

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

Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia
22 y 23 de agosto de 1996

- I. Las Delegaciones del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) se reunieron en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia, los días 22 y 23 de agosto de 1996, precedido por la Reunión de Grupos Técnicos, los días 19, 20 y 21 del mismo mes y año.
- II. La integración de las respectivas Delegaciones se encuentra indicada en el Anexo I del presente Informe, como así también la nómina de los representantes de los distintos Organismos asistentes, de los miembros de la Secretaría Ejecutiva del Comité y de la Unidad Coordinadora.
- III. La apertura de la reunión estuvo a cargo del Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Dr. Antonio ARANIBAR QUIROGA, quien dió la bienvenida a las Delegaciones y dejó formalmente inaugurada la XXIIa. Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná, el texto de su discurso figura como Anexo II.
- IV. Se procedió a la elección de las autoridades de la Reunión, recayendo la Presidencia en la persona del Lic. Victor RICO FRONTAURA, Jefe de la Delegación de Bolivia, la Vice-Presidencia a cargo del Cap. Enrique OYHAMBURU de la Delegación Argentina y la Relatoría a cargo del Ing. Freddy ALCAZAR GONZALEZ, de la Delegación de Bolivia, con apoyo de la Secretaría Ejecutiva.
- V. Posteriormente se aprobó el siguiente Temario:
 1. Informe de las Actividades de la Secretaría Ejecutiva.
 2. Informe de las Actividades de la Unidad Coordinadora.
 3. Informe del Grupo Asesor Ambiental.
 4. Informe del Grupo Asesor Naval.
 5. Informe de los Grupos Técnicos.
 6. Informe Final (Borrador) del Módulo A - Producido por
HIDROSERVICE.-

7. Recepción y lectura del Informe Anual de la Comisión del Acuerdo.
8. Sistema de Información de la Hidrovía -Términos de Referencia -ALADI.
9. Informe del Representante de la Unión Europea.

VI. Pasando al tratamiento del Punto 1, el Secretario Ejecutivo informó sobre las actividades desarrolladas por la Secretaría en el período comprendido entre la Reunión de Jefes de Delegaciones (Buenos Aires, República Argentina, 19/06/96 y la presente, resaltando las reuniones mantenidas con los organismos internacionales y regionales involucrados en el proyecto; como así también la reunión mantenida con representantes de las Comunidades Indígenas de Brasil, el Sr. Marcos TERENA y de Bolivia, el Sr. Neque PICANERAY.

VII. En relación al punto 2, el Asesor Técnico Principal (ATP), presentó las principales actividades desarrolladas por la Unidad Coordinadora, correspondiente al período del 16/06/96 hasta el 16/08/96, que fue acompañado de los estudios del Módulo A y B1 a cargo del Consorcio HIDROSERVICE-LOUIS BERGER-EIH y del Módulo B2, a cargo del Consorcio TAYLOR-GOLDER-CONSULAR-CONNAL.

El Asesor Técnico Principal resaltó los principales puntos sobre el cumplimiento de los Consorcios a los Términos de Referencia y al Cronograma Integrado y concluyó sugiriendo la creación o formación de una Comisión Especial integrada por técnicos de los Países Signatarios, encargados de acompañar la revisión de los informes presentados por las Consultoras, en forma conjunta con la Unidad Coordinadora. Asimismo, esta Comisión servirá para dar inicio a la transferencia de la documentación del proyecto por la Unidad Coordinadora.

VIII. El Presidente del Grupo Asesor Ambiental (GAA), en representación del mismo, procedió a dar lectura al Acta del GAA de fecha 21/08/96, manifestando entre otros temas, la propuesta de un Cronograma de Actividades, como así también la necesidad de efectuar la IIIa. Reunión de Participación Pública en alguna localidad del área de influencia directa del programa de los países de Argentina, Bolivia o Brasil; sugiriendo su realización para el 28 de noviembre próximo.

IX. El Presidente del Grupo Asesor Naval (GAN), dió lectura al Acta, brindando un detallado informe de las tareas desarrolladas.

Al respecto, las Delegaciones manifestaron la necesidad de contar con un presupuesto aproximado del Plan Cartográfico de la Hidrovía.

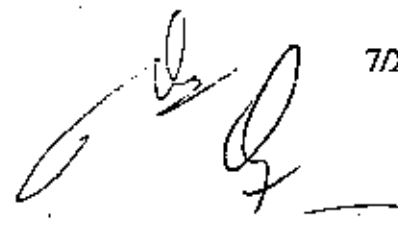
X. Respecto al punto 5 del Temario, el Jefe de Grupos Técnicos de la Delegación de Bolivia, dió lectura al Informe Final de los Grupos, resaltando la necesidad de

implementar un mecanismo más ágil para la comunicación entre las Delegaciones y sus especialistas.

- XI. Con relación al punto 6, el Asesor Técnico Principal, realizó una detallada explicación sobre el Borrador del Informe Final - Módulo A, que dió lugar a un sustancioso y profundo intercambio de opiniones entre los señores Jefes de Delegación y los representantes del BID, PNUD y UNOPS.
- XII. Con relación al punto 7, se recibió del Delegado Ejecutivo de la Comisión del Acuerdo el Informe Anual de la misma.
- XIII. En cuanto a la Cooperación por parte de la Unión Europea al Programa Hidrovía, el representante de la misma informó, al CIH que a mediados de septiembre se procederá a la selección de la Consultora, que tendrá a su cargo las tareas correspondientes a la Fase I - Establecimiento del Programa de Necesidades de los Puertos de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
- XIV. Con referencia al punto 9, el Secretario General Adjunto de la ALADI presentó los Términos de Referencia para el Sistema de Información de la Hidrovía, el cual fué elaborado conjuntamente con la Unidad Coordinadora, conforme al mandato de la XXIIa. Reunión del CIH.

Destacándose que el proyecto contiene tres fases: de factibilidad, desarrollo y consolidación del sistema. En esta oportunidad se comenzará con la primera fase para lo cual se solicitará recursos externos.

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

- 1/XXII. Aprobar el Informe de las Actividades desarrolladas por la Secretaría Ejecutiva.
- 2/XXII. Aprobar el Informe de Avance de las Actividades desarrolladas por la Unidad Coordinadora.
- 3/XXII. Aprobar el Acta del Grupo Asesor Ambiental.
- 4/XXII. Aprobar el Informe del Grupo Asesor Naval.
- 5/XXII. Aprobar el Informe Final de los Grupos Técnicos.
- 6/XXII. Encomendar al Grupo Asesor Naval para que elabore un presupuesto del Plan Cartográfico.
- 7/XXII. Encomendar a la Secretaría Ejecutiva, envíe a la CPTCP el Proyecto de Reglamento del Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros, a objeto que hagan conocer sus comentarios con carácter previo a la aprobación por parte del Comité.
- 

- 8/XXII. Encomendar a la Secretaría General de la ALADI, para que realice las gestiones de obtención de recursos externos no reintegrables, a fin de iniciar la ejecución de la primera Fase del proyecto para el establecimiento del Sistema de Información de la Hidrovía. Dichas gestiones deberán ser informadas a la Secretaría Ejecutiva.
- 9/XXII. Conformar la Comisión Especial, debiendo los países designar sus técnicos e informar a la Secretaría Ejecutiva antes del 6 de septiembre.
- 10/XXII. Encomendar a la Secretaría Ejecutiva convoque para el día 16 de septiembre a la Comisión Especial en Buenos Aires.
- 11/XXII. Efectuar la XXIIIa. Reunión del CIH, en la República Argentina, en lugar y fecha a proponer por la Delegación anfitriona.
- XVI. Las Delegaciones de la República Argentina, República Federativa del Brasil, República del Paraguay y República Oriental del Uruguay, expresaron su agradecimiento a las Autoridades de la República de Bolivia por la cálida acogida y hospitalidad que les dispensaron durante la realización de la presente Reunión.
- Haciendo extensiva este agradecimiento a la Secretaría Ejecutiva y a la Unidad Coordinadora, por la tarea desarrollada.
- XVII. También expresaron su reconocimiento, por el permanente apoyo prestado al CIH por parte del BID, PNUD, UNOPS, FONPLATA, UE y la ALADI.
- XVII. La Reunión clausuró sus deliberaciones el día 23 de agosto de 1996, con la aprobación del Acta Final.




REPUBLICA ARGENTINA



REPUBLICA DE BOLIVIA



REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL



REPUBLICA DEL PARAGUAY



REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

Grupo a través de la Secretaría Ejecutiva.



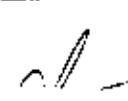

- XIII. Respecto al Punto 5 del Temario, el Coordinador de los Grupos Técnicos de la Delegación Uruguaya procedió a comentar los informes realizados entre los días 4 y 6 de diciembre por los Grupos Técnicos y dio lectura de las recomendaciones que éstos efectuaron al CIH.
- XIV. En relación con los Términos de Referencia para la selección del Consultor para el Estudio "Desarrollo en las Zonas Productivas en las Areas de Influencia Portuaria" (Tema 6), los grupos técnicos recomendaron al CIH su aprobación, encomendando a la Secretaría Ejecutiva ajustar el uso de los términos "intermodal" y "multimodal" a las recomendaciones internacionales y el texto a eventuales observaciones de forma que pudiera plantear la Secretaría Ejecutiva de FONPLATA.
- XV. Con relación al tema 7, "Unión Europea" - "Misión Puertos Hidrovía", la Secretaría Ejecutiva informó acerca de lo actuado hasta el momento y agregó la documentación producida en la reunión de coordinación realizada el día 21 de noviembre próximo pasado en la Ciudad de Buenos Aires.
- XVI. En relación al tema 8, el Dr. Enrique BUCHER informó sobre el desarrollo del Programa de Participación Pública llevado a cabo el día 6 de diciembre en la Ciudad de Maldonado, con la participación de ONGs. Asimismo presentó el informe realizado en forma conjunta con las ONGs, el que figura como Anexo III.
- XVII. El informe de estado de avance de los trabajos solicitados a INTAL fue remitido oportunamente por la Secretaría Ejecutiva a las Delegaciones. Asimismo se entregó en la reunión el Informe de Progreso. El representante de INTAL informó en la Reunión que los recursos disponibles para la realización de estudios no son suficientes para ejecutar todos los trabajos solicitados, en virtud de lo cual presentará un presupuesto de cada uno de los mismos a fin de que el CIH decida cuales serán realizados.
- XVIII. Con respecto a la Asistencia Técnica No Reembolsable para la difusión de Información y Consulta sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná, el representante del BID, Sr. Juan TACCONE informó que han sido aceptados por el Banco los Términos de Referencia aprobados por el Comité y se están realizando las gestiones administrativas.
- XIX. La Secretaría Ejecutiva, en relación con el convenio de

Anexo I

LISTA DE PARTICIPANTES

I. DELEGACIONES

ARGENTINA

- Cap. Enrique OYHAMBURU
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del
Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
- C.N. Juan Carlos IANUZZO
Jefe del Area de Operaciones del Servicio de Hidrografía Naval
Armada Argentina
- C.F. Luis VILA
Armada Argentina
- Srta. Liliana ARIAS
Directora de Política Naviera
Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo
- Dra. Beatriz Cristina MELENDEZ
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del
Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
- P.P. Nestor VEDOVATTI
Jefe del Departamento de Seguridad
Prefectura Naval Argentina
- Pref. Jorge IRLARTE
Prefectura Naval Argentina
- Dr. Guillermo Josué BARTOLETTI
Jefe del Departamento de Derecho Marítimo
Secretaría General Naval - Armada Argentina
- Ing. Silvia GABAY
Jefe de División Normativa
Administración Nacional de Aduana
- Pref. Daniel Osvaldo BORELLI
Prefectura Naval Argentina
- 
- 
- 
- 

- S.P. Carlos Héctor FIGUEROA
Abogado - Prefectura Naval Argentina
- S.P. Juan Carlos CUBISINO
Ingeniero - Prefectura Naval Argentina
- Ing. Olaguer G. REYNALS
Coordinador Ejecutivo de la Comisión Especial de
Seguimiento de la Hidrovía
Senado de la Nación
- Ing. Federico PONCE DE LEON
Asesor - Subsecretaría de Puertos y
Transporte de Larga Distancia

BOLIVIA

- Lic. Victor RICO FRONTAURA
Secretario Nacional de Relaciones Económicas Internacionales
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
- Valte. Alfredo TRIGO JUSTINIANO
Subsecretario Naval y de Intereses Marítimos
Ministerio de Defensa
- Ing. Raúl LORA ROCHA
Subsecretario de Medio Ambiente
Ministerio de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente
- Ing. José O. ANTELO DIAZ
Subsecretario de Transporte
Ministerio de Desarrollo Económico
- Ing. Freddy ALCAZAR GONZALEZ
Director de Transportes por Agua y Puertos
Secretaría Nacional Transportes C. y Ac.
- C.N. Isaias LANDIVAR L.
Agregado Naval ante la Embajada de
Bolivia en Paraguay
- C.N. Freddy BAYA AGUIRRE
Director - Marina Mercante



