



**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.

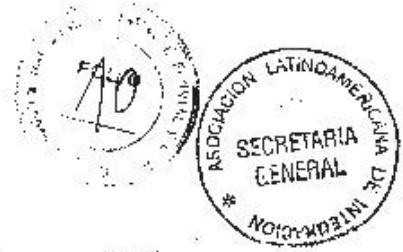
Por el Gobierno de la República Argentina:


Carlos Onis Vigil

Por el Gobierno de la República de Bolivia:


Mario Lea Plaza Torri

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



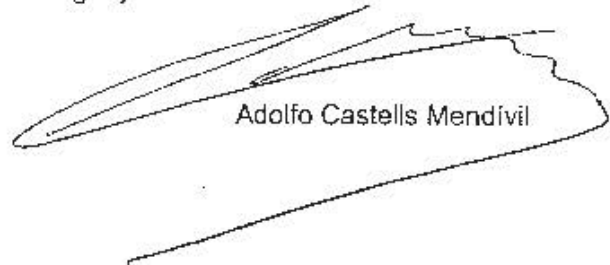
Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:


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



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-SSPYV#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



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 Hidrovia.

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.

.....



**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:

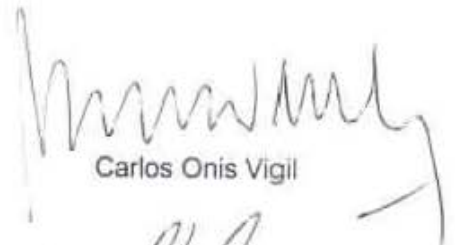
Artículo 1º.- Registrar el Glosario Uniforme de los Servicios Portuarios de la Hidrovia Paraguay - Paraná, de fecha 19/6/96, cuyo texto se anexa y forma parte del presente instrumento, en aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales y conforme 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



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



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



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'.

1.0 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.

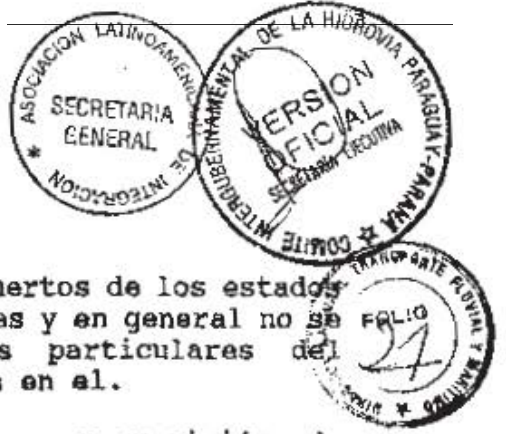
La relación entre estos sujetos y el puerto (administración portuaria - armadores y propietarios de la mercadería), está establecida por el "Tarifario de los Servicios Portuarios".

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



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.



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.



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.



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 NAUVE

a) **TARIFA DE ENTRADA:** Comprende el uso por parte de las embarcaciones de las ayudas a la navegacion 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 navegacion 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 mercaderias, que segun su regimen sean pasibles de la prestacion de alguno de los servicios que se mencionan a continuacion: manipuleo, traccion ferroviaria, trafico de intercambio, y estacionamiento de camiones afectados a la carga y descarga en muelles o elevadores terminales, como asimismo la retribucion proporcional que les alcanza en compensacion de las inversiones que demandan los servicios generales de conservacion y mantenimiento de la infraestructura portuaria como ser servicios y conservacion de la red y artefactos de alumbrado publico y consumo de energia electrica, reparacion y construccion de pavimentos, veredas, cercos, verjas, desagues pluviales, cloacales, edificios utiles, equipos de recoleccion de residuos y limpieza terrestre, pabellones sanitarios de uso publico, vigilancia y redes no especificas de servicios contra incendio. (1)

Estas tarifas se aplican, de acuerdo a la presentacion y clasificacion aduanera:

- Importacion graneles
- Importacion bultos
- Exportacion y remouido graneles
- Exportacion y remouido bultos

3.1.2 SERVICIOS ESPECIFICOS

a) **ALMACENAJE:** Comprende el servicio de deposito de mercaderias en puerto.

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



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.



- 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 of the page.



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 aún cuando las demoras se originen en ramales que empalmen con vías de puerto, desvíos particulares y/u oficiales. (1)

PESAJE DE CAMIONES: Comprende la utilización de las balanzas.

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

Handwritten signatures and initials.



28

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.



3.2 SERVICIOS PORTUARIOS DE LOS PUERTOS DE BOLIVIA

3.2.1 SERVICIOS GENERALES

3.2.1.1 SERVICIOS GENERALES A LA NAVE

- a) **ATRAQUE** Derecho que establece la Capitanía de Puerto por la seguridad de la navegación y al buque (4).
- b) **SERVICIOS** Cubre la dotación de servicios básicos entre los que figuran agua, luz, etc (4).
- c) **ZARPE** Derecho que establece la Capitanía de Puerto por la seguridad de la navegación y al buque (4).

3.2.1.2 SERVICIOS GENERALES A LA 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:
A large signature with a checkmark above it.
Initials 'Q', 'F', and 'H' are written below the signature.



ñ) 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.

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

Handwritten signatures and initials, including 'P', 'D', and 'Dmfe'.



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, inflamáveis 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.



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]



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):

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

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



- 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



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)



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
H



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 LANCHAS |

- (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.



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



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 cambista | | | | |
| 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.



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 | MANIPULEO | MANIPULEO | INDIRECTO |
| | TRANSBORDO | | | |

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.



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]



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.



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.



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]



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 FLOTANTE | 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.



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 el. |
| 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.



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.



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.



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 Hidrovía 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 large '1'.

Handwritten signature.



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'.



**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:

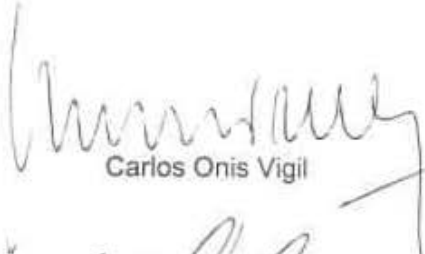
Artículo 1º.- Registrar el Reglamento Único de Balizamiento, de fecha 19/6/96, cuyo texto se anexa y forma parte del presente instrumento, en aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y de sus Protocolos Adicionales y conforme a lo dispuesto por los Señores Cancilleres de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



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



REGLAMENTO
UNICO
DE
BALIZAMIENTO



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 hidrovía. En los tramos en que fuere utilizado el sistema de "ACCIONES A EMPRENDER", el mismo será de acuerdo con lo especificado en los Artículos siguientes, y representados en los Anexos I y II de este Reglamento.

Artículo 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



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



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-APN-SSPYVN#MTR



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

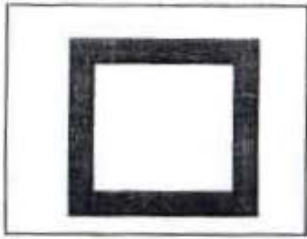
Las esquinas o extremidades de muelles, trapiches, dolphines, boyas de amarre y terminales deben ser señalizados, en el período nocturno de acuerdo con las convenciones para el balizamiento marítimo.

Párrafo 1 - Siempre que la dimensión principal de los muelles, trapiches, dolphines, boyas de amarre y terminales exceda de diez (10) metros, los mismos deben ser iluminados por luces blancas que no encandilen.

.....

ANEXO II AL REGLAMENTO UNICO DE BALIZAMIENTO

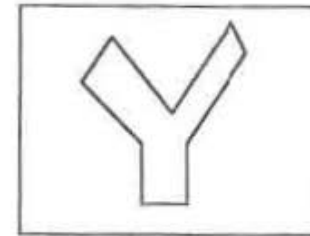
SEÑALES DE LA MARGEN DERECHA



CANAL JUNTO A LA MARGEN



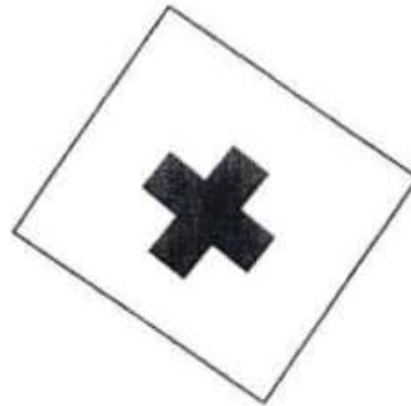
CANAL EN MEDIO DEL RIO



BIFURCACION DEL CANAL
PRINCIPAL: DIRECCION ANCHA
SECUNDARIA: DIRECCION ANGOSTA



PELIGRO



CAMBIO DE MARGEN

REFERENCIAS:



BLANCO

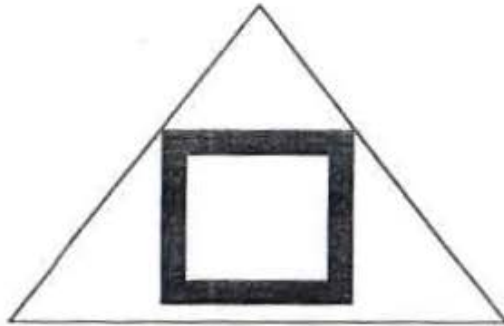


BLANCO REFLECTIVO

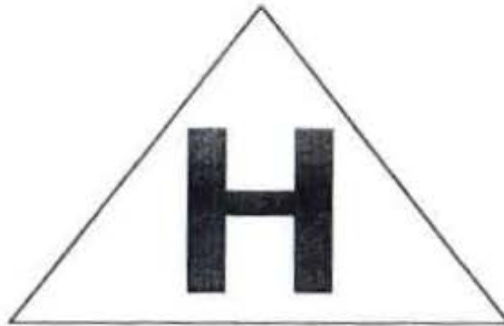


ANEXO II AL REGLAMENTO UNICO DE BALIZAMIENTO

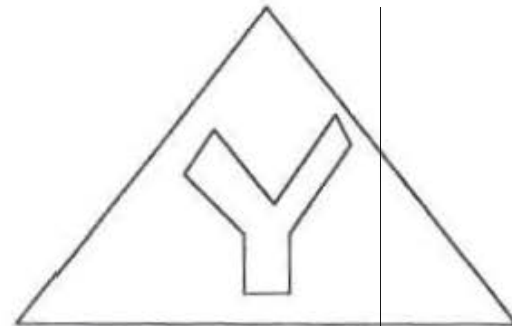
SEÑALES DE LA MARGEN IZQUIERDA



CANAL JUNTO A LA MARGEN



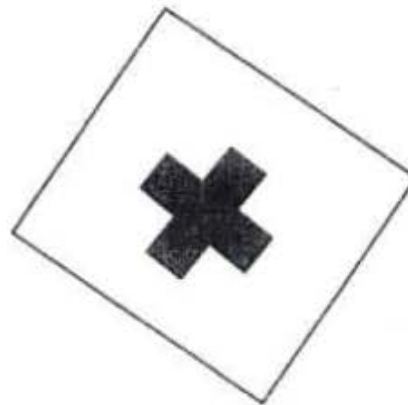
CANAL EN MEDIO DEL RIO



BIFURCACION DEL CANAL
PRINCIPAL: DIRECCION ANCHA
SECUNDARIA: DIRECCION ANGOSTA



PELIGRO



CAMBIO DE MARGEN

REFERENCIAS:





**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

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:





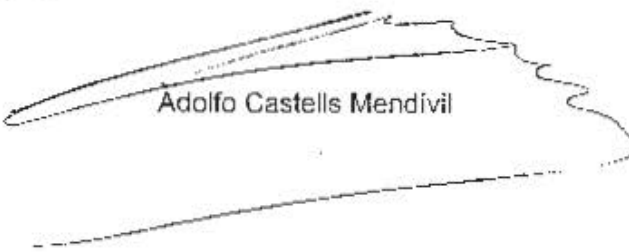
 José Artur Denot Medeiros.

