casos previstos en la Sección 8 de este Capítulo.

Sección 8
Pilotaje

Artículo 111

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, según corresponda, que careciendo de la habilitación pertinente para el ejercicio del pilotaje navegara sin piloto.

Artículo 112

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, según corresponda, cuya habilitación para el ejercicio del pilotaje se hallara vencida y navegara sin piloto.

Artículo 113

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, según corresponda, que impidiera el embarco de aspirantes a pilotos de la Hidrovia para la realización de viajes de práctica.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARIA DE TRATADOS

COPIA DEL ORIGINAL



Artículo 114

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, según corresponda, que no certificara los viajes de práctica realizados por los aspirantes a pilotos de la Hidrovía.

Sección 9 Dotación de seguridad

Artículo 115

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo el Certificado de Dotación de Seguridad.

Artículo 116

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara con una dotación de seguridad inferior al mínimo exigido por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

Sección 10 Normas para la navegación

Artículo 117

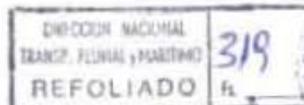
Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto por el Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 118

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo y el piloto, según corresponda, de la embarcación que pudiendo navegar fuera de los canales de navegación, los utilizara cuando se hallaran ocupados por embarcaciones que solo pudieran navegar en ellos.

IF-2017-19540497-APN:SSPYVN#MTR

COPIA FIEL DEL ORIGINAL



Artículo 119

Sera 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 sondeos realizados.

Artículo 120

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo y el piloto, según corresponda, de la embarcación que navegara u operara en canales clausurados por las autoridades competentes.

Artículo 121

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo y el piloto, según corresponda, de la embarcación que esperara o fondeara, transfiriera, transbordara, completara o alijara carga en zonas no habilitadas por las autoridades competentes.

Artículo 122

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo y el piloto, según corresponda, del convoy que fuera armado o desarmado en zonas no habilitadas por las autoridades competentes, sin que mediaran razones que determinaran la necesidad de realizar dichas operaciones.

Artículo 123

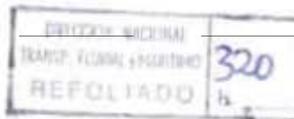
Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo y el piloto, según corresponda, del convoy de navegación por empuje cuyas dimensiones superaran los máximos permitidos por el Régimen Unico de Dimensiones Máximas de los Convoyes.

Artículo 124

Será sancionado el capitán, patrón, oficial fluvial a cargo y el piloto, según corresponda, del remolcador que llevara acoderada o abarloada más de una embarcación por banda.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

LIBERADO
DIRECTOR GENERAL
COPIA FIEL DEL ORIGINAL



Sección 11
Comunicaciones en lo relativo a la navegación

Artículo 125

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que no mantuviera escucha permanente en el canal 16 y en el canal de trabajo de la zona que navegara.

Artículo 126

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que infringiera las normas de procedimiento para las comunicaciones establecidas por el Plan de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

Artículo 127

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que no proveyera la información de carácter urgente exigida por el Plan de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

Artículo 128

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que no proveyera la información de rutina exigida por el Plan de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

Artículo 129

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación que infringiera lo dispuesto en materia de comunicaciones entre estaciones móviles por el Plan de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



**Sección 12
Estadía en puerto**

Artículo 130

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que zarpara de puerto sin haber obtenido el despacho de salida.

Artículo 131

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que realizara escalas no relacionadas con su operación comercial o dejara barcasas en puerto sin haber dado aviso previo a las autoridades competentes.

Artículo 132

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que no tomara remolque maniobra de puerto cuando resultara obligatorio.

Artículo 133

Será sancionado el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo, según corresponda, de la embarcación que no tomara práctico de puerto cuando resultara obligatorio.