- C.F. Remmy TERAN SEJAS
Director General de Puertos y Vías Navegables
Subsecretaría Naval
- C.F. Raúl MEJIA IBÁÑEZ
Director de Asesoramiento Naval y Administración
Subsecretaría Naval
- T.N. Hugo MENDEZ QUEIROLO
Ayudante General - Subsecretaría Naval
- T.N. Rolando SALVATIERRA MUÑOZ
Comando General de la Fuerza Naval Boliviana
- T.N. Bismarck JIGENA ANTELO
Comando General - Fuerza Naval Boliviana
Servicio de Hidrografía Naval
- Ing. Leónidas FERRUFINO C.
Asesor - Subsecretaría Naval
- Dr. Guey ANDRADE MORALES
Asesor Jurídico
Subsecretaría Naval y de Intereses Marítimos
- Lic. Hugo FERRUFINO MUÑOZ
Director de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
- Sr. Erick RIVERA
Director de Protocolo y Ceremonial
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
- Sr. Humberto MEDINA JARA
Asesor Dirección General de Administración
Dirección General Aduanas
- Lic. Germán SILVA YAÑEZ
Jefe del Departamento Naviero Mercante
Dirección Marina Mercante
- Dr. Jorge Luis CISNEROS FIGUEROA
Jefe de Departamento de Valoración
Dirección General de Aduanas
- Dra. Ruzena VILLARROEL
Encargada de la Cuenca del Plata
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Ing. Hernán FERNANDEZ VILLA
Subsecretaría de Medio Ambiente

Ing. Hernán OSSIO VILLALPANDO.
Subsecretaría de Ordenamiento Territorial

BRASIL

Sr. Sergio CAVALCANTI
Jefe de la Delegación
Ministerio de Relaciones Exteriores

Sr. Francis FIXEL
Chefe de Departamento
Diretoria de Portos e Costas

Sr. Alexandre José TRINAS de FREITAS
Chefe da Divisao de Engenharia Naval
Diretoria de Portos e Costas - Ministerio da Marinha

CA Adilson VIEIRA de SÁ
Subchefe de Organizacao do Estado Maior da
Armada Marinha do Brasil

C.C. Marco Antonio FERNANDES FERREIRA VILA
Estado Maior da Armada - Divisao de Assuntos Maritimos





C.F. Walbert TAVARES de ALMEIDA
Diretoria de Hidrografia e Navegacao
Marinha do Brasil

Sr. Evandro PINTO
Auditor Fiscal de Tesouro Nacional
Ministerio de Fazenda

Sr. Helio PINTO CARDOZO Jr.
Capitao dos Portos
Capitanía dos Portos - MTMS

Sr. Paulo César C. GOMES DA SILVA
Superintendente - Ministerio dos Transportes

Sr. Rodrigo C. FONSECA
Ministerio de las Relaciones Exteriores



PARAGUAY

- Sr. Miguel Angel BRITOS
Director General de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores
- C.N.(SR) Lucas Adolfo SOSA SALINAS
Jefe Departamento de Política y Planificación
- Sr. José Jesús CACERES FARIAS
Jefe de Asesoría Técnica
Dirección General de Aduanas
- Sr. Raúl Ramiro GUTIERREZ YEGROS
Asesor - Centro de Armadores
- T.F.(M) Victor Hugo RONZEWSKI M.
Armada del Paraguay
- T.F.(M) Victor Hugo RONZEWSKI MAZIUK
Asesor Jurídico - Armada Nacional
- Sr. Fernando CABRAL
Director de Planificación de Transporte
Ministerio de Obras y Servicios Públicos
- Ing. Juan R. ALMADA
Gerente de Hidrovía - ANNP
- Ing. Saúl VERA
Cónsul de Paraguay en Santa Cruz de la Sierra
- Ing. Juan R. ALMADA
Administración Nacional de Navegación y Puertos

URUGUAY

- Ing. Conrado SERRENTINO
Vice-Ministro - Ministerio de Transporte y Obras Públicas
- Dra. Adela Marina LEGAZCUE
Encargada de Despacho - Dirección General de
Transporte Fluvial y Marítimo - MTOP
- Lic. Carlos SERRENTINO
Dirección Nacional de Medio Ambiente

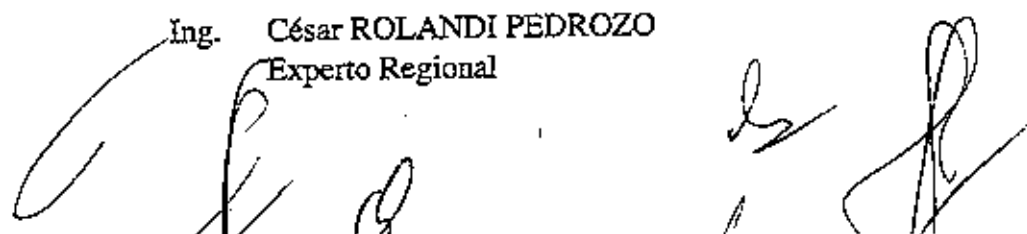
- Ing. Luis PERDOMO
Asesor - Dirección General de
Transporte Fluvial y Marítimo - MTOP
- C.N. Ricardo CUSTODIO
Dirección Registral de Marina Mercante
Armada Nacional
- C.N. Jorge Pedro DI LORENZI
Jefe del Servicio de Oceanografía, Hidrografía y
Meteorología
Armada de la República Oriental del Uruguay
- Dra. Silvia SERVETTI
Director de Secretaría General
Dirección Nacional de Aduanas
- C.C. Juan Pablo AMBROSIO
Prefectura Naval Uruguaya
- Sra. Mariela Sagrado VAZQUEZ
Canciller - Consulado General del Uruguay en
Santa Cruz de la Sierra

SECRETARIA EJECUTIVA

- Sr. Jesús GONZALEZ
- +Srta. Beatriz Alicia PEREZ
- Lic. Ernesto MARTINEZ
- Sra. Stella Maris PEREZ
- C.N. Osvaldo R. CASAL

UNIDAD COORDINADORA

- Ing. Luiz GARCIA
Asesor Técnico Principal
- Ing. César ROLANDI PEDROZO
Experto Regional



II. ORGANISMOS INTERNACIONALES

ALADI

Dr. Isaac MAIDANA
Secretario General Adjunto

BID

Sr. Juan José TACCONE
Director

Sr. Normando BIROLO
Especialista Sectorial

CIC

Dr. Juan José PIAGGIO PUIG
Secretario Ejecutivo

COMITE FEDERAL

Sen. Abelardo PACAYUT
Presidente

Ing. Hugo COLLANTE
Asesor

CPTCP

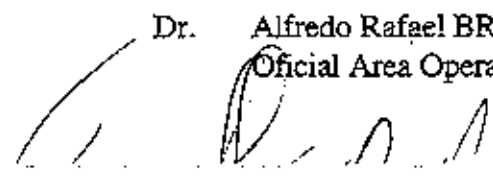

Sra. Angela MARTINEZ

FONPLATA

Lic. Luis Alberto HENIN
Secretario Ejecutivo

Lic. Héctor Luis MARTINEZ
Jefe Area de Operaciones

Dr. Alfredo Rafael BRIDGE
Oficial Area Operaciones



INTAL

Ing. Miguel Angel RIVAS
Consultor

PNUD

Dr. Eduardo RODRIGUEZ VERGEZ
Oficial de Programa

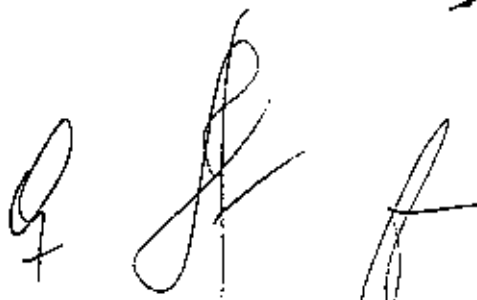
Sr. Pablo José MANDEVILLE
Oficial de Programa

UNOPS

Sr. Palmari de LUCENA
Jefe de la División de Proyectos para
América Latina y el caribe

UE

Dr. Tomás FRIEDMANN
Asesor Político



**PALABRAS DEL MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y
CULTO DE BOLIVIA, DR. ANTONIO ARANIBAR QUIROGA, EN
LA INAUGURACION DE LA XXII REUNION DEL COMITE
INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY-
PARANA**

SANTA CRUZ DE LA SIERRA, AGOSTO 22 DE 1996

SEÑORES EMBAJADORES DE LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA
HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ,

SEÑORES JEFES DE DELEGACIÓN DE LOS PAÍSES,

SEÑORES REPRESENTANTES DE ORGANISMOS
INTERNACIONALES,

SEÑOR PREFECTO DEL DEPARTAMENTO,

SEÑOR ALCALDE DE LA CIUDAD,

SEÑORAS Y SEÑORES...

SIRVAN MIS PRIMERAS PALABRAS PARA BRINDAR UNA
CORDIAL BIENVENIDA A TODOS LOS DISTINGUIDOS VISITANTES
QUE HAN LLEGADO A ESTA CÁLIDA Y ACOGEDORA CIUDAD DE
SANTA CRUZ DE LA SIERRA PARA ASISTIR A LAS DELIBERACIONES
DE LA VIGÉSIMOSEGUNDA REUNIÓN DEL COMITÉ
INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ.

UNA VEZ MÁS, LA COINCIDENCIA DE INTERESES QUE EXISTE ENTRE NUESTRAS NACIONES, ASÍ COMO LA VOLUNTAD SOLIDARIA QUE GUÍA NUESTRAS ACCIONES EN EL PROCESO DEL PROGRAMA DE LA HIDROVÍA HACE POSIBLE ESTE NUEVO ENCUENTRO.

EN ESTE ÁMBITO, LOS GOBIERNOS PARTICIPANTES TIENEN UN DEBER FUNDAMENTAL QUE CUMPLIR, PUES LA RENOVADA TÓNICA DE LA POLÍTICA INTEGRACIONISTA NOS HALLA INMERSOS EN LA GENERACIÓN DE LAS BASES Y LOS INSTRUMENTOS QUE HAGAN POSIBLE ALCANZAR LOS OBJETIVOS DE LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA DE NUESTROS PUEBLOS.

ESOS PROPÓSITOS SE VEN REFORZADOS ACTUALMENTE POR PILARES COMO LAS REDES DE INTEGRACIÓN FÍSICA Y LOS CORREDORES INTEROCEÁNICOS DE EXPORTACIÓN, QUE SE CONSTITUYEN EN ARTERIAS VITALES PARA LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO RECÍPROCO.

DEBEMOS PUES, EN ESE CONTEXTO, RECONOCER EL PAPEL TRANSCENDENTAL DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ, QUE ES EN VERDAD LA COLUMNA VERTEBRAL DE LA INTEGRACIÓN DE LA CUENCA DEL PLATA, EL FACTOR DINAMIZADOR PARA EL INTERCAMBIO COMERCIAL DEL MERCADO COMÚN DEL SUR Y EL PUENTE IDEAL DE ENLACE ENTRE NORTE-SUR Y ESTE-OESTE DEL CONO SUR.

TAMPOCO PODEMOS DEJAR DE TOMAR EN CONSIDERACIÓN QUE ESTE CURSO FLUVIAL NATURAL REPRESENTA UNA OPCIÓN CIERTA PARA EL DESARROLLO ORDENADO Y SOSTENIBLE DE LAS EXTENSAS ZONAS LOCALIZADAS EN ÁREAS DE SU INFLUENCIA, LAS QUE ENCUENTRAN EN ÉL LA POSIBILIDAD DE INCORPORARSE A LA DINÁMICA ECONÓMICA DEL DESARROLLO REGIONAL.

LOS AQUÍ PRESENTES PODEMOS, POR ESO, SENTIRNOS GRATIFICADOS AL OBSERVAR LA PAULATINA MATERIALIZACIÓN DEL PROYECTO HIDROVÍA.

RESULTADOS COMO LOS DE LA INSTALACIÓN Y PLENA VIGENCIA DE LA COMISIÓN DEL ACUERDO, O LA APROBACIÓN DE UNA GRAN PARTE DE LA ESTRUCTURA REGLAMENTARIA QUE RESPALDA LA APLICABILIDAD Y ADMINISTRACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVÍA -CONOCIDO TAMBIÉN COMO ACUERDO DE SANTA CRUZ DE LA SIERRA-, SON FRUTOS TANGIBLES, DEL ARDUO TRABAJO EMPRENDIDO DE MANERA CONJUNTA Y COORDINADA POR NUESTROS GOBIERNOS.

EN LA REUNIÓN QUE HOY COMIENZA SERÁ ENTREGADO EL BORRADOR DEL INFORME FINAL SOBRE EL "MÓDULO A", QUE FORMA PARTE DE LOS ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN RELATIVOS AL MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE NAVEGABILIDAD, DENOMINADOS "MÓDULOS B1 Y B2", LOS CUALES, DE ACUERDO

CON EL CRONOGRAMA TENTATIVO, SERÁN PRESENTADOS EN EL CURSO DE ESTE AÑO.