Por el Gobierno de la República del Paraguay:



 Efraín Darío Conturión

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:



 Adolfo Castells Mendivil

22 FEB. 2012

ES COPIA FIEL
DEL ORIGINAL



 Dra. Luciana Opertti
 Asesoría Jurídica

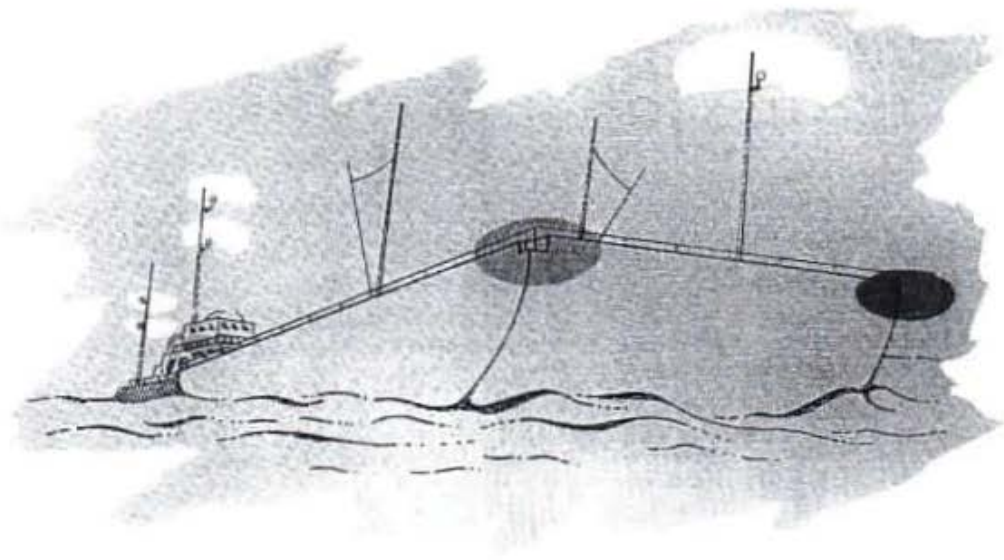
REGLAMENTO PARA PREVENIR LOS ABORDAJES



R

HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ

(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)

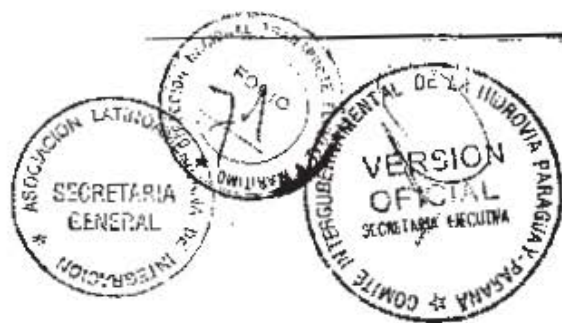


Impreso en el Servicio de Hidrografía Naval
Buenos Aires - Argentina

COPIA FIEL

- 1995 -

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



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



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



INDICE

| | |
|--|----|
| Prólogo | 3 |
| PARTE A - GENERALIDADES | |
| Reglas 1 a 3 | 7 |
| PARTE B - REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO | |
| <i>Sección I. Conducta de buques en cualquier condición de visibilidad.</i> | |
| 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 | |
| <i>Sección II. Conducta de los buques que se encuentren a la vista uno del otro.</i> | |
| 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 | |
| <i>Sección III. Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida.</i> | |
| 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 |



| | |
|--|----|
| 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



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.



- 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.



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

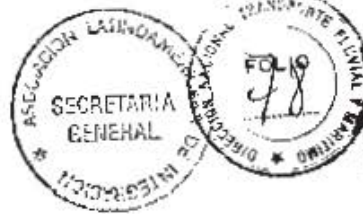
Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse (*) a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento.

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.



- 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



- 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



- 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.

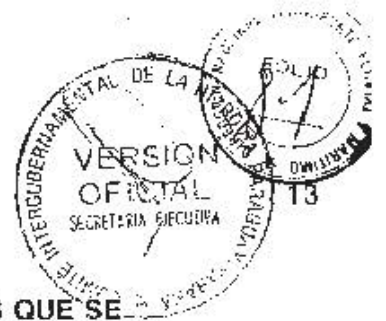
REGLA 10

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



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.



- 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.



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



- 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



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.



- 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



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.

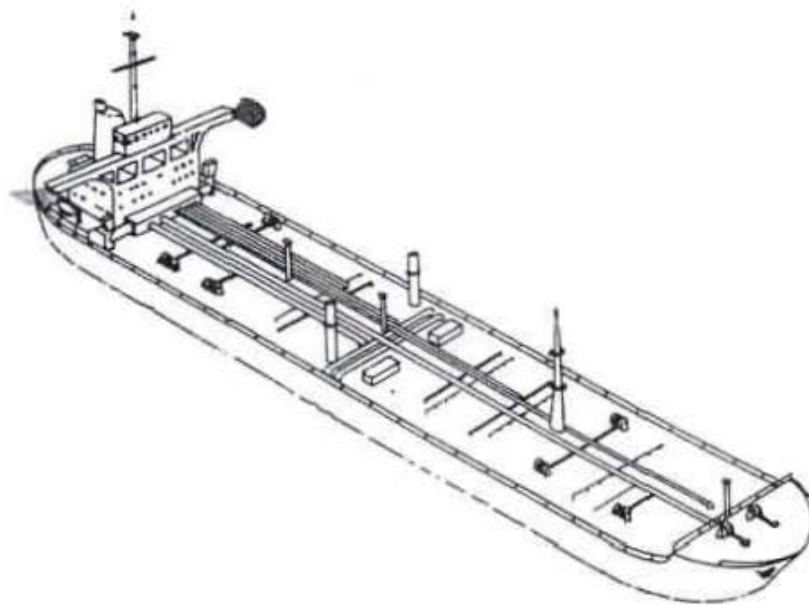


Fig.1: Buque de propulsión mecánica en navegación

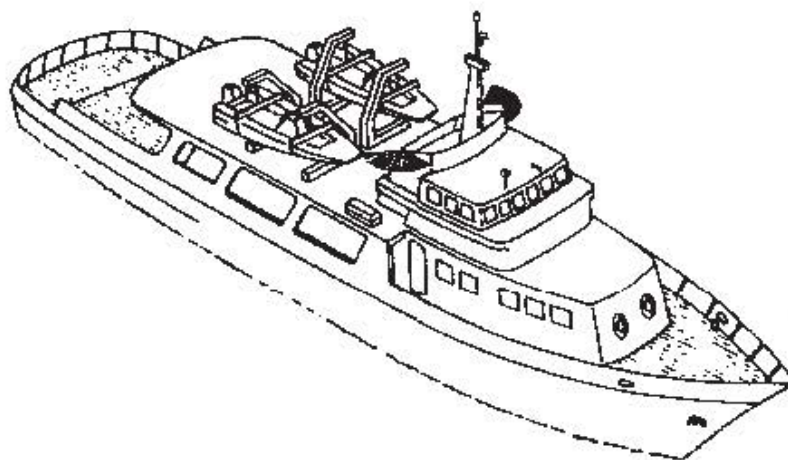


Fig.2: Buque de propulsión mecánica en navegación de menos de 50 m. de eslora

- 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.

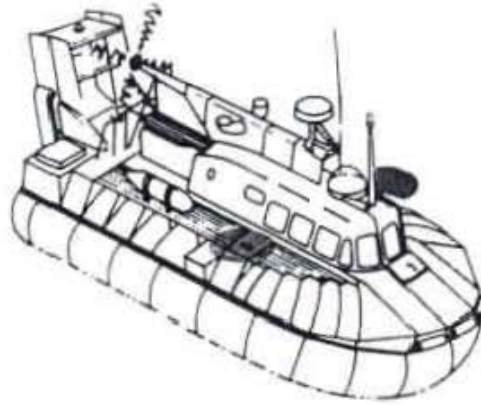


Fig.3: Aerodeslizador operando sin desplazamiento de agua.
Menos de 50 m. de estora

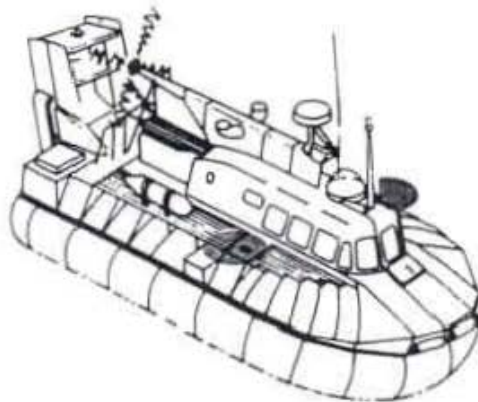


Fig.4: Aerodeslizador operando con desplazamiento de agua.
Menos de 50 m. de estora

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

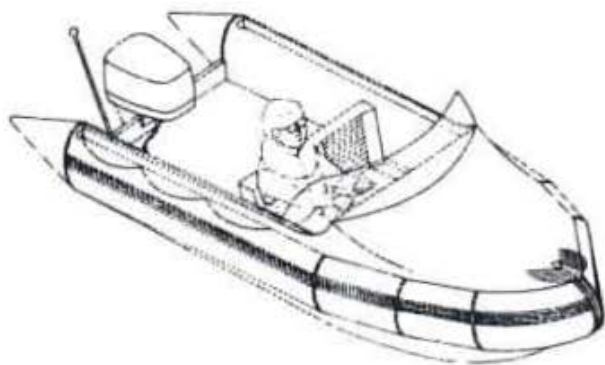


Fig.6: Embarcación de propulsión mecánica de menos de 12 m. de eslora

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

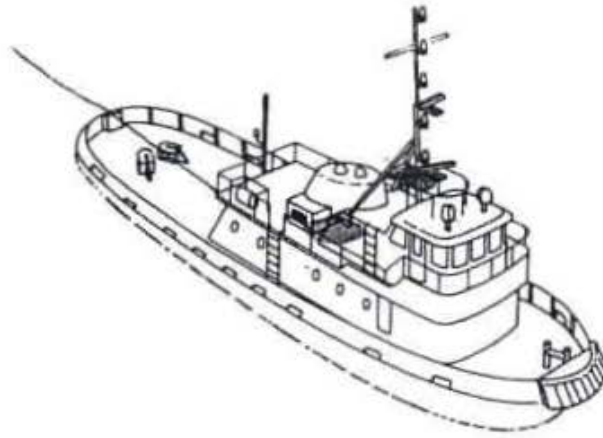


Fig.7: Buque de propulsión mecánica, remolcando por popa.
Remolcador de menos de 50 m. de eslora;
Longitud de remolque más de 200 m.

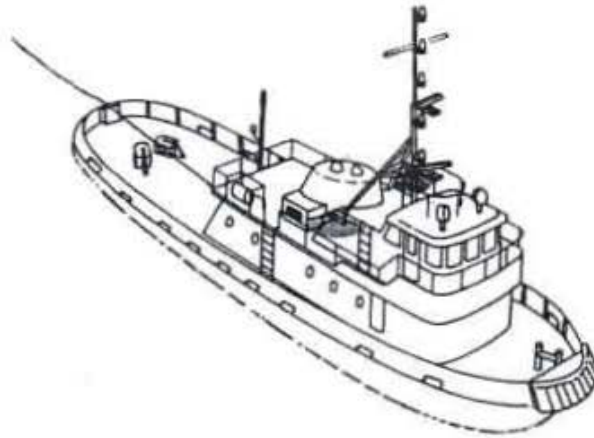


Fig.8: Buque de propulsión mecánica, remolcando por popa.
Remolcador de menos de 50 m. de eslora;
Longitud del remolque 200 metros o menos.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



- 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.