Sección 13

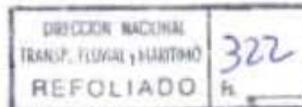
**Transporte de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas,
sustancias perjudiciales y mercancías peligrosas**

Artículo 134

Será sancionado el capitán, patrón u oficial a cargo, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara mercancías peligrosas sin llevar a bordo la documentación requerida por el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas en la Hidrovia Paraguay-Paraná y por las normas internacionales pertinentes.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL DEL ORIGINAL



Artículo 135

Será sancionado el capitán, patrón u oficial a cargo, según corresponda, de la embarcación o del buque que habiendo sufrido averías u otro siniestro que involucrara hidrocarburos o mercancías peligrosas transportadas no lo informara de inmediato a las autoridades competentes.

Artículo 136

Será sancionado el capitán, patrón u oficial a cargo, según corresponda, de la embarcación o del buque que habiendo sufrido averías u otro siniestro que involucrara hidrocarburos o mercancías peligrosas transportadas no suministrara a las autoridades competentes la información requerida por el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 137

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que habiendo sufrido averías u otros siniestros que involucrara hidrocarburos o mercancías peligrosas transportadas no ajustara su accionar a las normas establecidas para tales emergencias o no acatará las directivas impartidas por las autoridades competentes.

Artículo 138

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara mercancías peligrosas en bultos en infracción a lo dispuesto por el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código I.M.D.G.), por el Anexo III del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78) o por los reglamentos complementarios que los adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 139

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara mercancías sólidas peligrosas a granel en infracción a lo dispuesto por el Apéndice B del Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel (CCG), en lo que fuera pertinente.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORA DE PLANES

COPIA FIEL DEL ORIGINAL



DIRECCION NACIONAL
TRANSP. FLUVIAL Y MARITIMO
REFOLIADO 323 h



Artículo 140

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara productos químicos líquidos peligrosos a granel en infracción a lo dispuesto por el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CGrQ), por el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ), por el Anexo II del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78) o por los reglamentos complementarios que los adecuaran a la Hidrovia Paraguay-Paraná.

Artículo 141

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara gases licuados a granel en infracción a lo dispuesto por el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG), por el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CG), por el Código para Buques Existentes que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CGE) o por los reglamentos complementarios que los adecuaran a la Hidrovia Paraguay-Paraná.

Artículo 142

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara hidrocarburos en infracción a lo dispuesto por el Anexo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78) o por los reglamentos complementarios que los adecuaran a la Hidrovia Paraguay-Paraná.

Sección 14 Transporte y vertimiento de desechos

Artículo 143

Será sancionado el capitán, patrón u oficial a cargo, según corresponda, de la embarcación o del buque que transportara desechos peligrosos.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORADO DE TRÁFICO

TECNOLOGÍA DEL TRÁFICO ORIGINAL



Artículo 144

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que vertiera en la Hidrovía desechos u otras materias en infracción a lo dispuesto por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

Sección 15
Régimen de las descargas

Artículo 145

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que descargara en la Hidrovía hidrocarburos provenientes de su régimen operativo en infracción a lo dispuesto por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad y sus normas complementarias.

Artículo 146

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que descargara en la Hidrovía sustancias nocivas líquidas transportadas a granel procedentes de operaciones de limpieza y deslastrado de tanques en infracción a lo dispuesto por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad, y sus normas complementarias.

Artículo 147

Será sancionado el personal embarcado, según corresponda, de la embarcación o del buque que descargara en la Hidrovía aguas sucias o basuras en infracción a lo dispuesto por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad, y sus normas complementarias.

✓

✓

Elisabeth N. Roche

IF-2017-19540497-APN 55PYVN#MTR

EL ORIGINAL



Sección 16
Disposición general

Artículo 148

Cualquier otra acción u omisión que infringiera las disposiciones del Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia 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.

✓

✓

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

TRATAKOS

ORIGINAL



**TITULO III
DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO**



**Capítulo 1
Aplicación del Régimen**

Artículo 149
Ley aplicable

A excepción de lo dispuesto en este Título, la aplicación del presente régimen se ajustará a las normas de procedimiento administrativo del País Signatario que juzgara la infracción.

Artículo 150
Autoridad competente

Serán competentes para la aplicación de este régimen las autoridades del País Signatario en cuyas aguas jurisdiccionales se hubiera constatado la infracción, sin perjuicio de la facultad establecida en el Artículo 18.