CON ELLO QUEDARÁ CONCLUIDA LA PRIMERA FASE DEL PROYECTO TÉCNICO, QUE TENDRÁ LA VIRTUD DE OFRECER A LOS PAÍSES UNA FUENTE AMPLIA DE INFORMACIÓN NECESARIA PARA LA ADOPCIÓN RESPONSABLE DE LOS COMPROMISOS QUE CADA UNO DE ELLOS DEBERÁ LLEVAR A CABO EN MATERIA DE OBRAS.

LA EJECUCIÓN DE ESAS TAREAS, COMO ES DE CONOCIMIENTO DE TODOS USTEDES, HARÁ DE LA HIDROVÍA UNA VÍA EXPEDITA PARA LA NAVEGACIÓN PERMANENTE Y QUE OFREZCA CONDICIONES ALTAMENTE FAVORABLES PARA UNA ECONOMÍA DE ESCALA EN EL TRANSPORTE FLUVIAL.

ES SUMAMENTE GRATO, ASIMISMO, SUBRAYAR EL NIVEL ALCANZADO EN LA PONDERACIÓN DEL ASPECTO AMBIENTAL, TEMA EN EL QUE LA PARTICIPACIÓN COMUNITARIA DE SECTORES ESPECIALIZADOS PERMITIÓ ABRIR EL ESPACIO DE LAS AUDIENCIAS PÚBLICAS A FIN DE QUE, MEDIANTE EL DIÁLOGO FRANCO, SE PUEDA RECIBIR LOS INSUMOS SUFICIENTES Y NECESARIOS QUE GUÍEN A NUESTROS GOBIERNOS EN LA CONDUCCIÓN APROPIADA DE LOS PROYECTOS TÉCNICOS DENTRO EL MARCO DE UNA POLÍTICA DE PRESERVACIÓN DE LOS ECOSISTEMAS Y EL DESARROLLO SUSTENTABLE.

LOS AVANCES LOGRADOS HASTA LA FECHA SON PRODUCTO DE LA VOLUNTAD EXPLÍCITA DE LOS GOBIERNOS DE LAS NACIONES SIGNATARIAS, Y DE SUS RESPECTIVOS SECTORES PRIVADOS, AL IGUAL QUE UNA CONSECUENCIA DEL APOYO DETERMINANTE QUE EL PROGRAMA HA RECIBIDO DE DIVERSOS ORGANISMOS INTERNACIONALES.

AL RESPECTO, ME CABE DESTACAR EL APOYO OTORGADO POR EL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, EL PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO, EL FONDO FINANCIERO DE LA CUENCA DEL PLATA Y LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN, ASÍ COMO LA CONTRIBUCIÓN BRINDADA POR LA UNIÓN EUROPEA.

NO OBSTANTE LO CONSEGUIDO HASTA LA FECHA, RESTA AÚN EMPRENDER LA ETAPA MÁS COMPLEJA, ES DECIR, LA DE LA VISUALIZACIÓN DE LA MANERA CÓMO VA A SER ADMINISTRADA LA HIDROVÍA EN SUS COMPONENTES TÉCNICOS, HECHO QUE NOS CONVOCA A REFLEXIONAR SOBRE LA NECESIDAD DE CREAR ESTRUCTURAS COMUNITARIAS PARA EL EFECTO Y CUYO TRABAJO SEA INTEGRAL.

CON LA VISTA PUESTA EN LOS DESAFÍOS PENDIENTES, PERO TAMBIÉN CON LA VALORACIÓN POSITIVA DE LO LOGRADO HASTA EL MOMENTO, QUIERO REAFIRMAR EN ESTA IMPORTANTE OPORTUNIDAD LA DECISIÓN DEL GOBIERNO DE BOLIVIA PARA CONTINUAR CON IGUAL EMPEÑO EN LA PROSECUCIÓN DEL PROYECTO DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ.

CON ESTE RENOVADO COMPROMISO, Y CON EL DESEO SINCERO DE QUE TODOS USTEDES TENGAN UNA GRATA PERMANENCIA EN ESTA BELLA Y HOSPITALARIA TIERRA, ME HONRO EN INAUGURAR ESTA VIGÉSIMOSEGUNDA REUNIÓN DEL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ, EN LA SEGURIDAD DE QUE SUS DELIBERACIONES FINALIZARÁN EXITOSAMENTE Y COMO UN PASO MÁS EN LA TAREA DE BENEFICIO COMÚN EN QUE ESTÁN COMPROMETIDOS NUESTROS PAÍSES.

MUCHAS GRACIAS.

**XXIIa. REUNION DEL COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA
HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
(Pto. de Cáceres - Pto. de Nueva Palmira)**

PROPUESTA PARA LA COMISION ESPECIAL

UNIDAD COORDINADORA - CIH

1) Como se compone:

Equipo mínimo por país, similar a la constitución de la Unidad Coordinadora, teniendo en cuenta que los estudios son multidisciplinarios.

2) Como funcionará:

La Comisión Especial (COE) conjuntamente con la Unidad Coordinadora (UC) deberá establecer la metodología de trabajo con el cronograma de la COE respectiva.

Como Programa inicial, se propone:

2.1 - Reunión para entrega de toda la información en poder de la UC, con las aclaraciones que se requiera (de la UC).

2.2 - Reunión y análisis por los grupos de cada país en un tiempo prudencial.

2.3 - Reunión con la COE y la UC para aclaraciones o ampliaciones que requieran los países después de la Revisión completa.

2.4 - Profundización de análisis eventual de temas que requieran la participación con especialistas específicos de las consultoras.

2.5 - Revisión del Cronograma de la COE para ajustes necesarios, teniendo en cuenta la próxima finalización de los estudios (Nov./96)

2.6 - Cumplimiento del nuevo Cronograma de la COE.

3) Sede de la Comisión Especial:

3.1 - Sede de la Secretaría Ejecutiva (UC).

3.2 - Sede de las Consultoras.

3.3 - Sede propuesta por los miembros de los países..

INFORME FINAL DE LOS GRUPOS TÉCNICOS DEL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL PARA EL PROYECTO HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ
(Pto. de Cáceres - Pto. de Nueva Palmira)

- I. Las Delegaciones de los Grupos Técnicos del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Pto. de Cáceres - Pto. de Nueva Palmira) en cumplimiento de la Decisión 13 del Informe Final de la Reunión de la Delegación, celebrada el 19 de junio de 1996, se reunieron en la Cruz de la Sierra, República de Bolivia, los días 19 y 20 de agosto de 1996.
- II. La integración de las respectivas delegaciones consta en el Apéndice I del presente Informe, como así también la nómina de los Organismos de origen y de los miembros de la Secretaría Ejecutiva.
- III. La apertura de la reunión estuvo a cargo del Presidente de Turno Dr. Miguel Angel BRITOS, de la Delegación del Paraguay.

La inauguración se llevó a cabo con las palabras del señor Subsecretario Naval y de Intereses Marítimos de Bolivia, V.Almte. Alfredo TRIGO JUSTINIANO, quien dió una calurosa bienvenida a las delegaciones presentes, destacando el significativo aporte de los Grupos Técnicos al Proyecto Hidrovía.

- IV. A continuación, se procedió a la elección de autoridades, ejerciendo la Presidencia el Ing. Leónidas FERRUFINO, de la Delegación de Bolivia, la Vicepresidencia en la persona del Capitán Enrique OYHAMBURU, de la Delegación Argentina y la Relatoría a cargo del Tte. Nav. Rolando SALVATIERRA MUÑOZ con el apoyo de la Secretaría Ejecutiva.
- V. Luego se puso a consideración el Temario, quedando establecido de la siguiente manera:
 1. Asuntos Aduaneros - Proyecto de Reglamentación del Protocolo - Etapa Final.
 2. Régimen Unico de Infracciones y Sanciones.
 3. Reglamento Unico de Inspecciones de las Embarcaciones.
 4. Reglamento Unico para la Asignación de Francobordo.
 5. Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas.

6. Adopción de Exigencias Comunes para la Matriculación de Embarcaciones, Diseño de un Sistema de Información sobre Matriculación de Embarcaciones, Altas, Bajas y Modificaciones - Texto Definitivo.
7. Compatibilización de Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado - Formulario de Consulta.

VI. Acto seguido, se decidió conformar 4 Grupos de Trabajo, distribuyéndose los temas según el siguiente detalle:

- Grupo Técnico N° 1: Tema 1.
- Grupo Técnico N° 2: Tema 2.
- Grupo Técnico N° 3: Temas 3, 4 y 5.
- Grupo Técnico N° 4: Temas 6 y 7.

Las Actas elaboradas por los distintos Grupos, se adjuntan al presente Informe Final como Apéndices II (Grupo N° 1), III (Grupo N° 2), IV (Grupo N° 3) y V (Grupo N° 4).

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

1. Con relación al Grupo Técnico N° 1:

Después de haber consensuado el Proyecto de Reglamento del Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros, sugiere al Comité proceder a la respectiva aprobación del mencionado Reglamento. Asimismo, concluyó que no existen otros temas que hagan necesaria la reglamentación del referido Protocolo.

Respecto a los horarios de atención de las aduanas, se aclara que no existen impedimentos para que las cargas sean atendidas en cualquier día y horario al requerimiento o comunicación previa de los usuarios en todos los puertos de la Hidrovía.

2. Con relación al Grupo Técnico N° 2:

Se efectuaron modificaciones de forma que dieron lugar a una nueva redacción de los Artículos 18 y 83, eliminándose los Artículos 37 y 49. Se acordaron los valores mínimos y máximos de la parte correspondiente a las Infracciones imputables al Armador, avanzando también en la determinación de los montos a aplicar en cada una de las infracciones descriptas a través del articulado.



3. Con relación al Grupo Técnico N° 3:

- a. Estableció un orden de prioridades a objeto de considerar los proyectos de reglamentos hasta su conclusión. En este sentido mereció primera prioridad el relativo al Reglamento Unico para la Asignación de Francobordo, el cual luego de las modificaciones introducidas, mereció el consenso de las delegaciones.

Por falta de tiempo, el Grupo no pudo revisar los siguientes documentos: Reglamento Unico de Inspecciones para las Embarcaciones y el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas.

4. Con relación al Grupo Técnico N° 4:

Se abocó a la consideración del documento Adopción de Exigencias Comunes para la Matriculación de las Embarcaciones, Diseño de un Sistema de Información sobre Matriculación de Embarcaciones, Altas, Bajas y Modificaciones, habiéndose consensuado el Artículo 5 y el inciso a) del Artículo 9, quedando pendiente solamente el inciso b) del mismo, para la aprobación final del documento.

Sobre el tema Compatibilización de Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado, se recibió información detallada del Consultor del INTAL, Sr. Miguel Angel RIVAS, quien procedió posteriormente a entrevistar a cada una de las Delegaciones con el objeto de recabar información adicional, para la elaboración del Informe Final del referido estudio.

VIII. En otro orden de cosas, los Grupos Técnicos han manifestado la necesidad de implementar un mecanismo de comunicación fluido y eficiente entre las distintas delegaciones.

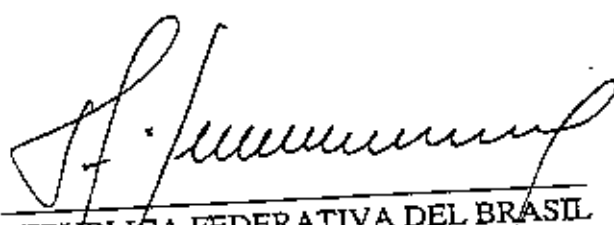
IX. La Delegación Argentina quiere destacar y hacer particular mención a las atenciones recibidas de parte de todos los miembros de la Delegación de Bolivia. También desea agradecer la colaboración que el personal administrativo prestó a la Secretaría Ejecutiva, llevando adelante las tareas con eficiencia y prontitud. A estas expresiones se sumaron las demás delegaciones.