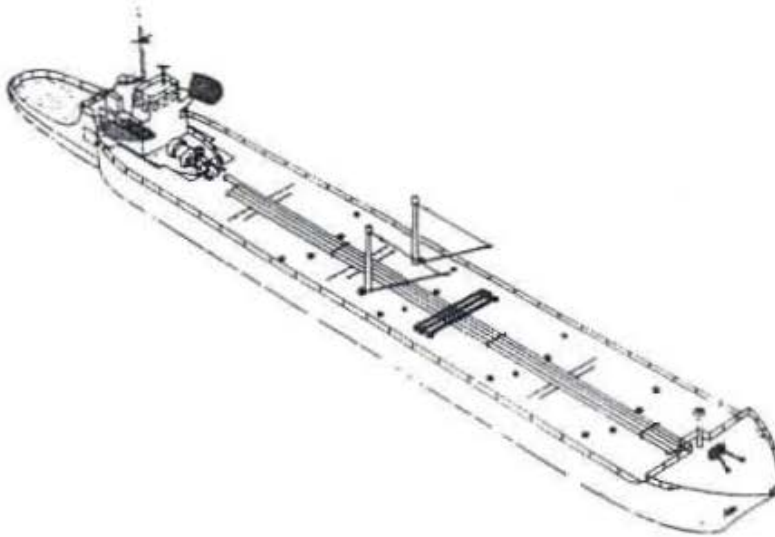


Fig 9: Unidad compuesta en navegación

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

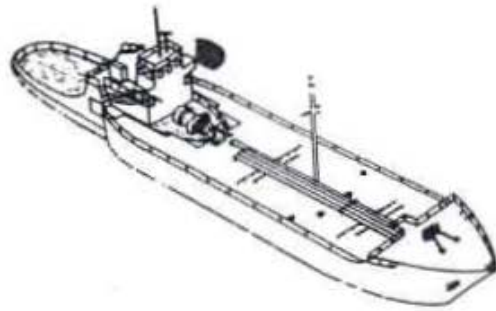


Fig.10: Unidad compuesta de menos de 50 m. de eslora en navegación

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



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.

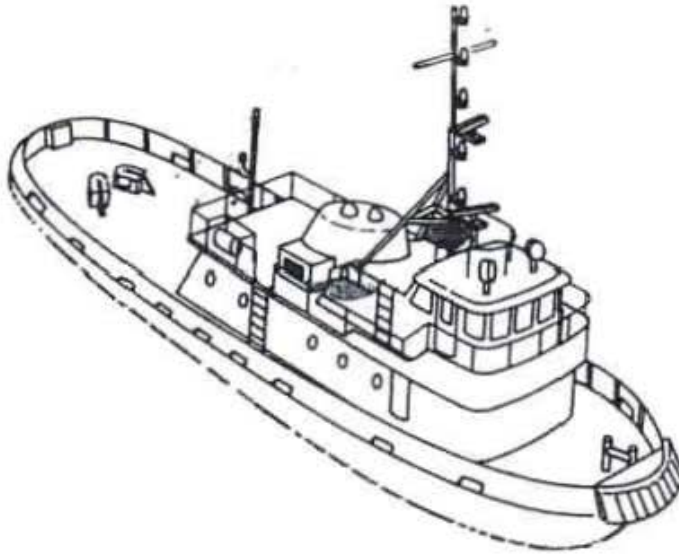


Fig.11: Buque de propulsión mecánica que empuje hacia proa o remolque por el costado.
Remolcador de menos de 50 m. de eslora.

COPIA FIEL



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

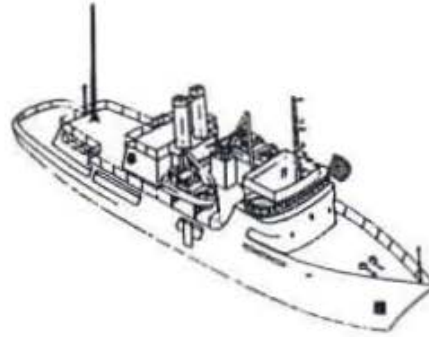


Fig.12: Buque de propulsión mecánica remolcando por popa.
Longitud de remolque 200 m. o menos.
La luz de tope de popa es opcional para buques de menos de 50 m. de eslora.

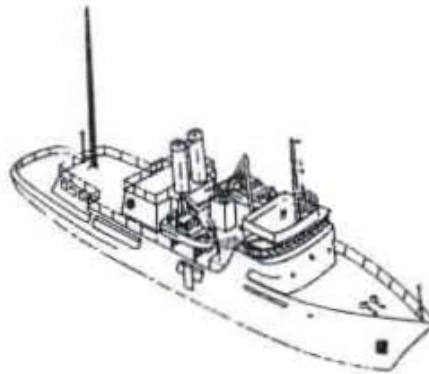


Fig.13: Buque de propulsión mecánica remolcando por popa.
Longitud de remolque 200 m. o menos.
Cuando se exhiben las lures de tope de palo a popa por remolque o empuje, se requiere la luz de tope de palo a proa.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



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.

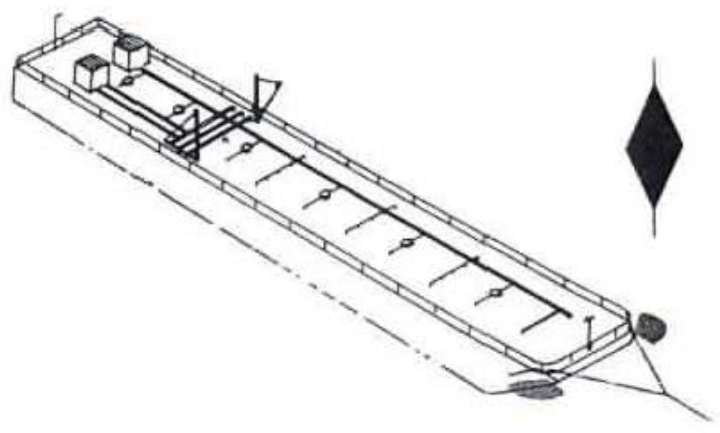


Fig.14: Buque u objeto remolcado: Longitud de remolque: excede los 200 m.

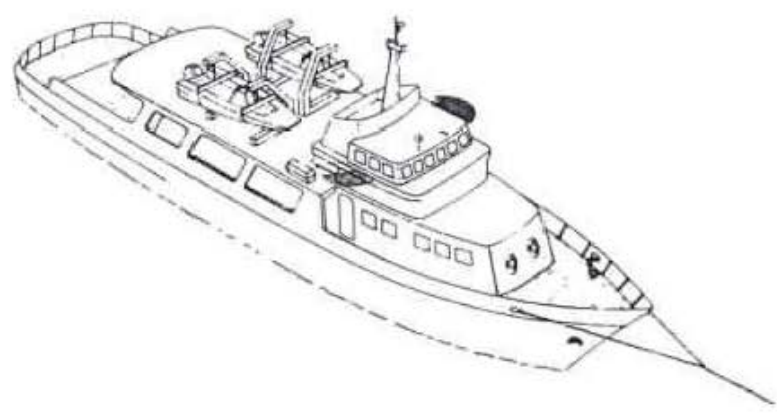


Fig.15: Buque remolcado: Longitud de remolque: 200 m o menos.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



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.

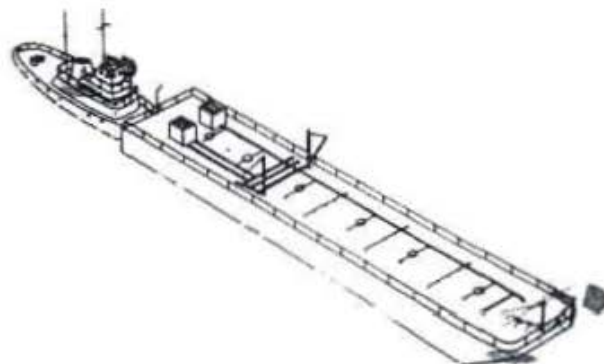


Fig.16: Buque empujando hacia proa, no constituyendo una unidad compuesta, de eslora total superior a 200 metros.

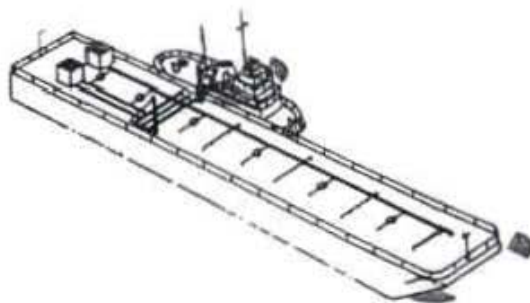


Fig.17: Buque remolcado por el costado.

(*) Significa remolque abarloado.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



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.

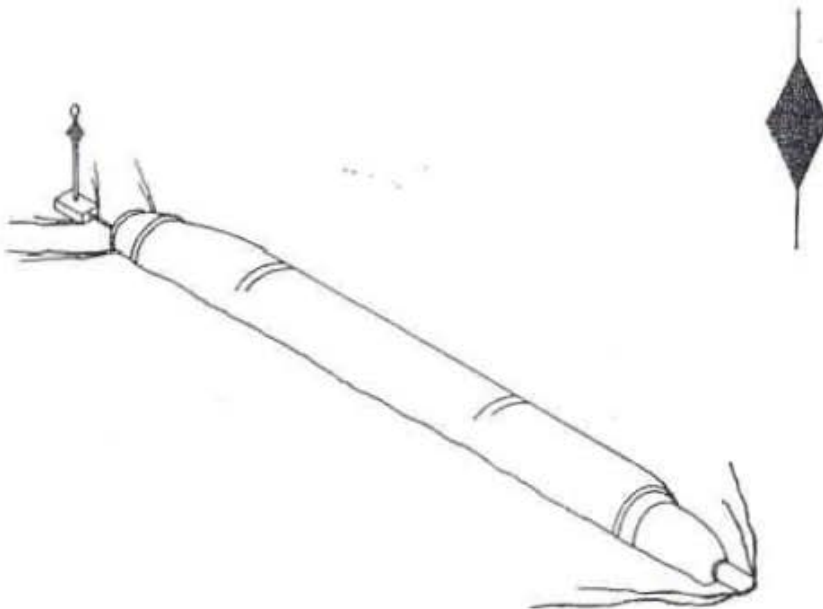


Fig.18: Objeto remolcado, poco visible y semi-sumergido.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



- 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.

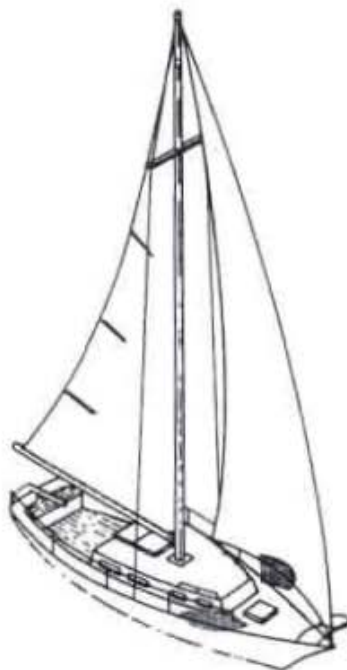


Fig 19: Buque de vela en navegación.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



- 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.