Artículo 151
Principio de celeridad

Se observará el principio de celeridad en relación a la iniciación, sustanciación y resolución de las actuaciones administrativas.

Artículo 152
Principio de informalidad

Se observará el principio de informalidad a favor del administrado.

Artículo 153
Garantías

El incumplimiento de los actos procedimentales no autorizará la detención de la embarcación ni de los sujetos eventualmente sancionables.

Sólo se podrá detener la embarcación hasta que se de cumplimiento a lo establecido en los artículos 159 y 162.

LIBRO N.º 747
FOLIO 115
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR
CMA FICU DEL ORIGINAL



DIRECCION NACIONAL
TRANSP. FLUVIAL Y MARITIMO
Artículo 154
Cómputo de plazos
324
REPOLIADO



Los plazos a que se refieren los Titulos III y IV, exclusivamente, serán computados como días hábiles administrativos.

Artículo 155
Resolución firme

Las resoluciones administrativas dictadas en virtud de la aplicación del presente régimen se encontrarán firmes, cuando resultaran irrecurribles de conformidad a la legislación nacional de los Países Signatarios.

Artículo 156
Acta de infracción

La comisión de las infracciones previstas por este régimen importará el labrado del acta de infracción correspondiente de conformidad con el modelo agregado como Anexo 1.

Artículo 157
Contenido del acta de infracción

El Acta de Infracción contendrá:

- a) Número del acta;
- b) El lugar, fecha y hora de comisión de la falta;
- c) Los datos del propietario y del armador;
- d) Los datos personales del capitán, patrón u oficial a cargo de la embarcación y del piloto o de cualquier otro tripulante, según corresponda;
- e) Los datos personales del representante de los sujetos mencionados en los incisos c) y d) de este artículo;
- f) El nombre, número de matrícula, tonelaje de arqueo bruto, bandera, nacionalidad y tipo de embarcación;
- g) La norma infringida;
- h) El plazo para la presentación en el procedimiento; y,
- i) Las demás circunstancias del caso que las autoridades competentes juzgaran convenientes asentar.
- j) Firma del funcionario que constatare la infracción.

Las autoridades competentes entregarán al capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, copia del acta de infracción labrada.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL DEL ORIGINAL



Artículo 158
Notificación de infracciones

DIRECCION NACIONAL
TRANSF. FLUVIAL + MARITIMO
328



El armador y el capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, el piloto o cualquier integrante de la tripulación que esté en ese momento como responsable de la embarcación, quedarán notificados de la falta cometida con la copia del acta de infracción labrada por las autoridades competentes con la firma de recepción y del notificador como constancia.

En el acta citada precedentemente deberán constar la fecha y hora de notificación.

En caso de que alguno de los nombrados en el primer párrafo se negare a firmar el acta correspondiente, la misma se dará por notificada con la firma de dos (2) testigos hábiles convocados al efecto.

Artículo 159
Presentación en el procedimiento

El armador, capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, el piloto y cualquier otro tripulante, según corresponda, deberán presentarse en el procedimiento en el plazo de quince (15) días a partir de la notificación del acta labrada.

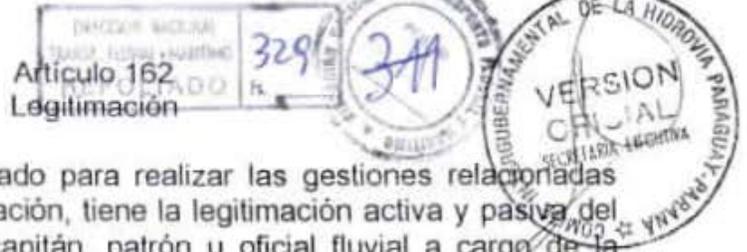
Artículo 160
Falta de presentación

La falta de presentación personal o por medio de representante en el procedimiento administrativo no importará presunción alguna en contra del incompareciente. Tampoco impedirá la prosecución de las actuaciones administrativas.