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

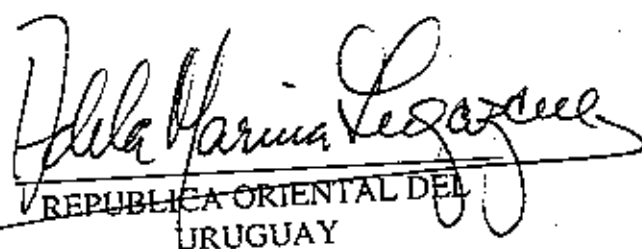
XI. Los Grupos Técnicos, concluyeron sus deliberaciones, el día 21 de agosto de 1.996, suscribiendo el presente Informe.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

Anexo I

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA


- Cap. Enrique OYHAMBURU
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del
Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
- Lic. Liliana ARIAS
Directora de Política Naviera
Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo
- Dra. Beatriz Cristina MELENDEZ
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del
Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
- P.P. Nestor VEDOVATTI
Jefe del Departamento de Seguridad
Prefectura Naval Argentina
- Dr. Guillermo Josué BARTOLETTI
Jefe del Departamento de Derecho Marítimo
Secretaría General Naval - Armada Argentina
- Ing. Silvia GABAY
Jefe de División Normativa
Administración Nacional de Aduana
- Pref. Daniel Osvaldo BORELLI
Prefectura Naval Argentina
- S.P. Carlos Héctor FIGUEROA
Abogado - Prefectura Naval Argentina
- S.P. Juan Carlos CUBISINO
Ingeniero - Prefectura Naval Argentina

BOLIVIA

- Ing. Leónidas FERRUFINO C.
Asesor - Subsecretaría Naval

Informe de
GT
19/30/27/8/96
Paraguay
Acta. de CI+
22/23-8-96

- Ing. Freddy ALCAZAR GONZALEZ
Director de Transportes por Agua y Puertos
Secretaría Mat. Transportes C. y Ac.
- Sr. Humberto MEDINA JARA
Asesor Dirección General de Administración
Dirección General Aduanas
- Dr. Guey ANDRADE MORALES
Asesor Jurídico
Subsecretaría Naval y de Intereses Marítimos
- Lic. Germán SILVA YAÑEZ
Jefe del Departamento Naviero Mercante
Dirección Marina Mercante
- Sra. Ruzena VILLARROEL
Encargada de la Cuenca del Plata
- Sr. Bismarck JIGENA ANTELO
Jefe del Departamento de Geodesia y Cartografía
Servicio de Hidrografía Naval
- Sr. Remmy TERAN SEJAS
Director General de Puertos y Vías Navegables
Subsecretaría Naval
- Sr. Raúl MEJIA IBÁÑEZ
Director de Asesoramiento Naval y Administración
Subsecretaría Naval
- Dr. Rolando SALVATIERRA MUÑOZ
Asesor - Fuerza Naval Boliviana
- Sr. Hugo MENDEZ QUEIROLO
Ayudante General - Subsecretaría Naval
- C.N. Freddy BAYA AGUIRRE
Director - Marina Mercante
- Dr. Jorge Luis CISNEROS FIGUEROA
Jefe de Departamento de Valoración
Dirección General de Aduanas



BRASIL

- Sr. Sergio CAVALCANTI
Jefe de Delegación
- Sr. Francis FIXEL
Chefe de Departamento
Diretoria de Portos e Costas
- Sr. Alexandre José TRINAS de FREITAS
Chefe da Divisao de Engenharia Naval
Diretoria de Portos e Costas - Ministerio da Marinha
- Sr. Evandro PINTO
Auditor Fiscal de Tesouro Nacional
Ministerio de Hacienda
- Sr. Helio PINTO CARDOZO Jr.
Capitanía dos Portos - MTMS
- Sr. Rodrigo C. FONSECA
Auxiliar

PARAGUAY

- Sr. Miguel Angel BRITOS
Director General de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores
- C.N.(SR) Lucas Adolfo SOSA SALINAS
Jefe Departamento de Política y Planificación
- Sr. José Jesús CACERES FARIAS
Jefe de Asesoría Técnica
Dirección General de Aduanas
- Sr. Raúl Ramiro GUTIERREZ YEGROS
Asesor - Centro de Armadores
- T.F.JM Victor Hugo RONZEWSKI MAZIUK
Asesor Jurídico - Armada Nacional
- Sr. Fernando CABRAL
Director de Planificación de Transporte
Ministerio de Obras y Servicios Públicos
- Ing. Juan R. ALMADA
Gerente de Hidrovía - ANNP
- Ing. Saúl VERA
Cónsul del Paraguay en Santa Cruz de la Sierra

BRASIL

- Sr. Francis FIXEL
Chefe de Departamento
Directoría de Portos e Costas
- Sr. Alexandre José TRINAS de FREITAS
Chefe da Divisao de Engenharia Naval
Directoría de Portos e Costas - Ministerio da Marinha
- Sr. Evandro PINTO
Auditor Fiscal de Tesouro Nacional
Ministerio de Hacienda
- Sr. Helio PINTO CARDOZO Jr.
Capitanía dos Portos - MTMS

PARAGUAY

- C.N.sr. Lucas Adolfo SOSA SALINAS
Jefe Departamento de Política y Planificación
- Sr. José Jesús CACERES FARIAS
Jefe de Asesoría Técnica
Dirección General de Aduanas
- Sr. Raúl Ramiro GUTIERREZ YEGROS
Asesor - Centro de Armadores
- Sr. Miguel Angel BRITOS
Director General de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores
- L.F.m Victor Hugo RONZEWSKI MAZIUK
Asesor Jurídico - Armada Nacional
- Sr. Fernando CABRAL
Director de Planificación de Transporte
Ministerio de Obras y Servicios Públicos

URUGUAY

- Dra. Adela Marina LEGAZCUE
Encargada de Despacho - Dirección General de
Transporte Fluvial y Marítimo - MTOP

APENDICE II

ACTA DEL GRUPO TECNICO N° 1

ASUNTOS ADUANEROS

En la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia, los días 19, 20 y 21 de agosto de 1996, se reunieron los representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, cuyos integrantes figuran en el Agregado 1 de la presente Acta, a fin de abocarse a la elaboración del Proyecto de Reglamentación del Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros (PASAA) del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná en su etapa final, y otros temas técnico aduaneros inherentes al mismo.

El Grupo sesionó bajo la Presidencia del Ing. Jorge CISNEROS de la Delegación de Bolivia, actuando como relatora la Dra. Silvia SERVETTI de la Delegación Uruguaya.

Se consideraron los siguientes temas:

1. Reglamento del PASAA.

Este Grupo Técnico acuerda aprobar el Proyecto de Reglamento que obra como Agregado 2 de la presente Acta. El mismo recoge el proyecto presentado en la Reunión de Asunción entre los días 27 y 31 de mayo del corriente, incorporándose el Art. 6 que reglamenta el Art. 20 del PASAA. En consecuencia este Grupo Técnico recomienda su elevación al Comité Intergubernamental de la Hidrovía para su aprobación.

Estudiado a profundidad el PASAA, este Grupo concluye que no existen puntualmente otros temas que hagan necesaria su reglamentación. Ello sin perjuicio que la dinámica de la operativa aduanera de la Hidrovía amerite en el futuro su ampliación.

2. Formulario MIC/DTA.

Con respecto al punto 2. del Acta de Asunción correspondiente a la Reunión realizada entre los días 27 y 31 de mayo del corriente, todas las delegaciones acuerdan que el formulario MIC/DTA debe ser llenado en su totalidad conforme lo dispuesto en el Art. 15 inc. a) del PASAA.

Sin perjuicio de ello, las delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil y Paraguay, recomiendan que el CIH requiera de los Armadores de la Hidrovía que fundamenten por escrito lo solicitado oralmente en la Reunión de Buenos Aires realizada entre los días 7 y

8 de Junio de 1995, a los fines de evaluar la petición formulada con relación al documento MIC/DTA.

La Delegación Uruguay ratifica su posición expresada en la referida reunión y su fundamentación, agregando a la misma la siguiente puntualización:

- El PASAA incluye como Agregado 2 el formulario MIC/DTA y las instrucciones expresas y precisas para su llenado, expresando su Artículo 10° que debe ser presentado "... ante las autoridades de la Aduana de Partida un MIC/DTA, conforme al modelo y notas explicativas que figuran en el Apéndice II del presente Protocolo, debidamente completado ...".

El Artículo 15° literal a), a su vez, establece: "Las autoridades de la Aduana de Partida, controlarán: a) Que el MIC/DTA esté debidamente completado ..."

En resumen, integran el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Pto. de Cáceres-Pto. de Nueva Palmira), el referido Apéndice II del PASAA, acordado por los Estados Signatarios y, en tal sentido, la Delegación Uruguay entiende que eliminar exigencias y requisitos ya acordados excede la competencia de este Grupo Técnico.


3. Horarios de Atención

En razón de los distintos horarios de atención de las aduanas que fueran informados en Actas precedentes por los Países Signatarios, este Grupo Técnico recomienda que dichos horarios se adecuen al flujo de las operaciones que se presenten en cada puerto.

En tal entendimiento cabe aclarar que no existen impedimentos para que las cargas sean atendidas en cualquier día y horario a requerimiento o comunicación previa por parte de los usuarios, en todos los puertos de la Hidrovía.

La Delegación de Bolivia, amplía lo expresado precedentemente en el sentido que no es necesario ningún aviso previo.

4. Transporte Multimodal




Respecto al tratamiento de los temas aduaneros relacionados con el Transporte Multimodal, este Grupo entiende que no existiendo en el ámbito de la Hidrovía un marco jurídico sobre Transporte Multimodal no procede formular reglamentación alguna sobre el tema.

Por tal razón, se sugiere que el Acuerdo de Transporte Multimodal del MERCOSUR sea analizado en el seno del Comité Intergubernamental de la

Hidrovia a efectos de estudiar la factibilidad de su aplicación en el ámbito de la Hidrovia y en caso de ser adoptado se elabore el Anexo Aduanero respectivo.

A dichos efectos, se adjunta fotocopia del Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre los Estados Parte del MERCOSUR que obra como Agregado 3 de la presente Acta.

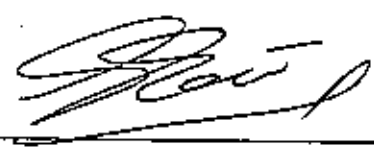
El Grupo Técnico clausuró sus deliberaciones el día 21 de agosto de 1996, con la aprobación del presente Acta.



REPUBLICA ARGENTINA

REPUBLICA DE BOLIVIA

REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

REPUBLICA DEL PARAGUAY

REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

Agregado 1

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Ing. Silvia GABAY
Jefe de División Normativa de Importaciones
Administración Nacional de Aduanas

BOLIVIA

Ing. Jorge CISNEROS
Jefe del Departamento de Valoración
Dirección General de Aduanas

Lic. Humberto MEDINA
Asesor de la Dirección General de Aduanas

BRASIL

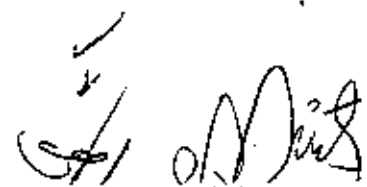
Dr. Evandro Pedro PINTO
Asesor Especial do Secretario da Receita Federal
Ministerio da Fazenda

PARAGUAY

Dr. José Jesús CACERES FARIAS
Asesor Técnico de la Dirección General de Aduanas

URUGUAY

Dra. Silvia SERVETTI
Asesor Letrado de la Dirección General de Secretaría
Dirección Nacional de Aduanas

Handwritten signature and initials, possibly "ST/1" and "M. M. S.", located at the bottom right of the page.

Ing. Luis PERDOMO
Asesor - Dirección General de
Transporte Fluvial y Marítimo - MTOP

C.N. Ricardo CUSTODIO
Dirección Registral de Marina Mercante
Armada Nacional

Dra. Silvia SERVETTI
Director de Secretaría General
Dirección Nacional de Aduanas

C.C. Juan Pablo AMBROSIO
Prefectura Naval Argentina

SECRETARIA EJECUTIVA

Srta. Beatriz Alicia PEREZ

Sra. Stella Maris PEREZ

UNIDAD COORDINADORA

Ing. Luiz GARCIA
Asesor Técnico Principal

Ing. César ROLANDI PEDROZO
Experto Regional

BID

Sr. Juan José TACCONE
Supervisor General

INTAL

Ing. Miguel Angel RIVAS
Consultor



Agregado 2

**PROYECTO DE REGLAMENTACION DEL PROTOCOLO ADICIONAL
SOBRE ASUNTOS ADUANEROS**

(PASAA)

ARTICULO 1°:

1. La constitución de una garantía para la habilitación de depósitos a los que se refiere el Artículo 7° del PASAA, será la constituida en los términos del Artículo 13°, cuando coincidieren en la misma persona las calidades de armador y depositario.
2. En caso de no existir tal coincidencia, o de no aceptarse la opción aludida en el párrafo 1ro., se exigirá la constitución de garantía de acuerdo a lo que prevea la legislación de cada País Signatario.

ARTICULO 2°:

La garantía a que se refiere el Artículo 13°, será afectada sólo en la medida de la deuda exigible que surja del acto que la hubiere generado, el que debe hallarse firme o ejecutariado.

Lo expresado en el 1er. párrafo es sin perjuicio de las medidas cautelares que pudieran corresponder, de acuerdo a la legislación de cada País Signatario.

ARTICULO 3°:

La Aduana de Partida previo a efectuar los controles a que se refieren los Artículos 15°, inciso b) y 17°, inciso a) del PASAA, deberá constatar el cumplimiento de parte del Armador de las obligaciones a que aluden los Artículos 12°, 13°, 14° y 15° del Acuerdo.

ARTICULO 4°:

A los fines previstos en el Artículo 15° del PASAA, el declarante deberá identificar el destino de cada uno de los ejemplares del MIC/DTA debiendo firmar el transportista cada uno de ellos.