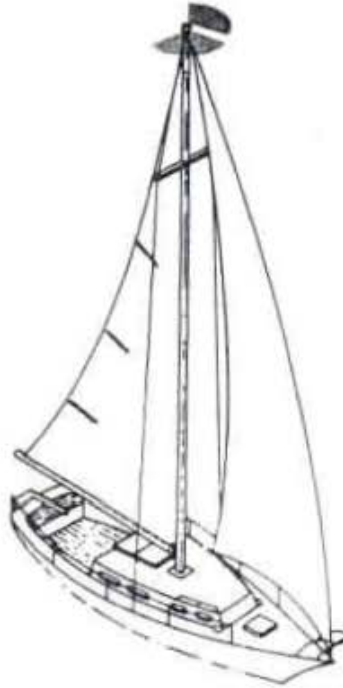


Fig.20: Buque de vela en navegación de menos de 20 m. de eslora.

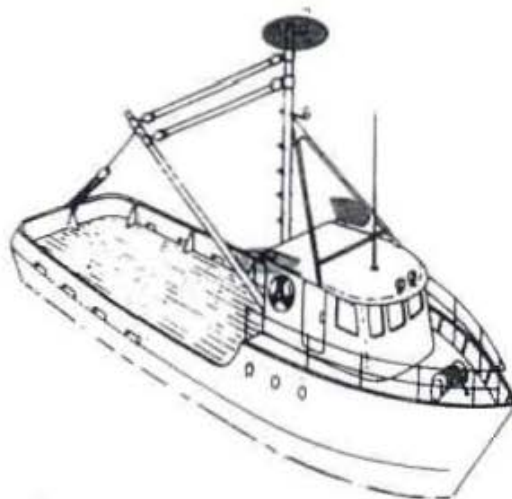
COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

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.



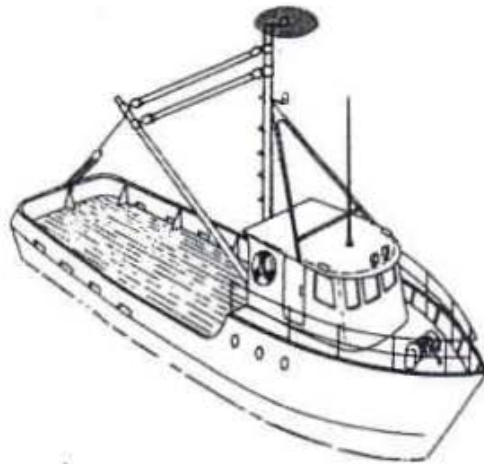
Cuando el aparejo largado se extiende a más de 150 m a partir del buque, una luz blanca todo horizonte o cono con el vértice hacia arriba en dirección del aparejo

Fig.25: Buque dedicado a la pesca con arrancada

(*) En movimiento a través del agua.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



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

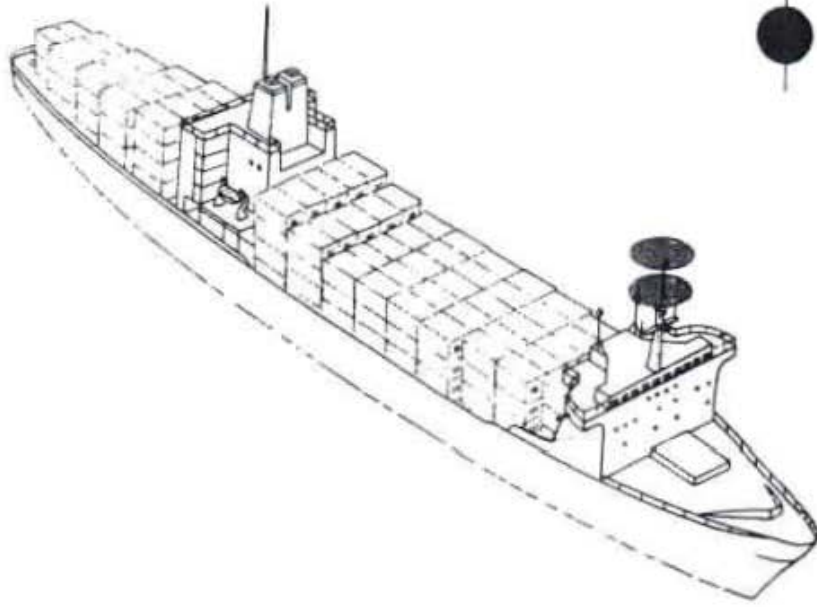


Fig.27: Buque sin gobierno.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

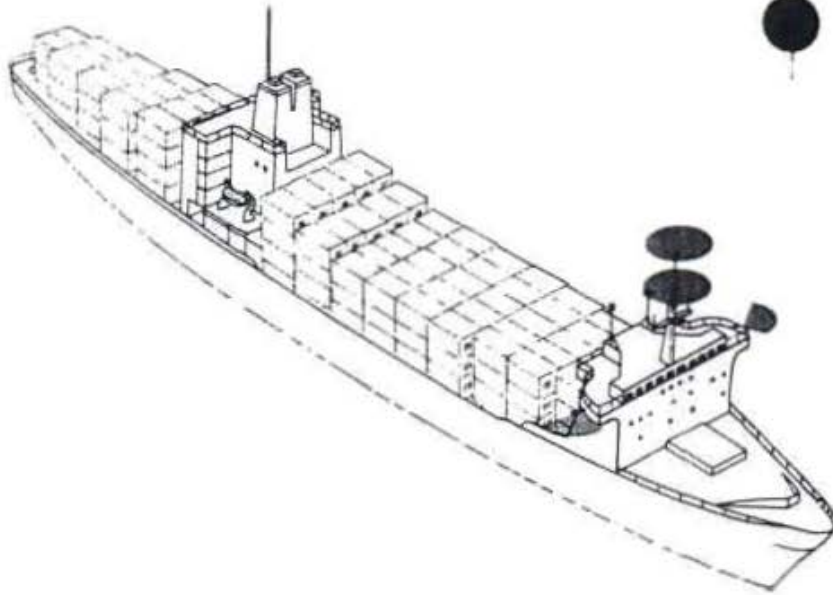
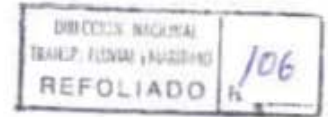


Fig.28: Buque sin gobierno, con arrancada.

- 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.

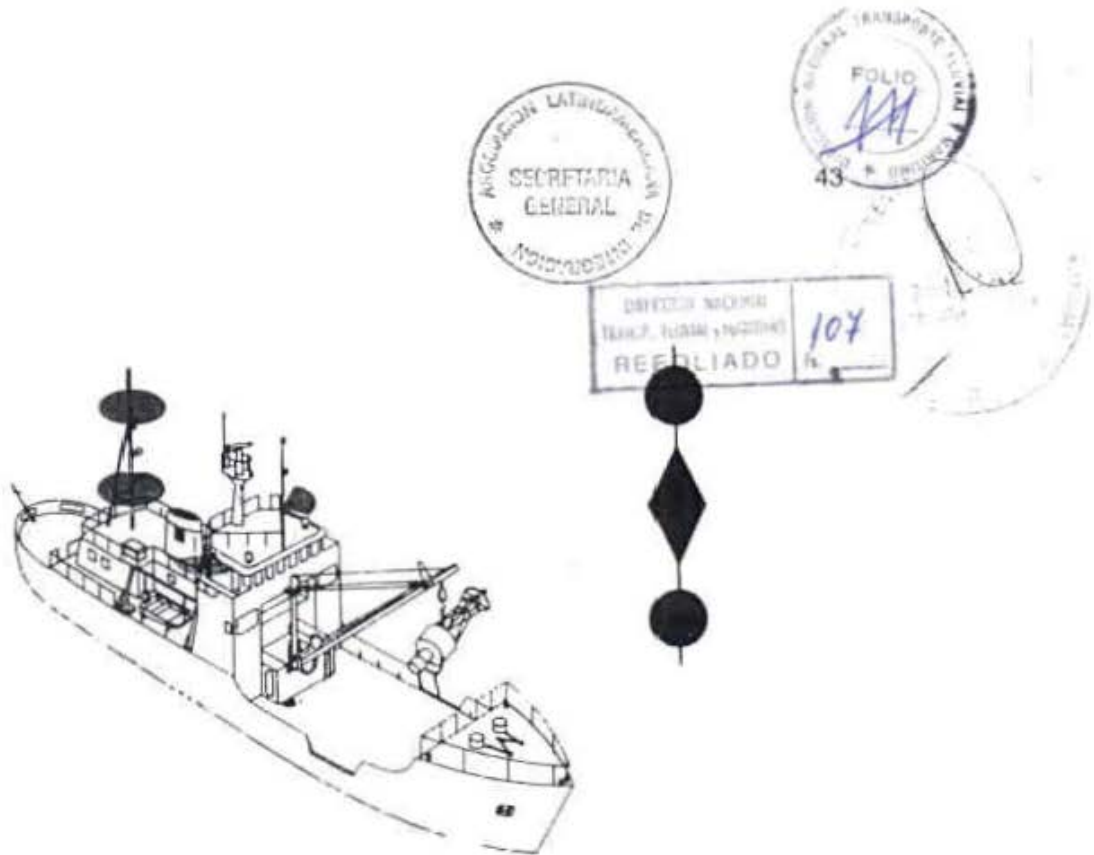


Fig. 29. Buque con capacidad de maniobra restringida, con arrancada y eslora de menos de 50 m.

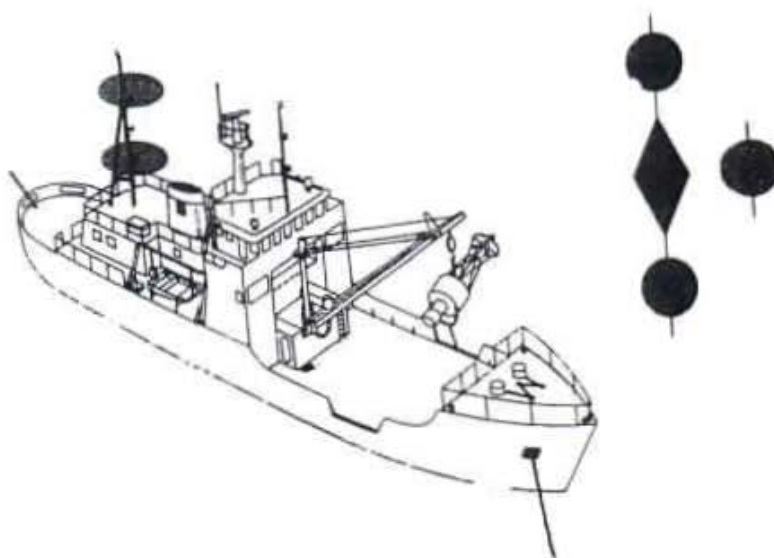


Fig. 30. Buque con capacidad de maniobra restringida, fondeado y eslora menor de 50 m.

COPIA FIEL



- 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.