Capítulo 2
Representación

Artículo 161
Facultad de la Autoridad Competente

La Autoridad Competente de un País Signatario en el que se labren actuaciones contravencionales está facultada a solicitar por exhorto a su similar de otro País Signatario, la recepción de declaración indagatoria al Armador o Personal Embarcado que resulte imputado de la comisión de una infracción cuando el mismo se domiciliare en el país exhortado. Tal declaración indagatoria tendrá los mismos efectos procesales que la recibida en el País Signatario que haya instruido las actuaciones.



El representante designado para realizar las gestiones relacionadas con la operación de la embarcación, tiene la legitimación activa y pasiva del propietario o armador, y del capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, del piloto y de cualquier otro tripulante, en el procedimiento administrativo. No se hallará legitimado para representar al propietario, al armador, ni al capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, ni al piloto ni a cualquier otro tripulante, cuando éstos tuvieran domicilio en el País Signatario en el que se llevara a cabo el procedimiento administrativo, salvo autorización expresa al efecto.

Artículo 163
Obligación de representación

El armador, capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, el piloto o cualquier otro tripulante, que no tuviera domicilio ni representación en el País Signatario en el que se hubiera cometido la infracción, estará obligado a designar representante a los fines del procedimiento administrativo, con poder suficiente para prestar declaración indagatoria y para realizar todas las acciones, gestiones y diligencias para el mejor desempeño del mandato ante las Autoridades Competentes del País Signatario, en el que se desempeñe tal representación. La designación deberá acreditarse en el expediente en el plazo de quince (15) días a partir de la notificación del Acta de Infracción.

Artículo 164
Representante especial

El armador, capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación, el piloto o cualquier otro tripulante, podrán designar, separadamente, representante especial a los fines del procedimiento administrativo.

Artículo 165
Cesación de la representación

La cesación de la representación no surtirá efectos mientras no se acreditara en el expediente administrativo la designación de otro representante.



DIRECCION NACIONAL
TRANSP. FLUVIAL Y MARITIMO
330
Capítulo 3
Pago de Multas



Artículo 166 Facilidades de pago

Los Países Signatarios podrán conceder facilidades para el pago de las multas que hubieran aplicado.

Dichas facilidades no importarán, en ningún caso, la reducción de las multas aplicables.

Artículo 167 Incumplimiento de pago

El incumplimiento en el pago de las multas previstas por este régimen importará la ejecución de las mismas a través de proceso judicial.

Capítulo 4 Contralor de la Administración

Artículo 168 Revisión judicial

Los actos administrativos dictados en virtud de la aplicación del presente régimen se hallarán sujetos a revisión judicial a petición de los sujetos afectados por los mismos.

Artículo 169 Ley aplicable

La revisión judicial de los actos administrativos aludidos en el artículo anterior se regirá por las normas del País Signatario en el que se hubieren dictado.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORAL DE ESTADOS

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Capítulo 1 Registro de Actuaciones y Resoluciones

Artículo 170 Habilitación del registro

Las autoridades competentes de los Países Signatarios dispondrán la habilitación de un Registro de Actuaciones y Resoluciones.

Artículo 171 Asentamiento de actuaciones

Los asentamientos a efectuar en el registro aludido en el artículo anterior consignarán:

- a) El lugar, fecha y hora de comisión de la falta;
- b) Los datos del armador;
- c) Los datos personales del capitán, patrón u oficial a cargo de la embarcación, según corresponda;
- d) Los datos personales del imputado;
- e) Los datos personales del representante de los sujetos mencionados en los incisos b), c) y d) de este artículo;
- f) Nombre, tonelaje de arqueo bruto, número de matrícula, bandera, nacionalidad y tipo de embarcación; y,
- g) La norma presuntamente infringida.

Tales asentamientos serán inscriptos en el registro dentro de los diez (10) días siguientes al labrado del Acta de Infracción aludida por el artículo 156 del presente régimen.

Artículo 172 Asentamiento de resoluciones

Toda resolución adoptada por las autoridades administrativas o judiciales en virtud de la aplicación del presente régimen, será asentada en el registro. La inscripción de las resoluciones aludidas se formalizará dentro de los diez (10) días siguientes a que se encontraren firmes.