A tales efectos en el Campo 1 del MIC/DTA se asignará el destino de cada ejemplar agregando al número principal una numeración secuencial del tipo, /1, /2, /3, etc. siendo:

MIC/DTA

[Signature]

10

11

- /1: Aduana de Partida.
- /2: Aduana de Embarque Fluvial.
- /3: y sucesivos: escalas y/o aduana de destino.

En la Aduana de Destino se entregará un ejemplar adicional consignándose en el Campo 1 del mismo la leyenda "TORNAGUIA".

ARTICULO 5°:

A los fines previstos en los Artículos 16° y 18° del PASAA, cuando fuera imposible el precintado, la Aduana de Partida o de Embarque Fluvial consignará tal circunstancia en el Campo 16° del MIC/DTA, con la leyenda: "ARTICULO 9° del Protocolo Adicional", indicando puntualmente los elementos tomados en consideración por la Aduana de Partida que impedirían el precintado y las medidas de seguridad adoptadas en su consecuencia, circunstancias éstas que serán tenidas en cuenta por la Aduana de Destino al practicar el control que tiene asignado.

ARTICULO 6°:

A los fines previstos en el Artículo 20° del PASAA la Aduana de Destino verificará que las unidades de transporte ofrezcan las condiciones de seguridad que prevee el Artículo 5° del PASAA.

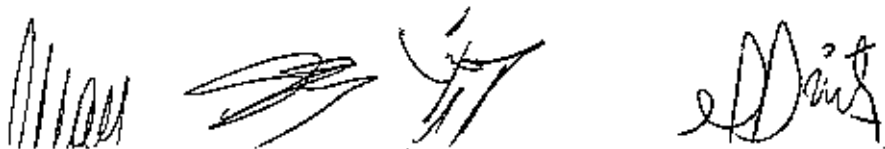
ARTICULO 7°:

A los fines previstos en el Artículo 21° del PASAA, 2do. párrafo, la Aduana de Destino informará vía fax, telex o cualquier otro medio de comunicación idóneo, a la Aduana de Partida en un plazo máximo de 48 horas, la finalización de la operación de tránsito.

No obstante, la operación quedará cancelada con la recepción del ejemplar "TORNAGUIA" debidamente rubricado por el personal aduanero de la Aduana de Destino.

ARTICULO 8°:

A los fines previstos en el Artículo 22° del PASAA existirá sospecha de fraude cuando a juicio de las autoridades aduaneras existan hechos, actos u omisiones que hagan presumir una transgresión a la Legislación Aduanera vigente en cada País Signatario.



AGREGADO 3

ACUERDO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL ENTRE LOS ESTADOS PARTE DEL MERCOSUR

Los Gobiernos de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, en adelante denominados "Estados Partes";

Considerando el Tratado de Asunción del 26 de marzo de 1991;

Conscientes de la necesidad de adoptar una normativa común respecto al Transporte Multimodal, teniendo en cuenta los principios esenciales del Tratado de Asunción;

Convencidos de que esa normativa permitirá un aprovechamiento más eficaz de la infraestructura del transporte de los Estados Partes, contribuyendo para la reducción de los costos operativos del transporte en la región.

ACUERDAN:

CAPITULO I DEFINICIONES

Artículo 1°

A los efectos del presente Acuerdo, se entiende por:

a) Transporte Multimodal de Mercancías:

El porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte, por lo menos, en virtud de un Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar situado en un Estado Parte en que un Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en otro Estado Parte, comprendiendo además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación y entrega de la carga al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados entre origen y destino, inclusive los de consolidación y desconsolidación de las cargas.

b) Contrato de Transporte Multimodal:

El acuerdo de voluntades, en virtud del cual un Operador de Transporte Multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar, el Transporte Multimodal Internacional de mercancías.

c) Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal:

El documento que hace prueba de la celebración de un Contrato de Transporte Multimodal y acredita que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese Contrato.

d) Operador de Transporte Multimodal:

Toda persona jurídica, portador o no, que por sí o a través de otra que tiene en su nombre, celebre un Contrato de Transporte Multimodal, actuando como principal y no como agente o en interés del Expedidor o de transportadores que participen de las operaciones de Transporte Multimodal, asumiendo la responsabilidad de su cumplimiento.

e) Portador:

Persona que efectivamente ejecuta el transporte o parte de él, sea o no portador de Transporte Multimodal.

f) Expedidor:

Persona que celebra un Contrato de Transporte Multimodal con el portador de Transporte Multimodal.

g) Consignatario:

Persona legítimamente facultada para recibir las mercancías.

h) Destinatario:

Persona a quien se le envían las mercancías.

i) Mercancías:

Todo objeto mueble, excepto los animales vivos y los

AGREGADO 3

ACUERDO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL ENTRE LOS ESTADOS PARTE DEL MERCOSUR

Los Gobiernos de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, en adelante denominados "Estados Parte",

Considerando el Tratado de Asunción del 26 de marzo de 1991;

Conscientes de la necesidad de adoptar una normativa común respecto al Transporte Multimodal, teniendo en cuenta los principios esenciales del Tratado de Asunción;

Convencidos de que esa normativa permitirá un aprovechamiento más eficaz de la infraestructura del transporte de los Estados Parte, contribuyendo para la reducción de los costos operativos del transporte en la región.

ACUERDAN:

CAPITULO I DEFINICIONES

Artículo 1°

A los efectos del presente Acuerdo, se entiende por:

a) Transporte Multimodal de Mercancías:

El porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte, por lo menos, en virtud de un Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar situado en un Estado Parte en que un Operador de Transporte Multimodal entrega las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar de destino del transporte situado en otro Estado Parte, comprendiendo además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o de consolidación de carga por destino, almacenamiento, manipulación y entrega de la carga al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados para el destino, inclusive los de consolidación y desconsolidación de las cargas.

b) Contrato de Transporte Multimodal:

El acuerdo de voluntades, en virtud del cual un Operador de Transporte Multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar, el Transporte Multimodal Internacional de mercancías.

c) Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal:

El documento que hace prueba de la celebración de un Contrato de Transporte Multimodal y acredita que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.

d) Operador de Transporte Multimodal:

Toda persona jurídica, portador o no, que por sí o a través de otra que él o ella en su nombre, celebre un Contrato de Transporte Multimodal, actuando como principal y no como agente o en interés del expedidor o de los transportadores que participen de las operaciones de Transporte Multimodal, asumiendo la responsabilidad de su cumplimiento.

e) Portador:

Persona que efectivamente ejecuta el transporte o parte de él, sea o no Operador de Transporte Multimodal.

f) Expedidor:

Persona que celebra un Contrato de Transporte Multimodal con el Operador de Transporte Multimodal.

g) Consignatario:

Persona legítimamente facultada para recibir las mercancías.

h) Destinatario:

Persona a quien se le envían las mercancías.

El Operador de Transporte Multimodal podrá expresar reservas fundadas en el Conocimiento o Documento, cuando considere inexacta la descripción de la carga (mercancías, números, cantidades, pesos, etc. de las mercancías) hecha por el expedidor, o cuando ésta o su embalaje no reúnan perfectas condiciones físicas de acuerdo con las necesidades peculiares y las exigencias legales de cada modalidad a ser utilizada en transporte.

Los Conocimientos y/o Documentos emitidos por todas las personas físicas o jurídicas que intervengan por disposición del Operador de Transporte Multimodal serán siempre a favor de éste.

CAPITULO IV RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 6°

La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal cubre el periodo comprendido entre el momento en que recibe las mercancías bajo su custodia hasta su entrega al destinatario.

Artículo 7°

El Operador de Transporte Multimodal será responsable por las acciones u omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, de cualquier otra persona cuyos servicios tenga contratados para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fuesen propias.

Artículo 8°

El Operador de Transporte Multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:

- a) a la persona que presente uno de los originales del Documento o Conocimiento, cuando el Documento de Transporte Multimodal fuera emitido en forma negociable al portador;
- b) a la persona que presente uno de los originales del Documento o Conocimiento debidamente endosado, cuando el Documento de Transporte Multimodal fuera emitido en forma negociable a la orden;
- c) cuando el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal fuera emitido en forma negociable a nombre de una persona determinada a esa persona, con comprobación previa de su identidad y contra la presentación de uno de los originales del Documento. Si el Documento o Conocimiento fue endosado a la orden o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el ítem b);
- d) a la persona designada en el Documento o Conocimiento como consignatario, con comprobación previa de su identidad, cuando el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal fuera emitido en forma no negociable.

Artículo 9°

El Operador de Transporte Multimodal será responsable por las pérdidas y daños de las mercancías, así como también por atrasos en su entrega, si el motivo que origina la pérdida, daño o atraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, en los términos del artículo 6° y 7°, siendo presumida su culpa, de la cual sólo podrá eximirse de responsabilidad por los hechos previstos en el artículo 10°.

El Operador de Transporte Multimodal sólo será responsable por los perjuicios resultantes del atraso en la entrega, si el expedidor hubiere hecho una declaración de interés en la entrega en un plazo determinado y si la misma hubiere sido aceptada por el Operador de Transporte Multimodal.

Artículo 10°

El Operador de Transporte Multimodal no será responsable si prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas sobrevinieron durante ese transporte en una o más de las circunstancias siguientes:

- a) Acto o hecho imputable al expedidor o al destinatario o al consignatario de la carga, o a sus agentes, representantes o apoderados;
- b) Vicio propio u oculto de la carga;
- c) Fuerza mayor o caso fortuito debidamente comprobados;
- d) Huelgas, motines o lock-outs;
- e) Dificultades impeditivas del transporte y otros actos fuera del control del Operador de Transporte Multimodal.

CAPITULO II AMBITO DE APLICACION

Artículo 2°

El presente Acuerdo se aplica a los Contratos de Transporte Multimodal celebrados en el lugar y momento o Conocimiento de Transporte Multimodal, en el cual el Operador de Transporte Multimodal tome las mercancías bajo su custodia, así como en un Estado parte del presente Acuerdo, o en el lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal, en el cual el Operador de Transporte Multimodal haga a entrega de las mercancías que se encuentran bajo su custodia, esté situado en un Estado parte del presente Acuerdo.

CAPITULO III DOCUMENTO O CONOCIMIENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 3°

El Operador de Transporte Multimodal, al tomar las mercancías bajo su custodia, emitirá por escrito un Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal que será a criterio del expedidor, negociable o no negociable. Su forma y contenido serán los que se emplean en el Transporte Multimodal regular y reconocidos internacionalmente, y deberá ser redactado y firmado por el Operador de Transporte Multimodal o por la persona debidamente autorizada por él.

Artículo 4°

Las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo serán aplicables siempre que figure en el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal expresa mención al mismo, independientemente de la forma en que exista tal mención, las disposiciones del presente Acuerdo prevalecerán sobre cualesquiera de las cláusulas adicionales del Contrato de Transporte Multimodal que les sean contrarias, salvo si se acredita la responsabilidad o las obligaciones del Operador de Transporte Multimodal.

Ninguna disposición de este Acuerdo restringe el uso del Contrato de Transporte Multimodal o su ejecución, o el uso de este Contrato de Transporte Multimodal no inactivo o no se cumpla con el presente Acuerdo, no podrá invocarse el presente Acuerdo a sus

Artículo 11º

El retraso en la entrega ocurre cuando las mercancías no sean entregadas dentro del plazo expresamente acordado entre las partes o, en ausencia de tal acuerdo, dentro de un plazo que pueda, razonablemente, ser exigido al Operador de Transporte Multimodal, tomando en consideración las circunstancias del caso.

Si las mercancías no fueran entregadas dentro de los 90 días corridos después de la fecha de entrega establecida de conformidad con lo dispuesto en este Artículo, el consignatario o cualquier otra persona con derecho a reclamar las mercancías podrá considerarlas perdidas.

LÍMITES DE RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 12º

La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de ellas en el lugar y en el momento de la entrega al consignatario o en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de Transporte Multimodal, debieran haber sido entregadas.

El valor de las mercancías se determinará teniendo en cuenta la cotización que tengan en una bolsa de mercancías, o en su ausencia, observando el precio que tengan en el mercado, o si no se dispusiera de esa cotización ni de su precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y cantidad.

Artículo 13º

Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el Expedidor antes que el Operador de Transporte Multimodal las haya tomado bajo su custodia, y que hayan sido consignados en el Documento de Transporte Multimodal, el Operador de Transporte Multimodal no será ni podrá ser tenido por responsable en ningún caso de la pérdida o el daño de las mercancías por una suma que exceda del límite de responsabilidad que establezca cada Estado Parte conforme la declaración formulada por cada uno de ellos en el Anexo I, que forma parte del presente acuerdo. Sin perjuicio de ello, los Estados Parte acuerdan que esos límites de responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal podrán modificarse comunicándolo a los demás Estados Parte.

Artículo 14º

Si un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada, que según el Documento de Transporte Multimodal esté contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Si se omite la mención señalada en el referido documento, todas las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una sola unidad de carga transportada.