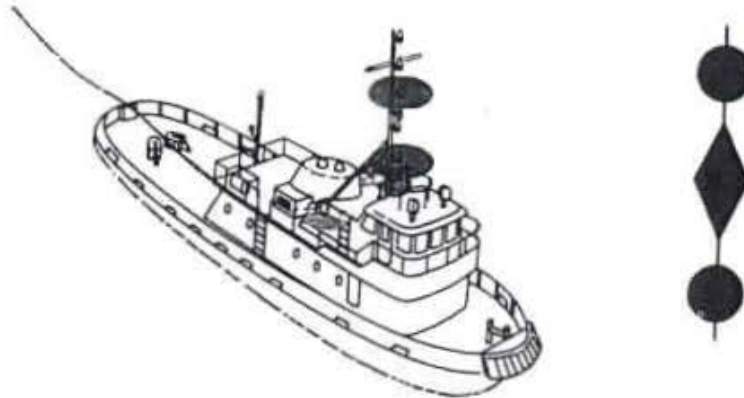


Fig.31: Buque dedicado a operación de remolque que restringe en extremo la capacidad del remolcador como la de su remolque para apartarse de su derrota; la longitud de remolque no excede los 200 m., eslora del remolcador menos de 50 m.

- 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.

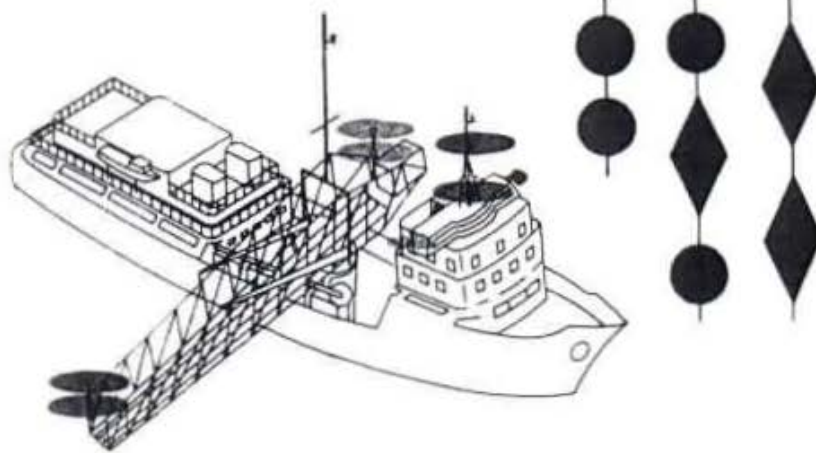


Fig.32: Buque dedicado a operaciones de dragado o subacuas cuando restrinjan su capacidad de maniobra; navegando con obstrucción en su banda de estribor.

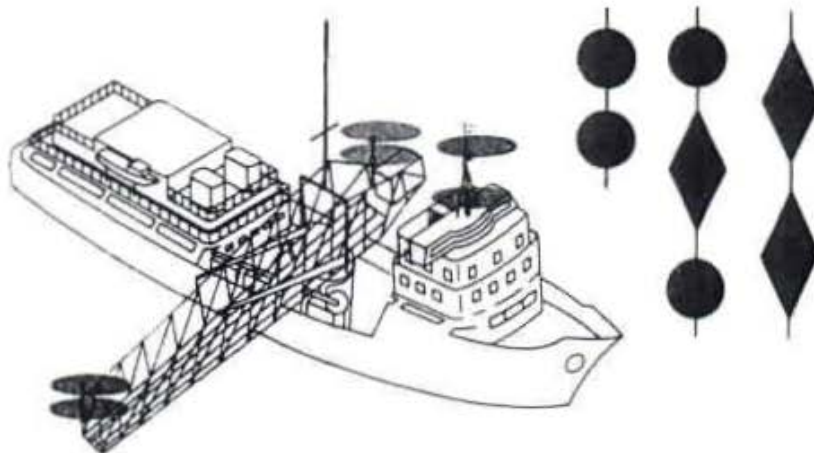


Fig.33: Buque dedicado a operaciones de dragado o subacuas cuando restrinjan su capacidad de maniobra; parado con obstrucción en su banda de estribor.

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

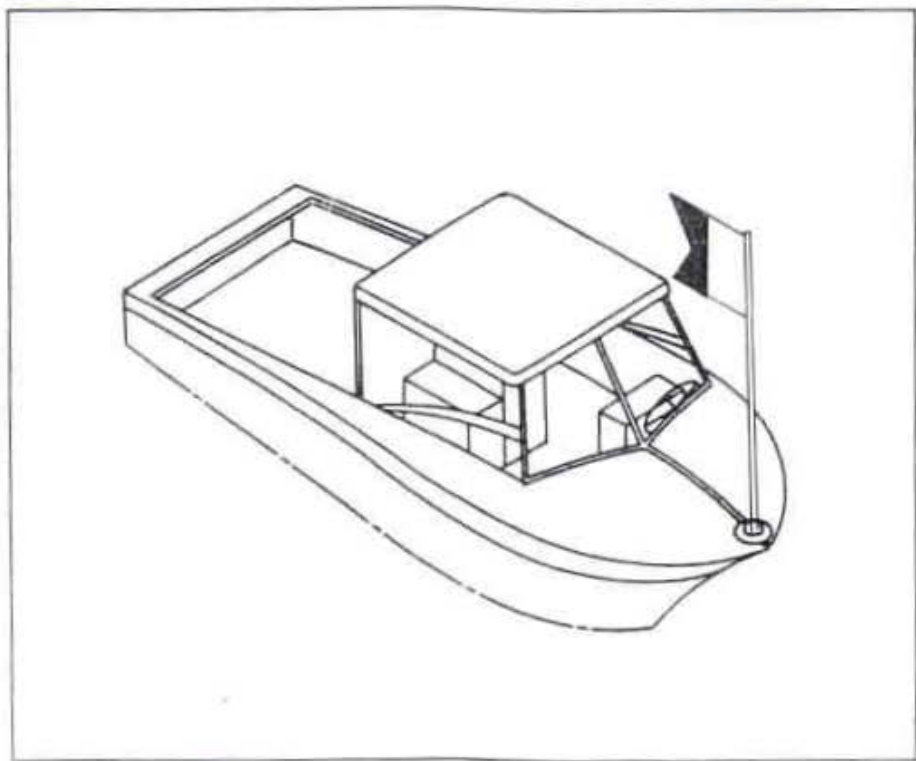


Fig.34: Embarcación pequeña dedicada a operaciones de buceo.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

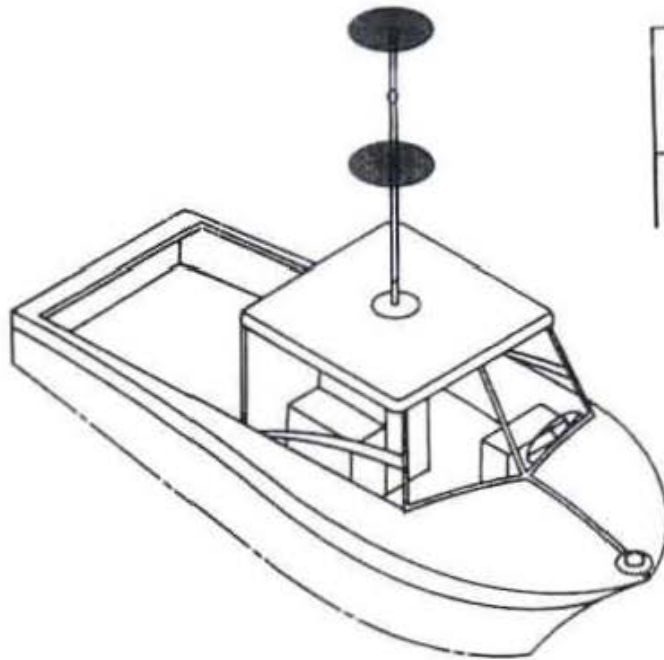


Fig.35: Embarcación pequeña dedicada a operaciones de buceo.

- 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

43.

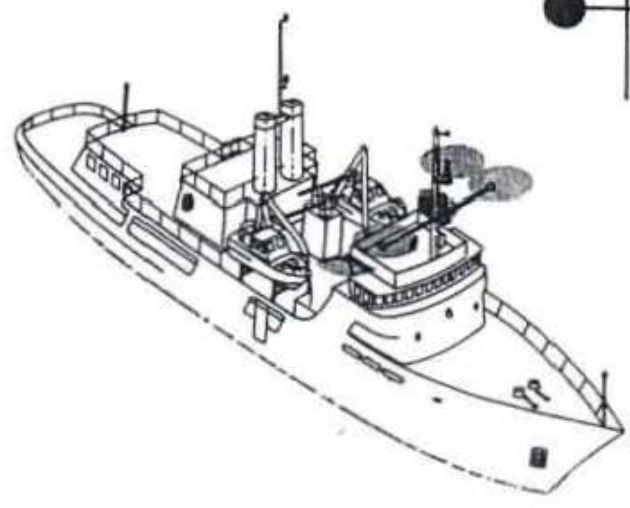


Fig.36: Buque dedicado a operaciones de limpieza de minas de menos de 50 m. de eslora

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

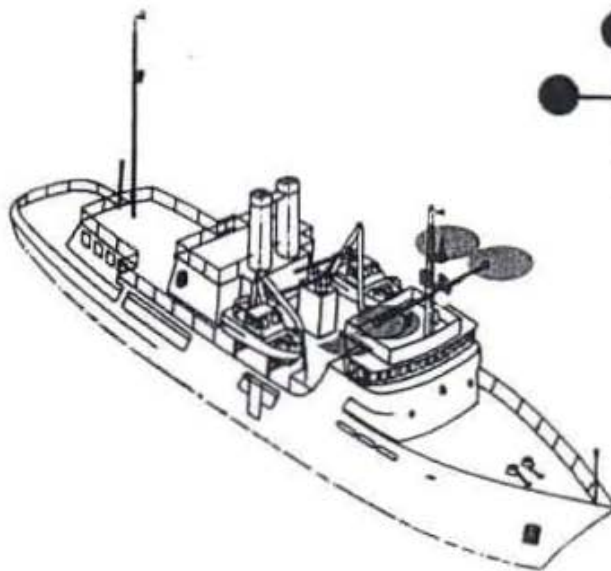


Fig.37: Buque dedicado a operaciones de limpieza de minas

- 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

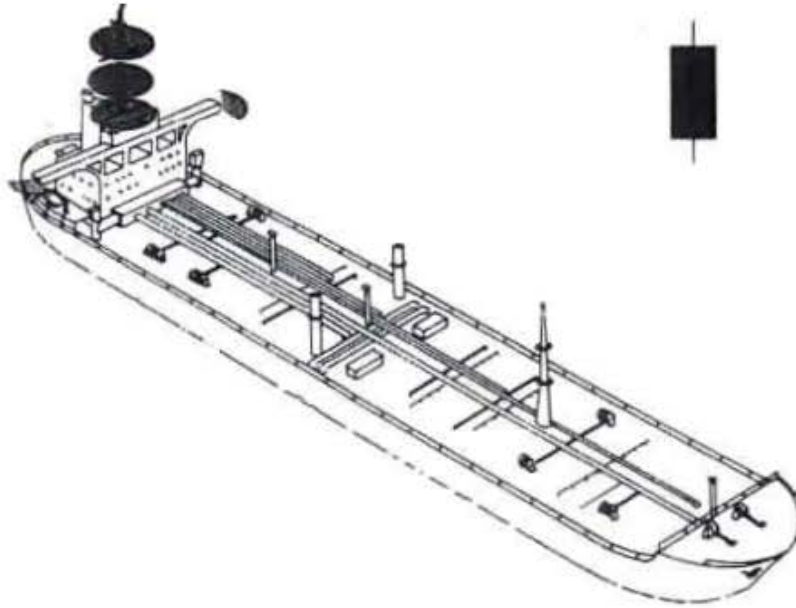


Fig.38: Buque restringido por su calado

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 marcaje prescritas para las embarcaciones de su misma eslora.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