Artículo 173 Intercambio de información

Los asentamientos referidos en el artículo 171 serán objeto de

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

SECRETARÍA DE TRÁFICO

CÓPIA FIEL DEL ORIGINAL



DIRECCION NACIONAL
TRANSP. FLUVIAL Y MARITIMO
REFOLIADO 332



intercambio entre las autoridades competentes de los Países Signatarios dentro de los diez (10) días siguientes a su inscripción. Sin perjuicio de ello, serán comunicados a la Comisión del Acuerdo dentro de los diez (10) días siguientes al vencimiento del plazo establecido precedentemente.

Los asentamientos mencionados en el artículo 172 serán objeto de intercambio entre las autoridades competentes de los Países Signatarios dentro de los diez (10) días siguientes a su inscripción. Sin perjuicio de ello, serán comunicados a la Comisión del Acuerdo dentro de los diez (10) días siguientes al vencimiento del plazo establecido precedentemente.

El intercambio de informaciones previsto en el presente Artículo se ajustará al modelo agregado como Anexo 2.

Capítulo 2 Colaboración

Artículo 174 Investigación de infracciones

Los Países Signatarios se comprometen a brindarse mutua colaboración en relación a toda investigación que efectuaran para determinar la comisión de las infracciones previstas en este régimen.

Cada País Signatario facilitará a los demás, en tanto le fuera solicitado, la totalidad de la información que hubiera obtenido en relación a la comisión de la infracción investigada.

Capítulo 3 Unidades de Cuenta

Artículo 175 Criterio general

El valor de las unidades de cuenta contempladas por este régimen se establecerá de conformidad con las disposiciones de este Capítulo.

Artículo 176 Derechos Especiales de Giro

Los Países Signatarios adoptan los Derechos Especiales de Giro como unidad de cuenta para el cálculo de las multas.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FOTOGRAFADA
DE LA FOLIA DEL ORIGINAL



El valor de los Derechos Especiales de Giro estará dado por la cotización de la unidad en el mercado de New York, Estados Unidos de América.

Artículo 178
Valor de las unidades de cuenta

La cotización de los Derechos Especiales de Giro se tomará a la fecha del labrado del Acta de Infracción o del día hábil inmediatamente anterior.

Artículo 179
Conversión

La conversión de las unidades de cuenta se efectuará en base al valor oficial de la moneda nacional de los Países Signatarios a la fecha de la notificación de la Resolución Firme.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTORA DE TRATADOS

ES COPIA DEL ORIGINAL

ACTA DE INFRACCION DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)