Artículo 15º

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se haya producido en una fase determinada del Transporte Multimodal respecto de la cual un Convenio Internacional aplicable o una Ley imperativa en ese país establecieren otro límite de responsabilidad, el límite de responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa Ley imperativa.

Artículo 16º

Si el Operador de Transporte Multimodal fuere responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega o de cualquier pérdida o daño indirectos distintos de la pérdida o el daño de las mercancías, su responsabilidad estará limitada a una suma que no excederá del equivalente al flete que deba pagarse por el Transporte Multimodal en virtud del contrato respectivo.

Artículo 17º

La responsabilidad asumida por el Operador de Transporte Multimodal...

Artículo 19º

Cuando la pérdida total o parcial, la avería o el retraso en la entrega de las mercancías se haya localizado en un tramo del transporte, el claimant identificado, quien opere en dicho tramo será solidariamente responsable con el Operador de Transporte Multimodal, sin perjuicio del derecho de repetición de este último por el importe pagado en razón de la responsabilidad solidaria.

CAPITULO V RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR

Artículo 20º

Se considerará que el expedidor garantiza al Operador de Transporte Multimodal, la exactitud, en el momento en que él toma las mercancías bajo su custodia, de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si procede a su carácter peligroso que haya proporcionado por sí o por medio de otro que actúe en su nombre para su inclusión en el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal.

El expedidor indemnizará al Operador de Transporte Multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos antes mencionados.

El expedidor seguirá siendo responsable aún cuando haya transferido el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal.

El derecho del Operador de Transporte Multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del Contrato de Transporte Multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

CAPITULO VI DE LOS AVISOS, RECLAMACIONES, ACCIONES Y PRESCRIPCIONES

Artículo 21º

A menos que el consignatario o destinatario avise, por escrito, al Operador de Transporte Multimodal de la pérdida o daño especificando la naturaleza de los mismos, en el momento en que las mercancías le fueran puestas en su poder, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el Operador de Transporte Multimodal las entregó tal como fueron descritas en el Documento de Transporte Multimodal.

Cuando la pérdida o daño no fueran aparentes, será igualmente aplicable el contenido del párrafo primero, en el caso en que no sea presentado por escrito el aviso antes de seis días desde que las mercancías fueran puestas en poder del consignatario o destinatario.

A los efectos de este artículo se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del Operador de Transporte Multimodal, incluida cualquier persona a cuyos servicios éste recurra en el lugar de entrega de las mercancías transportadas, ha sido dada al Operador de Transporte Multimodal.

En caso de daño o faltante se labrará acta de avería, asegurándose a las partes interesadas el derecho de verificación, de acuerdo con la legislación vigente y observando, además, las estipulaciones del contrato de seguro, cuando las hubiere.

Artículo 22º

Salvo acuerdo expreso en contrario, prescribe en doce meses cualquier acción o reclamación sobre responsabilidad por Transporte Multimodal, contando este plazo desde el día de entrega de la carga en destino, o si ello no ocurrió, del nonagésimo día contado a partir de los plazos que surgen del artículo 11º.

CAPITULO VII SOLUCION DE CONTROVERSIAS

Artículo 23º

Las controversias que surjan entre los Estados Parte como resultado de...

CAPITULO VIII DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 25º

Para ejercer la actividad de Operador de Transporte Multimodal, en cualquier de los Estados Partes, será necesario estar inscripto en el Registro respectivo, a cargo del Organismo Nacional Competente de cada Estado Parte.

Artículo 26º

El Certificado de Registro otorgado por el Organismo Nacional Competente de cualquiera de los Estados Partes, autorizará al Operador de Transporte Multimodal para operar con los demás Estados Partes.

Cada Organismo Nacional Competente informará, por escrito a sus similares de los demás Estados Partes quienes son los Operadores de Transporte Multimodal registrados, así como las modificaciones introducidas en el registro respectivo, enviando los documentos del caso.

La inscripción mantendrá su vigencia en los términos siempre que no exista una comunicación oficial, por escrito, del Organismo Nacional Competente de Operador de Transporte Multimodal o los organismos similares, sobre modificación o cancelación del registro.

Artículo 27º

Para poder inscribirse en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, el interesado deberá presentar una solicitud ante el Organismo Nacional Competente respectivo, y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Poseer la capacidad legalmente requerida por las normas generales del Estado Parte al cual se solicita la inscripción;

b) Contar con representación legal suficiente y domicilio establecido en el Estado Parte ante el cual solicite la inscripción, así como en los demás Estados Parte en los cuales pretenda operar;

c) Acreditar y mantener un patrimonio mínimo en bienes o equipos equivalente a 20.000 DEG o aval bancario o seguro de caución por el mismo importe afectado en garantía a favor del Organismo Nacional Competente.

Artículo 28º

El Organismo Nacional Competente extenderá el correspondiente Certificado de Registro o lo denegará mediante Resolución fundada dentro de un plazo no mayor de 60 días calendario, contados a partir de la fecha en que se acreditó el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo 27º.

Artículo 29º

La vigencia de la inscripción será por 10 años, prorrogable por períodos iguales.

Artículo 30º

Para poder operar, los Operadores de Transporte Multimodal deberán contar con una póliza de seguros que cubra su responsabilidad civil en relación a las mercancías bajo su custodia, sin perjuicio de los seguros establecidos en la legislación de cada Estado Parte.

CAPITULO IX DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 31º

El Transporte Multimodal de mercancías peligrosas se regirá por lo dispuesto en el "Acuerdo sobre Transporte de Productos Peligrosos en el ámbito del Mercosur" y también por lo dispuesto por los Reglamentos Internacionales de ICAO y de IMO, relativos a los transportes aéreos y marítimos respectivamente.

La calificación de mercancías peligrosas tendrá como base las recomendaciones de la ONU al respecto.

Artículo 32º

Toda estipulación contenida en el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal será nula o no producirá, de pleno derecho, efecto contrario a las disposiciones del presente

ANEXO I LIMITE DE RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

El límite de responsabilidad para el Operador de Transporte Multimodal conforme al Artículo 13 del presente Acuerdo será:

1.- Para Argentina - a menos que la naturaleza o el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes que el Operador de Transporte Multimodal los haya tomado bajo su custodia y consignados en el documento de transporte multimodal, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal no podrá exceder, en caso de pérdida total o parcial, avería o atraso en la entrega de la mercancía por un valor superior al de 400 pesos argentinos oro por kilogramo del volumen o pieza afectada o de 10 pesos argentinos oro por kilo del volumen o piezas afectadas, si este valor fuera superior.

2.- Para Brasil - el equivalente a 666,67 DES por volumen o unidad de carga, o por 2 (dos) DES por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañificadas, si este valor fuera superior.

3.- Para Paraguay - el equivalente a 666,67 DES por volumen o unidad de carga, o por 2 (dos) DES por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañificadas, si este valor fuera superior.

4.- Para Uruguay - el equivalente a 666,67 DES por volumen o unidad de carga, o por 2 (dos) DES por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañificadas, si este valor fuera superior.

ANEXO II SOLUCION DE CONTROVERSIAS (VALIDO HASTA QUE ENTRE EN VIGOR EL "PROTOCOLO SOBRE JURISDICCION EN MATERIA DE TRANSPORTE")

Artículo 1º

A elección del demandante o de quien actúe en su nombre, serán competentes para conocer las acciones relacionadas con el Contrato de Transporte Multimodal de Mercancías realizadas en base al presente Acuerdo, los Tribunales que correspondan al domicilio del establecimiento principal del demandado o del agente o representante que intervenga en la operación de Transporte Multimodal o, del lugar de entrega o donde deberían haber sido entregadas las mercancías.

Artículo 2º

Las partes podrán pactar por escrito luego de ocurrido el hecho, que la controversia relativa al contrato de Transporte Multimodal sea sometida a arbitraje en consonancia con las reglas que las partes establezcan.

El procedimiento arbitral así instituido deberá aplicar las disposiciones del presente Acuerdo.

Las acciones legales se interpondrán ante el tribunal arbitral que resulte competente de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior el cual estará obligado a aplicar las disposiciones del presente Acuerdo.

Sección 8 - Habilitación del Personal Embarcado:

Mínimo	100 DEG
Máximo	1.500 DEG

Sección 9 - Pilotaje:

Mínimo	100 DEG
Máximo	3.000 DEG

Sección 10 - Dotación de Seguridad:

Mínimo	100 DEG
Máximo	2.000 DEG

Sección 11 - Normas para la Navegación:

Mínimo	500 DEG
Máximo	3.000 DEG

Sección 12 - Comunicaciones en lo relativo a la Navegación:

Mínimo	100 DEG
Máximo	1.500 DEG

Sección 13 - Esatadía en Puerto:

Mínimo	100 DEG
Máximo	2.000 DEG

Sección 14 - Transporte de Hidrocarburos, Sustancias Nocivas Líquidas, Sustancias Perjudiciales y Mercancías Peligrosas:

Mínimo	100 DEG
Máximo	5.000 DEG

Sección 15 - Transporte y Vertimientos de Desechos:

Mínimo	1.000 DEG
Máximo	50.000 DEG

Sección 16 - Régimen de las Descargas:

Mínimo	1.000 DEG
Máximo	50.000 DEG

fy. H. J. J. J.

AGREGADO III

PROPUESTA DE PENALIDADES

TITULO II - DE LAS INFRACCIONES

CAPITULO 1 - Infracciones imputables al Armador

Sección 1 - Luces y Marcas:

Mínimo	100 DEG
Máximo	1.500 DEG

Sección 2 - Certificados de Seguridad:

Mínimo	300 DEG
Máximo	5.000 DEG

Sección 3 - Seguridad de las Embarcaciones:

Mínimo	100 DEG
Máximo	3.000 DEG

Sección 4 - Arqueo:

Mínimo	300 DEG
Máximo	1.000 DEG

Sección 5 - Asignación de Francobordo:

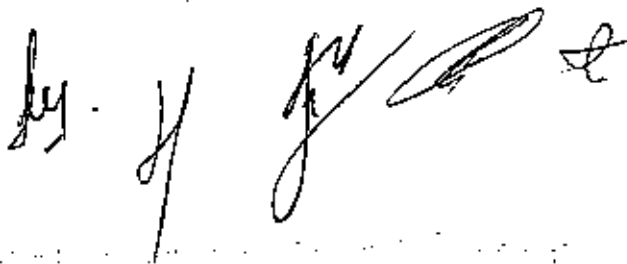
Mínimo	300 DEG
Máximo	5.000 DEG

Sección 6 - Transporte de Mercancías sobre Cubierta:

Mínimo	100 DEG
Máximo	3.000 DEG

Sección 7 - Transporte de Mercancías Sólidas a Granel:

Mínimo	100 DEG
Máximo	1.500 DEG



fuera pertinente, o por los reglamentos complementarios que lo adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Sección 15 **Transporte y vertimientos de desechos**

Artículo 92

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara desechos peligrosos.

Artículo 93

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que vertiera en la Hidrovía desechos u otras materias.

Sección 16 **Régimen de las descargas**

Artículo 94


Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que descargara en la Hidrovía hidrocarburos provenientes de su régimen operativo en infracción a lo dispuesto por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

Artículo 95

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que descargara en la Hidrovía sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, procedentes de operaciones de limpieza y deslustrado de tanques en infracción a lo dispuesto por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

Artículo 96

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que descargara en la Hidrovía aguas sucias o basuras en infracción a lo dispuesto por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.



Artículo 87

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara mercancías peligrosas o contaminantes en bultos en infracción a lo dispuesto por el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código I.M.D.G.) y por el Anexo III del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78) o por los reglamentos complementarios que los adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 88

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara mercancías sólidas peligrosas a granel en infracción a lo dispuesto por el Apéndice B del Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel (CCG), en lo que fuera pertinente.

Artículo 89

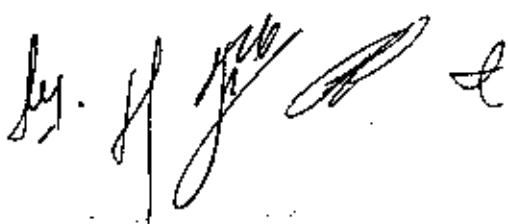
Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara productos químicos líquidos peligrosos a granel en infracción a lo dispuesto por el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CGrQ), por el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ), por el Anexo II del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78) o por los reglamentos complementarios que los adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 90

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara gases licuados a granel en infracción a lo dispuesto por el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG), por el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CG), por el Código para Buques Existentes que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CGE) o por los reglamentos complementarios que los adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 91

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara hidrocarburos en infracción a lo dispuesto por el Anexo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78), en lo que

A handwritten signature in dark ink, appearing to be a stylized name or set of initials, located at the bottom left of the page.

Sección 14
Transporte de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, sustancias perjudiciales y mercancías peligrosas.

Artículo 81

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que no presentara la notificación del transporte de mercancías peligrosas a la entrada o salida de puerto.