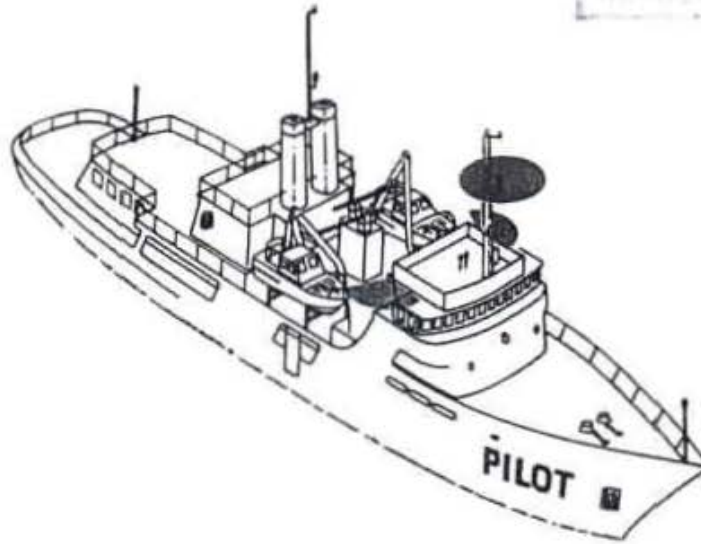


Fig.39: Embarcación de práctico en movimiento

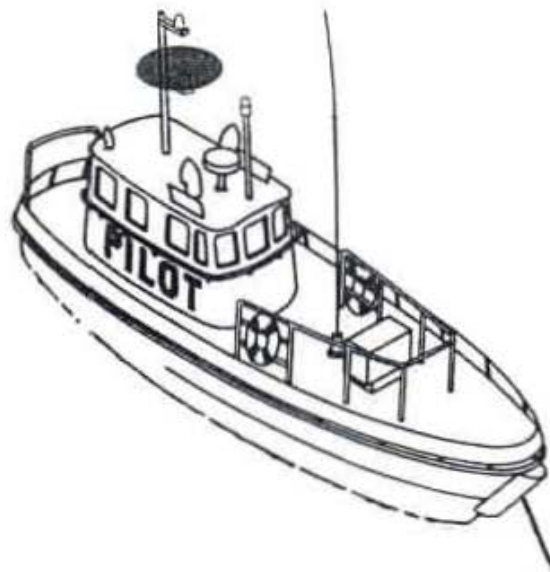


Fig.40: Embarcación de práctico fondeada y de menos de 30 m. de eslora

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

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.

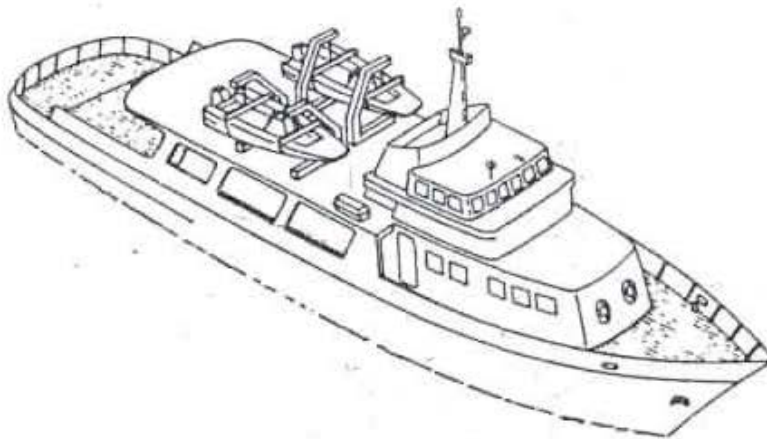


Fig.41: Buque fondeado de menos de 50 m. de eslora



COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



114

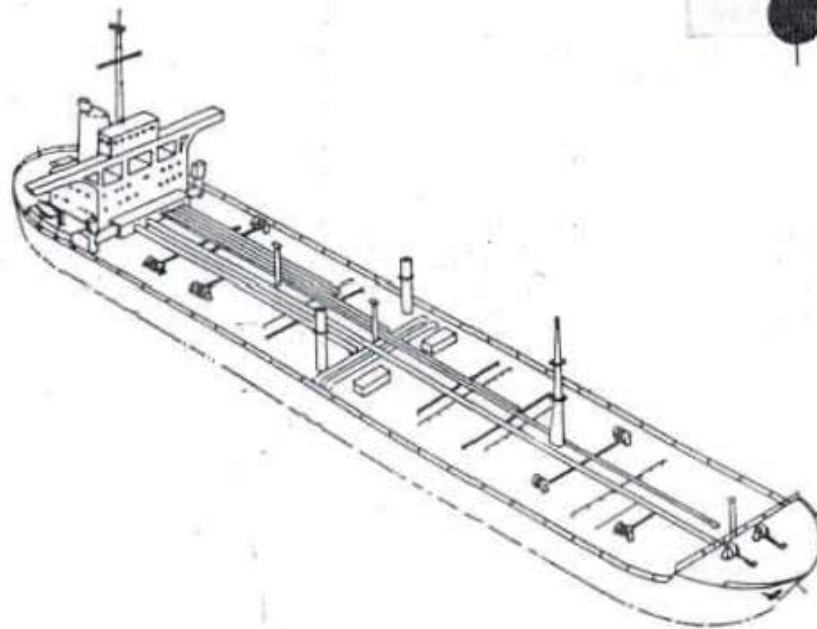


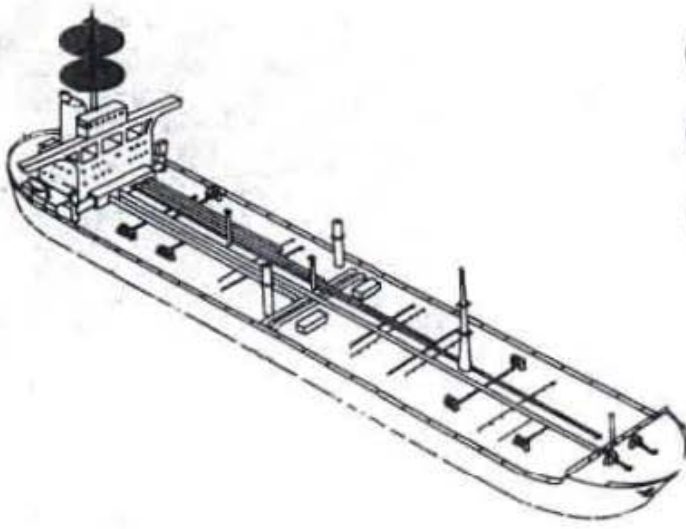
Fig.42: Buque fondeado con iluminación en cubierta

- 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

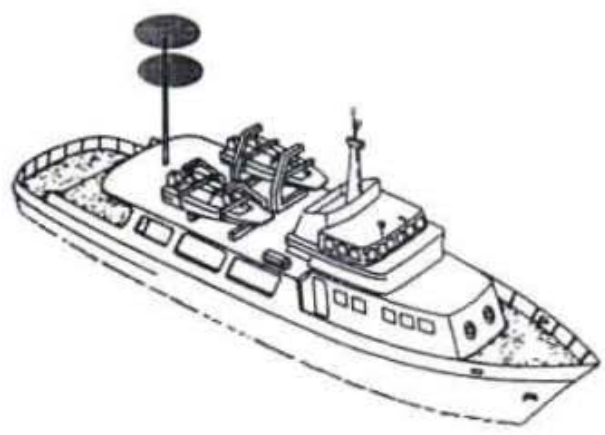
IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

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



REFOLIADO
 DIRECCION NACIONAL
 DE TRANSPORTE MARITIMO Y AEREO
 118

Fig.43: Buque varado.



REFOLIADO

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

COPIA FIEL

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



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

- Quando 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**

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

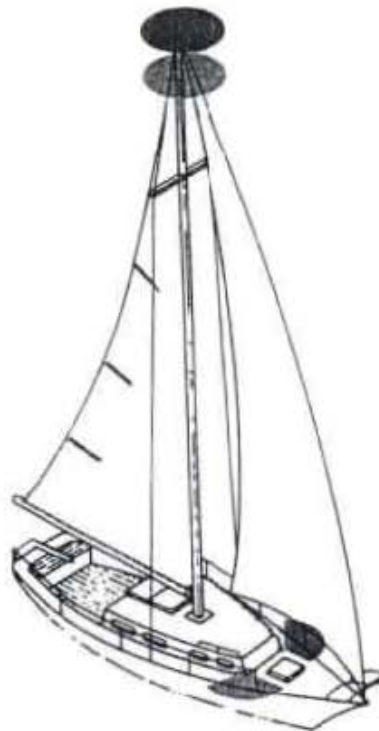


Fig.21: Buque de vela en navegación.

COPIA FIEL

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

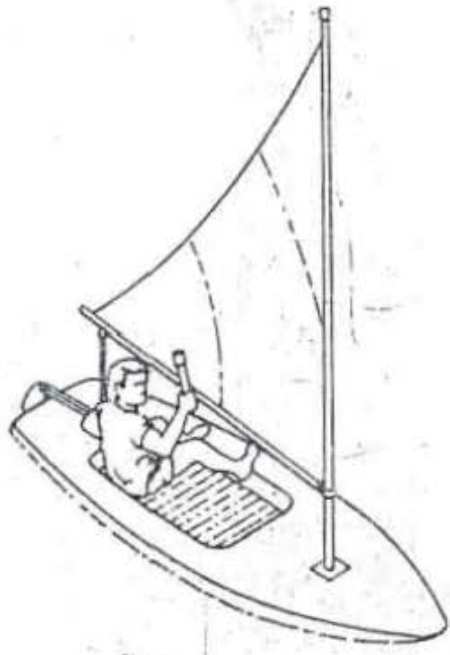


Fig.22: Buque de vela en navegación de menos de 7 m. de eslora.

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



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

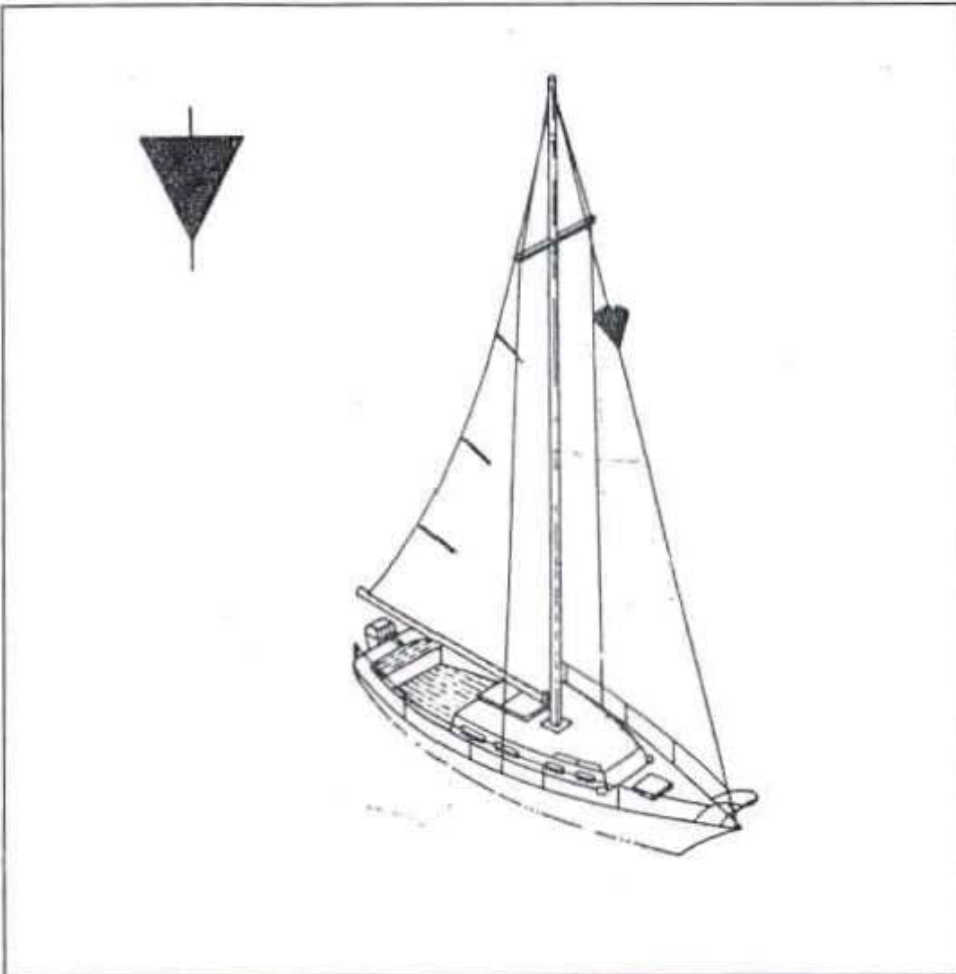


Fig.24: Buque de vela en navegación que también es propulsado mecánicamente.