REFOJADO 334

ACTA Nº



1. AUTORIDAD COMPETENTE

DEPENDENCIA INTERVINIENTE: _____

DOMICILIO: _____ ESTADO: _____ PAIS: _____

2. IDENTIFICACION DE LA EMBARCACION

NOMBRE: _____ MATRICULA Nº: _____ TIPO: _____

BANDERA: _____ NACIONALIDAD: _____ TAB: _____

3. IDENTIFICACION DEL INFRACOR

PROPIETARIO

NOMBRE: _____ DOMICILIO: _____ ESTADO: _____

PAIS: _____ DOCUMENTO DE IDENTIDAD: _____ NACIONALIDAD: _____

ARMAHOR

NOMBRE: _____ DOMICILIO: _____ ESTADO: _____

PAIS: _____ DOCUMENTO DE IDENTIDAD: _____ NACIONALIDAD: _____

REGISTRO Nº: _____ EXPEDIDO POR: _____

PERSONAL EMBARCADO

NOMBRE: _____ DOMICILIO: _____ ESTADO: _____

PAIS: _____ DOCUMENTO DE IDENTIDAD: _____ NACIONALIDAD: _____

CARGO: _____ DOCUMENTO HABILITANTE: _____ EXPEDIDO POR: _____

PILOTO

NOMBRE: _____ DOMICILIO: _____ ESTADO: _____

PAIS: _____ DOCUMENTO DE IDENTIDAD: _____ NACIONALIDAD: _____

DOCUMENTO HABILITANTE: _____ EXPEDIDO POR: _____

4. IDENTIFICACION DE REPRESENTANTES

NOMBRE: _____ DOMICILIO: _____ ESTADO: _____

PAIS: _____ DOCUMENTO DE IDENTIDAD: _____ NACIONALIDAD: _____

REPRESENTANTE DE: _____

5. IDENTIFICACION DE TESTIGOS

NOMBRE: _____ DOMICILIO: _____ ESTADO: _____

PAIS: _____ DOCUMENTO DE IDENTIDAD: _____ NACIONALIDAD: _____

NOMBRE: _____ DOMICILIO: _____ ESTADO: _____

PAIS: _____ DOCUMENTO DE IDENTIDAD: _____ NACIONALIDAD: _____

6. INFRACCION CONSTATADA

NORMA INFRINGIDA: ART. _____ DEL REGIMEN UNICO DE INFRACCIONES Y SANCIONES DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA (PUERTO DE CACERES-PUERTO DE NUEVA PALMIRA) LUGAR: _____

FECHA: _____ HORA: _____ RELACION CIRCUNSTANCIADA DE LOS HECHOS: _____

OTRAS CIRCUNSTANCIAS DE HECHO: _____

[Handwritten signatures and initials]

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

DIRECTOR/A DE TRATADOS

ES COPIA DEL ORIGINAL

AGREGADO

DIRECCION NACIONAL
TRANS. FLUVIAL Y MARITIMO
REFOLIADO h. 335



AUTORIDAD INTERVINIENTE:
FECHA DE REMISION:

DESTINATARIO:
REF. N°:

FORMULARIO DE INTERCAMBIO DE INFORMACION

1. IDENTIFICACION DE LA EMBARCACION

NOMBRE: _____ MATRICULA N°: _____ TIPO: _____
BANDERA: _____ NACIONALIDAD: _____ T.A.B.: _____

2. INFORMACION DE PERSONAS

PERSONA A CARGO DE LA EMBARCACION

NOMBRE: _____ NACIONALIDAD: _____ ESTADO CIVIL: _____
EDAD: _____ LIBRETA DE EMBARQUE N°: _____ CARGO: _____
DOMICILIO HABITUAL: _____ ESTADO: _____ PAIS: _____
DOMICILIO CONSTITUIDO: _____ ESTADO: _____ PAIS: _____

DATOS DEL IMPUTADO

NOMBRE: _____ NACIONALIDAD: _____ ESTADO CIVIL: _____
EDAD: _____ LIBRETA DE EMBARQUE N°: _____ CARGO: _____
DOMICILIO HABITUAL: _____ ESTADO: _____ PAIS: _____
DOMICILIO CONSTITUIDO: _____ ESTADO: _____ PAIS: _____

DATOS DEL ARMADOR

NOMBRE: _____ NACIONALIDAD: _____ ESTADO CIVIL: _____
EDAD: _____ CIA. ARMADORA: _____ CARGO: _____
DOMICILIO HABITUAL: _____ ESTADO: _____ PAIS: _____
DOMICILIO CONSTITUIDO: _____ ESTADO: _____ PAIS: _____

DATOS DEL REPRESENTANTE

NOMBRE: _____ NACIONALIDAD: _____ ESTADO CIVIL: _____
EDAD: _____ AGENCIA/ESTUDIO: _____
DOMICILIO CONSTITUIDO: _____ ESTADO: _____ PAIS: _____

3. INFORMACION SOBRE INFRACCIONES

NORMA INFRINGIDA: _____ CONSTATADA EN: _____ FECHA: _____ HORA: _____
SANCIONADA CON: _____ POR RESOLUCION N°: _____
RECURRIDA SI/NO FECHA: _____ RESOLUCION DEFINITIVA: _____

4. OBSERVACIONES



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

**Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico**

Número: IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Viernes 8 de Septiembre de 2017

Referencia: EXP-S02:7085/2012. Reglamentos dictados por el comite intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Parana.

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 658 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.09.08 10:24:40 -03'00'

Jorge Gerardo Metz
Subsecretario
Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.09.08 10:24:43 -03'00'