Artículo 82

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que habiendo presentado la notificación del transporte de mercancías peligrosas, no lo hiciere con una antelación mínima de veinticuatro (24) horas a la entrada o salida de puerto.

Artículo 83

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara mercancías peligrosas sin llevar a bordo la documentación requerida por el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas en la Hidrovía Paraguay-Paraná o por las normas internacionales pertinentes.

Artículo 84

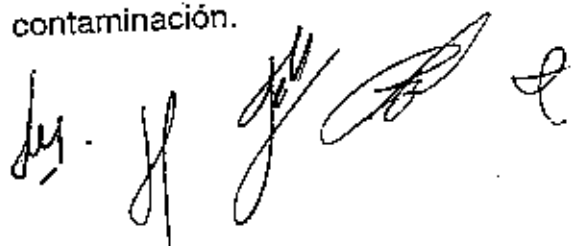
Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o del buque que transportara mercancías peligrosas sin llevar a bordo las publicaciones requeridas por el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 85

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara hidrocarburos o sustancias nocivas careciendo de póliza de seguros vigente contra incidentes de contaminación.

Artículo 86

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara mercancías peligrosas sin poseer a bordo copia de la póliza de seguros vigente contra incidentes de contaminación.



Sección 12
Comunicaciones en lo relativo a la Navegación

Artículo 76

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación, que navegara u operara careciendo de los equipos de comunicaciones exigidos por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

Artículo 77

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara con equipos de comunicaciones que no se hallaran en condiciones de operación.

Sección 13
Estadía en Puerto

Artículo 78

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación o convoy que estando atracada en puerto o lugares de atraque no tuviera permanentemente una persona responsable de su seguridad.

Artículo 79

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que no tomara remolque maniobra de puerto cuando resultara obligatorio.

Artículo 80

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que no tomara práctico de puerto cuando resultara obligatorio.

by. H J 64

Artículo 70

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara con una dotación de seguridad inferior al mínimo exigido por el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

Artículo 71

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo el Certificado de Dotación de Seguridad.

Artículo 72

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Dotación de Seguridad, en razón de haberse efectuado modificaciones de relevancia que alteraran su tonelaje de arqueo, haber cambiado su servicio o la potencia de la planta propulsora.

Sección 11

Normas para la navegación

Artículo 73

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador del convoy de navegación por empuje cuyas dimensiones superaran los máximos permitidos por el Régimen Único de Dimensiones Máximas de los Convoyes.

Artículo 74

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador del remolcador o empujador cuya potencia de máquinas no garantizara en tramos críticos la maniobrabilidad del convoy en navegación.

Artículo 75

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador del remolcador que llevara acoderada o abarloada más de una embarcación por banda.



Sección 8 **Habilitación del personal embarcado**

Artículo 64

Se impondrá multa de 100 a 1.500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación cuyo personal embarcado careciera de la habilitación pertinente para el ejercicio de su profesión, a excepción de los casos previstos en la Sección 9 de este Capítulo.

Sección 9 **Pilotaje**

Artículo 65

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin piloto, cuando el capitán, patrón u oficial fluvial carecieran de la habilitación pertinente.

Artículo 66

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin piloto, hallándose vencida la habilitación del capitán, patrón u oficial fluvial para el ejercicio del pilotaje.

Artículo 67

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro, al armador de la embarcación que navegara con piloto cuya habilitación para la navegación del tramo estuviera vencida.

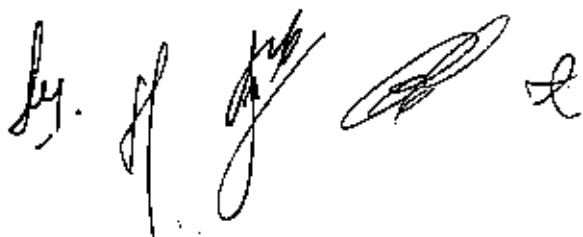
Artículo 68

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador que impidiera el embarco de aspirantes a pilotos de la Hidrovía para la realización de viajes de práctica.

Sección 10 **Dotación de seguridad**

Artículo 69

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin haber obtenido el Certificado de Dotación de Seguridad.



autorizadas por el Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía o por las autoridades competentes.

Artículo 58

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara mercancías peligrosas sobre cubierta en infracción a lo dispuesto por el Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía, por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Londres, 1974), sus Protocolos y Enmiendas o por los reglamentos complementarios que lo adecuaran a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 59

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro, al armador de la embarcación tanque que transportara mercancías sobre cubierta cuando transportara sustancias con punto de inflamación inferior a setenta grados centígrados.

Artículo 60

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta, sin autorización, cuando transportara más de doce (12) pasajeros.

Artículo 61

Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo los duplicados de los planos y cálculos demostrativos de la aptitud para transportar mercancías sobre cubierta, aprobados por las autoridades competentes.

Artículo 62

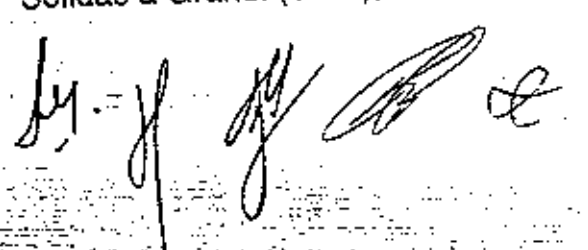
Se impondrá multa de (...) a (...) Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta habiendo caducado la autorización otorgada.

Sección 7

Transporte de mercancías sólidas a granel

Artículo 63

Se impondrá multa de 100 a 1.500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto por el Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel (CCG), en lo que fuera pertinente.



Artículo 51

Se impondrá multa de 300 a 1.000 Derechos Especiales de Giro, al armador de la embarcación cuyas marcas de francobordo no se ajustaran a las disposiciones del Reglamento Unico para la Asignación de Francobordo a Buques de Carga.

Artículo 52

Se impondrá multa de 500 a 3.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación cuyas marcas de francobordo hubieran sido alteradas respecto de las que se le asignaran conforme la certificación efectuada por las autoridades competentes, siempre que no constituyera delito.

Artículo 53

Se impondrá multa de 500 a 5.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sobrepasando la línea de máxima inmersión del francobordo asignado.

Artículo 54

Se impondrá multa de 300 a 1.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el plazo de validez de asignación del francobordo.

Artículo 55

Se impondrá multa de 500 a 1.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el francobordo asignado, en razón de habersele introducido modificaciones que hubieran alterado las condiciones iniciales de asignación.

Sección 6

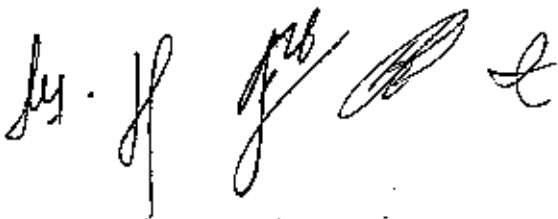
Transporte de mercancías sobre cubierta

Artículo 56

Se impondrá multa de 100 a 1.500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara mercancías sobre cubierta careciendo de la autorización pertinente.

Artículo 57

Se impondrá multa de 500 a 3.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que transportara sobre cubierta mercancías no



Sección 4 Arqueo

Artículo 45

Se impondrá multa de 500 a 1.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin haber obtenido el Certificado de Arqueo.

Artículo 46

Se impondrá multa de 300 a 500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo el Certificado de Arqueo.

Artículo 47

Se impondrá multa de 300 a 1.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Arqueo en razón de habersele efectuado modificaciones que alteraran el arqueo bruto o neto.

Artículo 48

Se impondrá multa de 300 a 500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Arqueo en razón de haber transcurrido tres (3) meses desde su matriculación en un País Signatario distinto al otorgante.

Sección 5 Asignación de francobordo

Artículo 49

Se impondrá multa de 500 a 5.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin haber obtenido la certificación de francobordo.

Artículo 50

Se impondrá multa de 300 a 500 Derechos Especiales de Giro, al armador de la embarcación que navegara u operara sin poseer a bordo la certificación de francobordo asignado por las autoridades competentes.



Artículo 39

Se impondrá multa de 300 a 700 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber sido eliminada de la matrícula nacional del País Signatario otorgante.

Artículo 40

Se impondrá multa de 300 a 1.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber vencido su plazo de validez.

Artículo 41

Se impondrá multa de 300 a 800 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de no haber cumplido con las inspecciones intermedias o complementarias pertinentes.

Artículo 42

Se impondrá multa de 500 a 1.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de habersele efectuado modificaciones que alteraran las condiciones de seguridad que dieron origen a su otorgamiento.

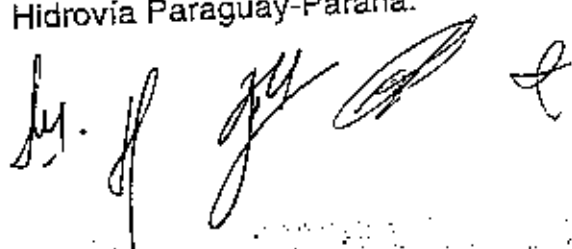
Artículo 43

Se impondrá multa de 500 a 3.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber sufrido averías que afectaran las condiciones de seguridad que dieron origen a su otorgamiento.

Sección 3 Seguridad de embarcaciones

Artículo 44

Se impondrá multa de 100 a 3.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Londres, 1974), sus Protocolos y Enmiendas, en lo que fuera pertinente, o por los reglamentos complementarios que lo adecuaron a la Hidrovía Paraguay-Paraná.



TÍTULO II DE LAS INFRACCIONES

Capítulo 1 Infracciones imputables al armador

Artículo 34

En las infracciones correspondientes a este Título sancionadas con multas cuyo valor sea de hasta 300 DEG, podrá aplicarse "apercibimiento" como sanción alternativa.

Sección 1 Luces y marcas

Artículo 35

Se impondrá multa de 100 a 1.500 Derechos Especiales de Giros (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara en infracción a lo dispuesto en materia de luces y marcas por el Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Sección 2 Certificados de seguridad

Artículo 36

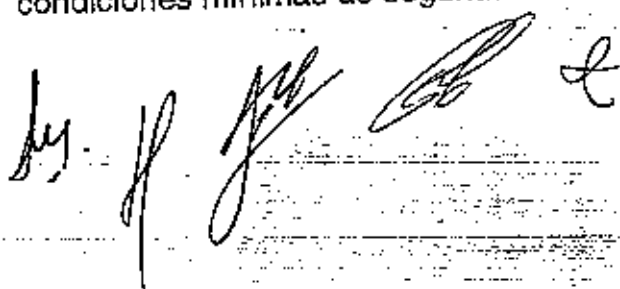
Se impondrá multa de 500 a 5.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin haber obtenido el Certificado de Seguridad de la Navegación.

Artículo 37



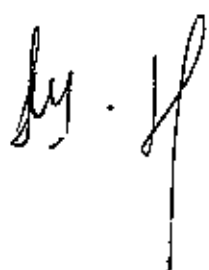
Se impondrá multa de 300 a 500 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara sin llevar a bordo el Certificado de Seguridad de la Navegación.

Artículo 38

Se impondrá multa de 500 a 5.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), al armador de la embarcación que navegara u operara habiendo caducado el Certificado de Seguridad de la Navegación en razón de haber perdido sus condiciones mínimas de seguridad.



PROYECTO DEL REGIMEN UNICO DE INFRACCIONES
DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA
(PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA)



PROYECTO DEL REGIMEN UNICO DE INFRACCIONES
DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA
(PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA)

TITULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo 1
Aplicación del régimen

Artículo 1
Aplicación

Las disposiciones de este régimen excluyen la aplicación de las normas contravencionales vigentes de los Países Signatarios.

Artículo 2
Objeto

El presente régimen tiene por objeto reprimir:

- a) Las infracciones a las disposiciones del Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad y sus Reglamentos Complementarios;
- b) La falta de idoneidad profesional del personal embarcado.

Artículo 3
Normas posteriores

Las normas que acordaran los Países Signatarios con posterioridad a la consumación de un hecho sancionable por las mismas, sólo resultarán de aplicación cuando fueran más favorables.

Artículo 4
Tentativa

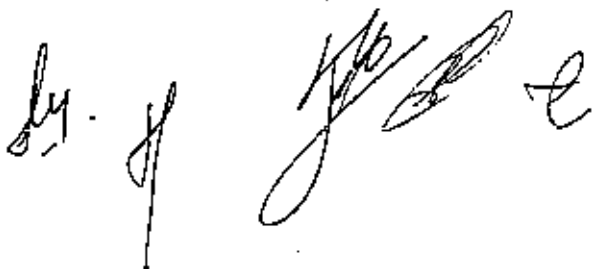
La tentativa no es punible.

Se entiende por tentativa toda acción u omisión que pudiendo configurar una infracción no llegara a consumarse.

Artículo 5
Culpa

Toda acción u omisión culposa será suficiente para configurar una infracción y para la aplicación de sanciones.

Artículo 6
Responsabilidad y eximición



En materia de responsabilidad contravencional y eximición de la misma será de aplicación la legislación del País Signatario que entienda en el hecho.