COPIA FIEL

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



- 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



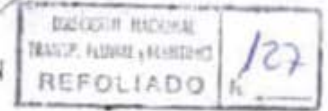
126

- 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.



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

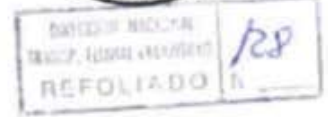


Fig. 45

COPIA FIEL

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



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).



- 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



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.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

COPIA FIEL



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:

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

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



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



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.



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.

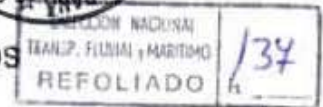
Los buques dedicados a la pesca con artes de cerco con jareta, podrán mostrar dos luces amarillas en línea vertical. Estas luces emitirán destellos alternativamente, cada segundo, con idéntica duración de encendido y apagado. Únicamente se podrán exhibir estas luces cuando el buque esté obstaculizado por su aparejo de pesca.

COPIA FIEL



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



| Eslera 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



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



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



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



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



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



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

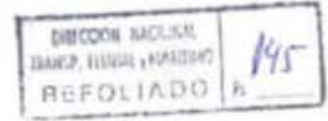
Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

[Handwritten Signature]
 Adolfo Castells Mendivil

22 FEB. 2012

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

[Handwritten Signature]
 Dra. Luciana Operti
 Asesoría Jurídica



**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

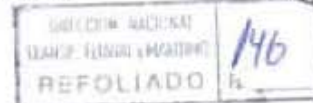
COPIA FIEL



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.

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



La determinación de los arqueos bruto y neto deberá ser efectuada de acuerdo a lo establecido en el Anexo I del presente Reglamento.

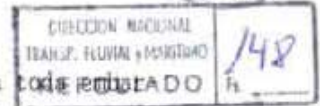
El cálculo de los volúmenes para la determinación de los arqueos deberá ser efectuado conforme al Anexo II del presente Reglamento.

ARTICULO 6

EXPEDICION DE CERTIFICADOS

1) Se expedirá un Certificado de Arqueo de la Hidrovía a toda 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.



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 AERONAVES Y MARITIMO
VERIFICADO
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



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.



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 cuyas características estructurales hicieran ilógica o imposible la aplicación de estas Reglas. En tal caso la Administración comunicará al Comité (C.I.H.) detalles relativos al método seguido para determinar el arqueo, con objeto de los transmita a los Países Signatarios a título informativo.

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, y bajo la cual todas las aberturas en los costados de la embarcación están dotadas de medios permanentes de cierre estanco. En una embarcación con una cubierta superior escalonada, se tomará como cubierta superior la línea mas baja de la cubierta expuesta a la intemperie y su prolongación paralelamente a la parte mas elevada de dicha cubierta.

2) Puntal de trazado

a) El puntal de trazado es la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta la cara inferior de la cubierta superior en el costado. En las embarcaciones de madera y en los de construcción mixta, esta distancia se medirá desde el canto inferior del alefriz. Cuando la forma de la parte inferior de la cuaderna maestra es cóncava o cuando existen tracas de aparadura de gran espesor, esta distancia se medirá desde el punto en que la línea del plano del fondo, prolongada hacia el interior, corte el costado de la quilla.

IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

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



REFOLIADO 152

b) En las embarcaciones que tengan trancaniles 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 trancanil fuera de forma angular.

c) Cuando la cubierta superior sea escalonada y la parte elevada de dicha cubierta pase por encima del punto en el que ha de determinarse el puntal de trazado, 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.

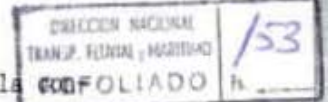
5) Espacios excluidos

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]



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.



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]



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 construídas de metal y hasta la superficie exterior del forro o la cara interior de las superficies estructurales de limitación en las embarcaciones construídas 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



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]



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.



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]



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.



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. | | | | | |

Handwritten signatures and initials on the left margin.

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

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

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

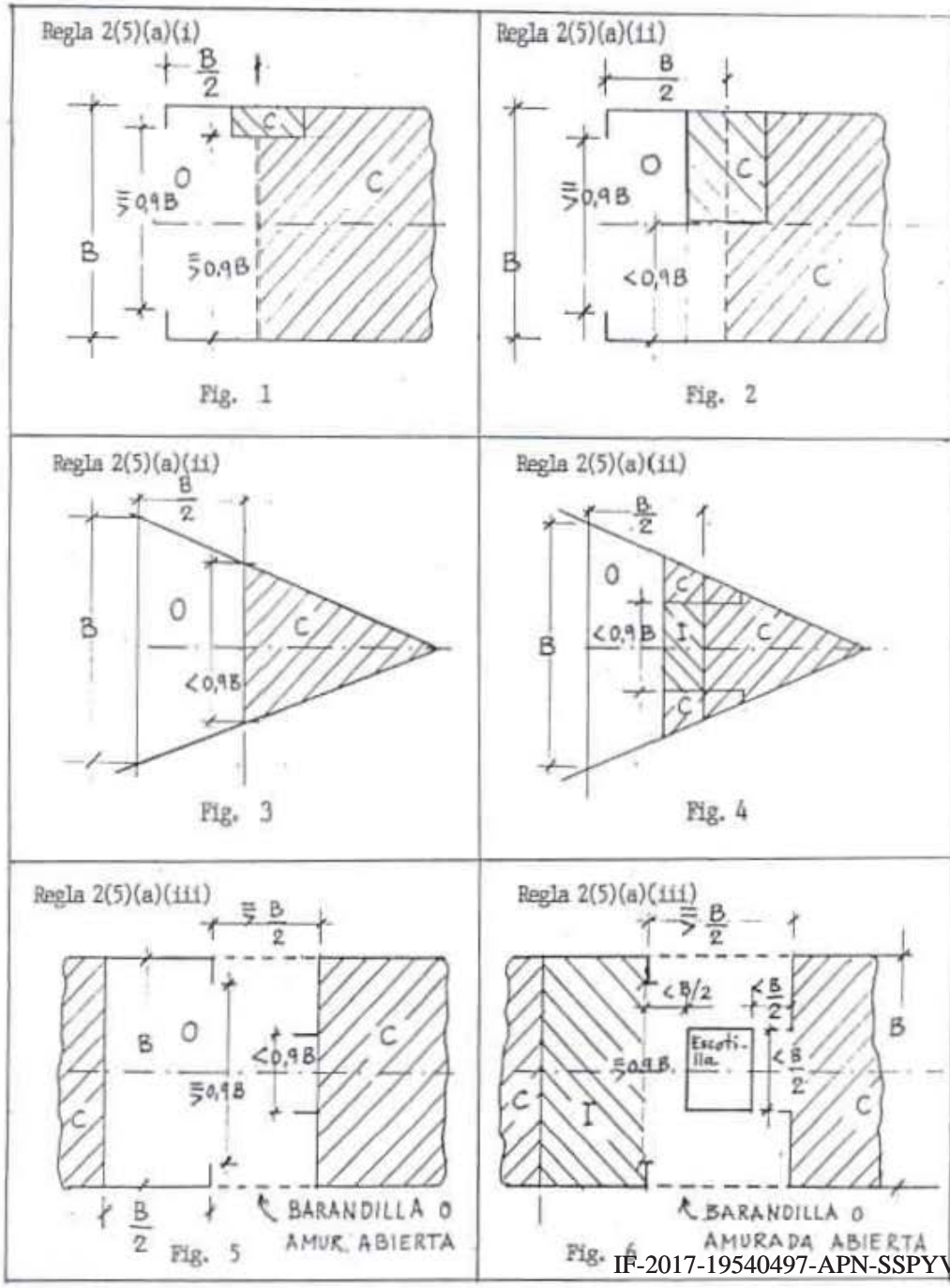
En los buques con tranconiles redondeados la manga se mide como se indica en la Figura 11.

COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE MARITIMO Y AERONAUTICO
REFOLIADO 162

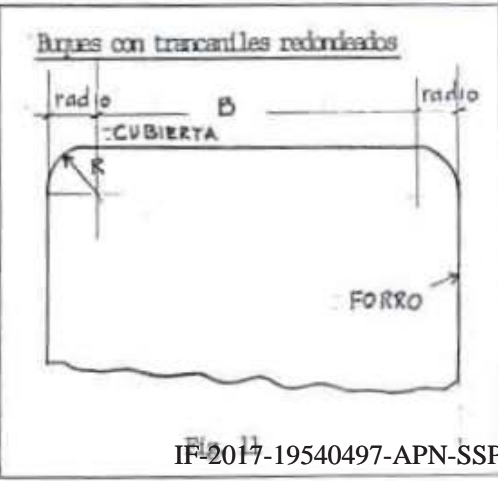
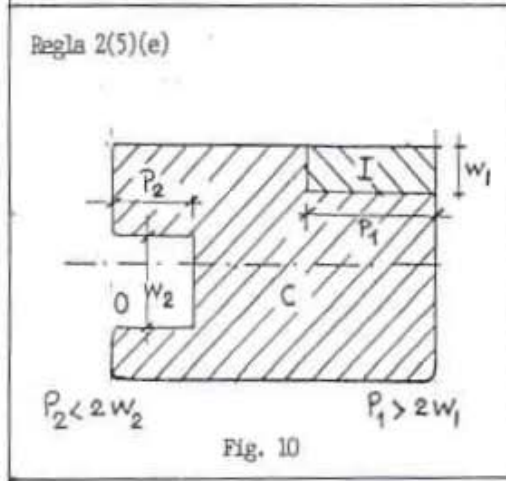
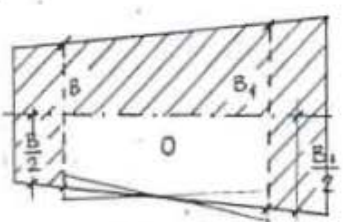
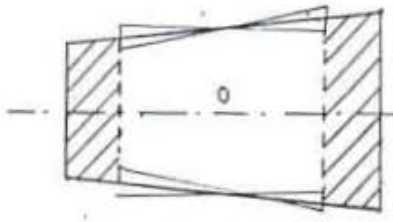
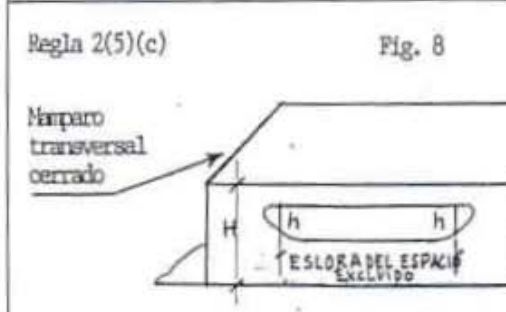
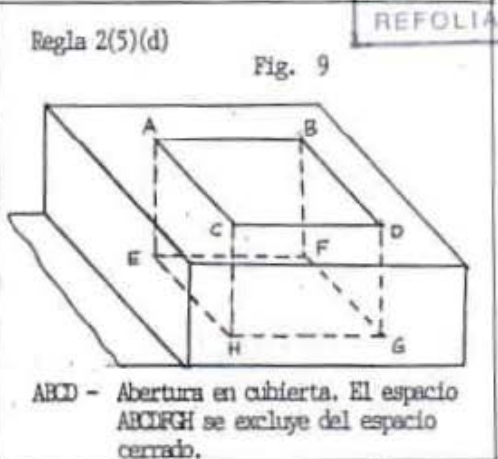
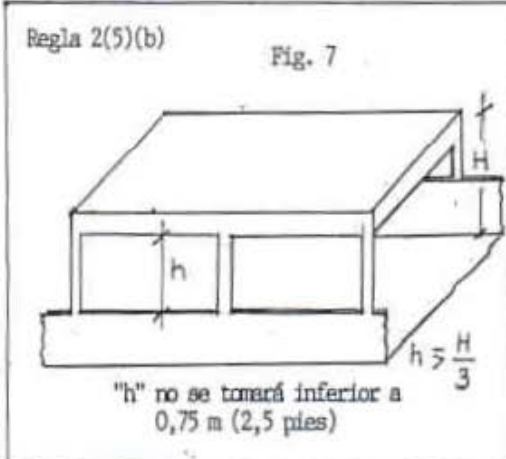
[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]



IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR



IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

2) Figuras mencionadas en el Apéndice 2

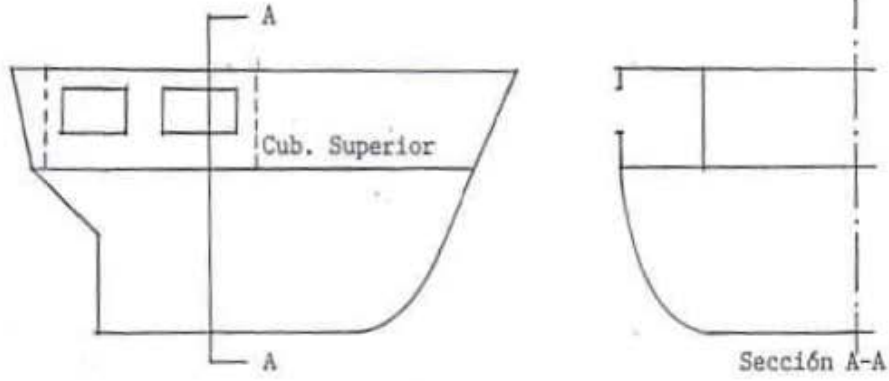


Figura 12

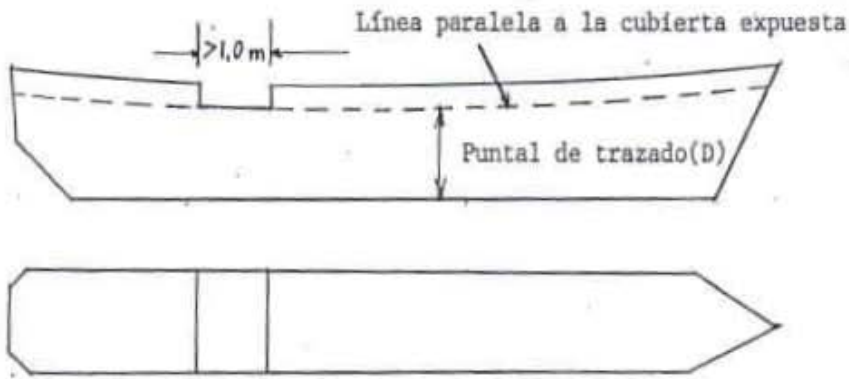


Figura 13

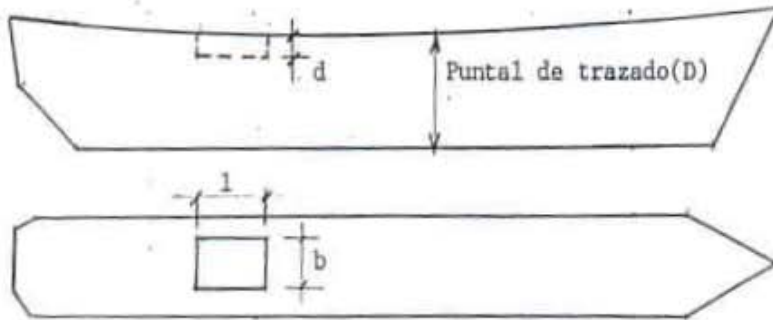


Figura 14

2) Figuras mencionadas en el Apendice 2

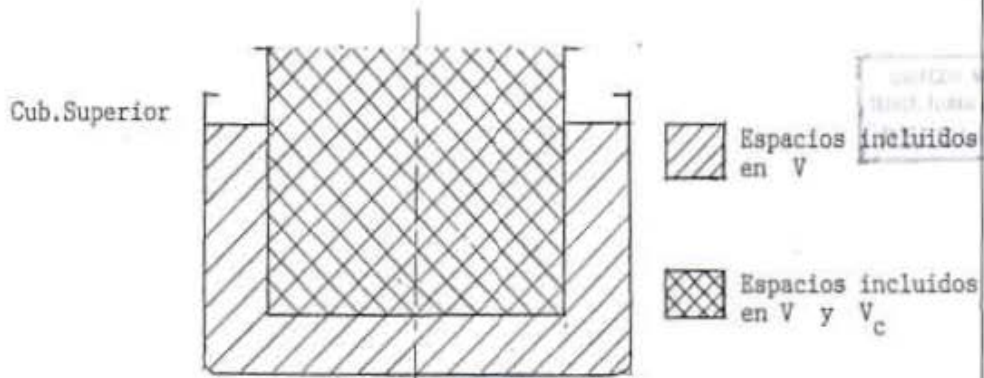


Figura 15

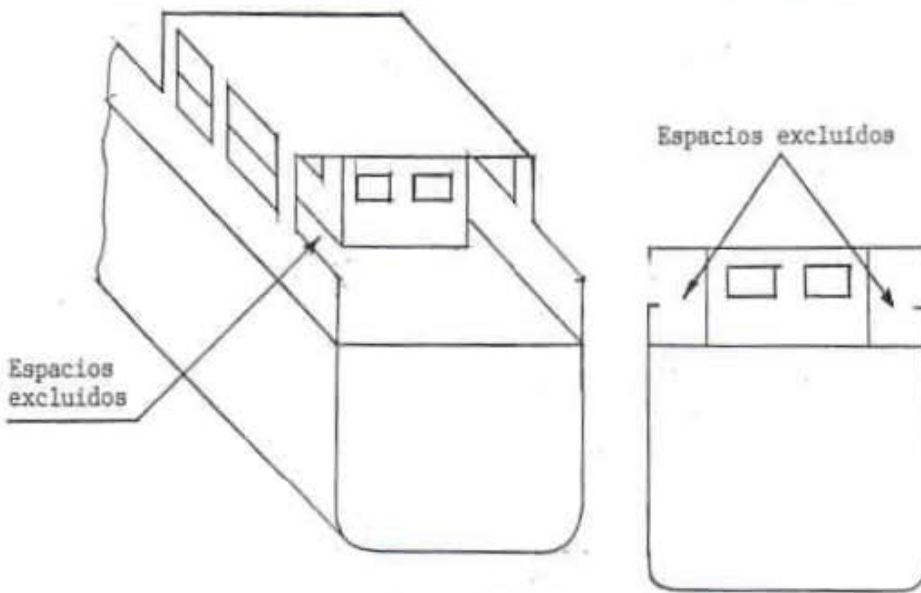


Figura 16

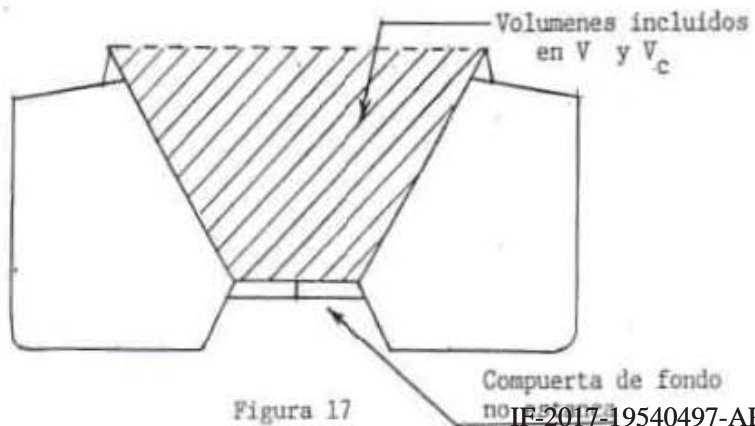


Figura 17

IP-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

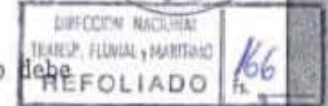


REGLAMENTO DE ARQUEO DE LA HIDROVIA



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



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



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.



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 CUBIQUINO
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



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.



REGISTRO DE LOS REGLAMENTOS DICTADOS POR EL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA (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



Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

J. A. Z. L.
 José Artur Denot Medeiros
 DIRECCION NACIONAL TRANSP. TERRESTRE Y AEREO
 SECRETARIA DE TRANSPORTES
 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



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

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.



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).



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



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



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



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:

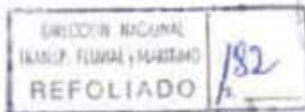
- Norte: Km 310 Río Paraná
 - Sur: Km 240 Río Paraná
 - Puntos de Ruta: Río Paraná Guazú
 Aguas Arriba:
 Km 240 HCP. Entrada al Sistema.
 Km 285 ETA y HCP.
 Km 310 ETA y HCP Salida del Sistema.

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.



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



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.



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



- 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



- 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.
 - ETÀ.
 - 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



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.



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



- 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

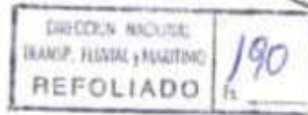
IMPLEMENTACION

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.



ANEXO I

CARTOGRAFIA



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



| | |
|-------------|--|
| 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



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 EMISIONES 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 |

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 Muthino | 16 | ASD XX/24HS. | 0,035 | X |



IF-2017-19540497-APN-SSPYVN#MTR

página 369 de 658

COPIA FIEL



DEPARTAMENTO NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES
 TRANSP. FISIOM. Y MONTAJE
 REFOLIADO 194

FOLIO 176



PARAGUAY

| NOMBRE DE LA COSTERA | SEÑAL DISTINTIVA | AREA DE RESPONSABILIDAD | CANAL O 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 O 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 | |



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 Hidrovía, 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



Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:


José Artur Denot Medeiros

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

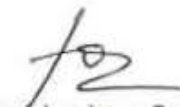

Efraín Darío Centurión

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