Capítulo 2 De las sanciones

Artículo 7 Clases de sanciones

Este régimen establece las siguientes sanciones:

- a) Cancelación de la habilitación para navegar;
- b) Suspensión de la habilitación para navegar;
- c) Cancelación de la habilitación para navegar en el tramo;
- d) Suspensión de la habilitación para navegar en el tramo;
- e) Prohibición definitiva para navegar;
- f) Prohibición temporaria para navegar;
- g) Multa; y,
- h) Apercibimiento.

Artículo 8 Cancelación de la habilitación para navegar

La cancelación de la habilitación para navegar importa la privación absoluta y definitiva de la habilitación otorgada al infractor para el ejercicio de las funciones para las cuales fuera habilitado.

Esta clase de sanción sólo podrá ser aplicada por el País Signatario que hubiera otorgado el título y la habilitación al infractor y siempre que la falta se hubiera cometido en sus aguas jurisdiccionales, salvo lo dispuesto por el artículo 19.

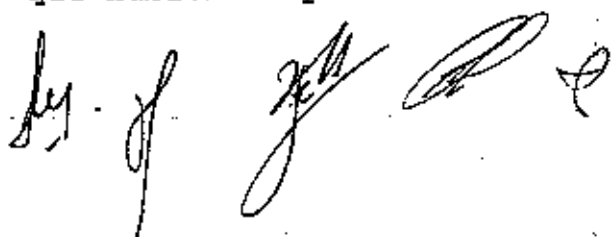
Artículo 9 Suspensión de la Habilitación para Navegar

La suspensión de la habilitación para navegar importa la privación temporaria de la habilitación otorgada al infractor para el ejercicio de las funciones para las cuales fuera habilitado.

Esta clase de sanción sólo podrá ser aplicada por el País Signatario que hubiera otorgado el título y la habilitación al infractor y siempre que la falta se hubiera cometido en sus aguas jurisdiccionales, salvo lo dispuesto por el artículo 19.

Artículo 10 Cancelación de la habilitación para navegar en el tramo

La cancelación de la habilitación para navegar en el tramo, importa la privación absoluta y definitiva de la misma otorgada al infractor para el ejercicio de su profesión en las aguas jurisdiccionales del País Signatario que hubiera impuesto la sanción.



Artículo 11
Suspensión de la habilitación para navegar en el tramo

La suspensión de la habilitación para navegar en el tramo, importa la privación temporaria de la misma otorgada al infractor para el ejercicio de su profesión en las aguas jurisdiccionales del País Signatario que hubiera impuesto la sanción.

Artículo 12
Prohibición definitiva para navegar

La prohibición definitiva para navegar, importa para el infractor la privación absoluta y perpetua del ejercicio de su profesión en las aguas jurisdiccionales del País Signatario que hubiera impuesto la sanción.

Artículo 13
Prohibición temporaria para navegar

La prohibición temporaria para navegar, importa para el infractor la privación absoluta por un período determinado del ejercicio de su profesión en las aguas jurisdiccionales del País Signatario que hubiera impuesto la sanción.

Artículo 14
Multa

La sanción de multa importa el pago de la suma resultante de la conversión de la unidad de cuenta prevista por este régimen a la moneda nacional de los Países Signatarios.

Artículo 15
Apercibimiento

El apercibimiento importa un llamado de atención al infractor.

Artículo 16
No sustitución de Sanciones

En ningún caso las sanciones contempladas por este régimen podrán sustituirse por penas privativas de la libertad.

Artículo 17
Aplicación de sanciones

La comisión de un mismo hecho podrá determinar la aplicación de sanciones tanto al armador como al personal embarcado.

by. H. J. S. E.

Artículo 18
Sanciones aplicables exclusivamente
al personal embarcado

Quedan comprendidos en el concepto de personal embarcado los siguientes sujetos:

- a) Capitán, patrón u oficial fluvial a cargo de la embarcación;
- b) Piloto de la Hidrovía;
- c) Jefe de máquinas;
- d) Auxiliar de máquinas;
- e) Marineros;
- f) Cualquier otro sujeto embarcado vinculado a la navegación.

Serán de aplicación al personal embarcado las sanciones previstas en el Artículo 7 excepto la del inciso g).

Artículo 19
Facultades de los Países Signatarios

El País Signatario que hubiera otorgado el título y la habilitación al infractor podrá cancelarla cuando se hallara firme la sanción de cancelación de la habilitación para navegar en el tramo o prohibición definitiva para navegar, impuesta por otro País Signatario.

El País Signatario que hubiera otorgado el título y la habilitación al infractor podrá suspenderla por igual plazo al previsto por la sanción de suspensión de la habilitación para navegar en el tramo o prohibición temporaria para navegar impuesta por otro País Signatario, siempre que ésta se encontrara firme.

Capítulo 3
Atenuantes y agravantes

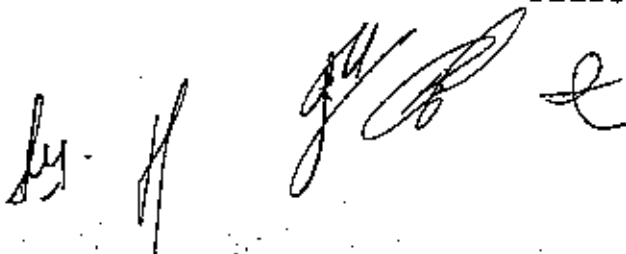
Artículo 20
Criterios de apreciación

Las autoridades competentes considerarán al momento de la aplicación de las sanciones previstas por este régimen, las circunstancias atenuantes y agravantes que concurren en la infracción.

A los fines del párrafo anterior se tendrá en cuenta el peligro que ha importado la infracción para la seguridad de las personas, el medio ambiente, las vías navegables o la embarcación.

Capítulo 4
Reincidencia

Artículo 21
Plazos



Se considerará reincidente, a los efectos de la graduación de la sanción, al que incurriera en otra infracción del mismo género dentro de los siguientes plazos:

a) Dos (2) años cuando se tratara de suspensión de la habilitación para navegar, de suspensión de la habilitación para navegar en el tramo y de prohibición temporaria para navegar;

b) Dos (2) años cuando se tratara de multa cuyo máximo superara (...).

Un (1) año cuando se tratara de multa cuyo monto ascendiera hasta (...).

c) Noventa (90) días cuando se tratara de apercibimiento.

Los términos previstos por este artículo se computarán a partir de la fecha en que las sanciones se encontraran firmes.

Artículo 22 Géneros

A los fines de la aplicación de lo dispuesto por el artículo anterior se definen los siguientes géneros:

- a) Seguridad de la navegación;
- b) Contaminación.

Queda comprendido en el género contaminación lo dispuesto por el Título II, Capítulo 1, Secciones 14, 15 y 16 y Capítulo 2, Secciones 13, 14 y 15. Quedan comprendidas en el género seguridad de la navegación las secciones restantes del Título II, Capítulos 1 y 2.

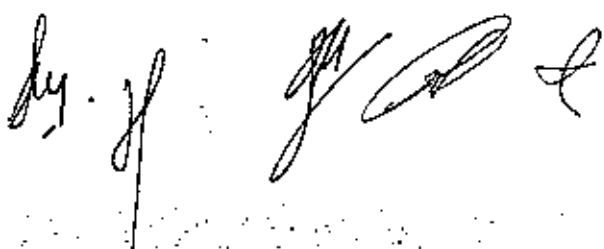
Artículo 23 Escala Sancionatoria

En caso de reincidencia, la sanción que correspondiera aplicar se elevará hasta en un tercio de la clase de sanción que se tratara.

Capítulo 5 Aplicación condicional

Artículo 24 Facultad de exención

Cuando la sanción aplicada fuera de multa cuyo máximo ascendiera hasta (...) Derechos Especiales de Giro (D.E.G.) su cumplimiento podrá dejarse en suspenso. En tal caso,



quedará sin efecto el cumplimiento de la sanción impuesta cuando el infractor no cometiera otra falta dentro del término de un año computado a partir de la fecha en que se encontrara firme.

Cuando el infractor cometiera otra falta dentro del plazo señalado en el párrafo del anterior, se le aplicará la sanción en suspenso, así como la que correspondiera a la nueva infracción incrementada según lo previsto para el caso de reincidencia.

Artículo 25
Periodicidad de la facultad de exención

Deberá transcurrir un período de tres (3) años comprendido entre la fecha de la resolución firme aludida en el artículo anterior y la comisión de una nueva infracción para que pueda otorgarse nuevamente el beneficio de la aplicación condicional.

Capítulo 6
Concurso de infracciones

Artículo 26
Cómputo de sanciones

Cuando concurrieran varios hechos independientes reprimidos con la misma clase de sanción, la sanción aplicable al infractor tendrá como mínimo, el mínimo de la sanción mayor y como máximo, la suma resultante de la acumulación de los máximos de las sanciones correspondientes a los diversos hechos. Sin embargo, dicha suma no podrá superar el máximo establecido para la clase de sanción de que se trate.

Capítulo 7
Extinción de acciones y sanciones

Artículo 27
Extinción de la acción

La acción se extinguirá por:

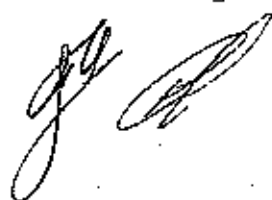

- a) Muerte del imputado;
- b) Prescripción;
- c) Pago voluntario, tratándose de sanción de multa.

Artículo 28
Prescripción de la acción

La acción prescribirá a los tres (3) años computados a partir de la comisión de la infracción.

Artículo 29
Extinción de la sanción

La sanción se extinguirá por:

by. f.  

- a) Muerte del sancionado;
- b) Prescripción;
- c) Cumplimiento de la misma.

Artículo 30
Prescripción de la sanción

La sanción de multa prescribirá a los tres (3) años computados a partir de la fecha en que se hallara firme la resolución condenatoria.

Artículo 31
Interrupción de la prescripción

La comisión de otra infracción dentro de los plazos previstos por los artículos 28 y 30 interrumpirá la prescripción de la acción y de la sanción, respectivamente.

La prescripción de la acción se interrumpirá también ante la producción de actos procesales administrativos a los que se asigne tal efecto acorde con los procedimientos vigentes en los Países Signatarios.

La prescripción correrá o se interrumpirá separadamente para cada uno de los sujetos imputados o sancionados.

Capítulo 8
Medidas de policía

Artículo 32
Interdicción de salida e interrupción de la navegación

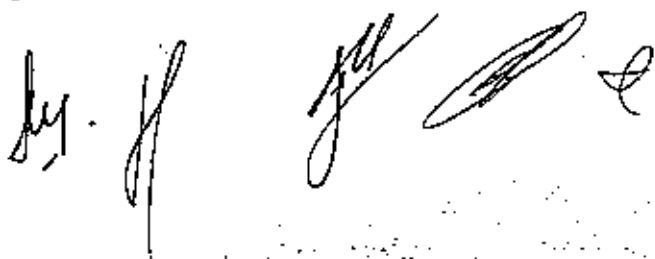
Sin perjuicio de la aplicación de las sanciones que correspondieren, las autoridades competentes no formalizarán el despacho de salida de puerto de las embarcaciones cuando la naturaleza de la infracción constatada pusiera en peligro la seguridad de la navegación o el medio ambiente.

Las autoridades competentes podrán interrumpir la navegación de una embarcación y eventualmente dirigirla a su puerto más cercano cuando constataran que la misma pusiera en serio riesgo la seguridad de la navegación o constituyera una amenaza al medio ambiente.

La interdicción de salida o la interrupción de la navegación deberá cesar cuando dejaren de existir los motivos que la determinaron.

Artículo 33
Gastos

Los gastos originados en la detención de las embarcaciones serán soportados por el armador.



INDICE

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo 1	Aplicación del régimen.
Capítulo 2	De las sanciones.
Capítulo 3	Atenuantes y agravantes.
Capítulo 4	Reincidencia.
Capítulo 5	Aplicación condicional.
Capítulo 6	Concurso de infracciones.
Capítulo 7	Extinción de acciones y sanciones.
Capítulo 8	Medidas de policía.

TITULO II

DE LAS INFRACCIONES

Capítulo 1

De las infracciones imputables al armador

Sección 1	Luces y marcas.
Sección 2	Certificados de seguridad.
Sección 3	Seguridad de embarcaciones.
Sección 4	Arqueo.
Sección 5	Asignación de francobordo.
Sección 6	Transporte de mercancías sobre cubierta.
Sección 7	Transporte de mercancías sólidas a granel.
Sección 8	Habilitación del personal embarcado.
Sección 9	Pilotaje.
Sección 10	Dotación de seguridad.
Sección 11	Normas para la navegación
Sección 12	Comunicaciones en lo relativo a la navegación.
Sección 13	Estadía en puerto
Sección 14	Transporte de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, sustancias perjudiciales y mercancías peligrosas
Sección 15	Transporte y vertimientos de desechos.
Sección 16	Régimen de las descargas.

Capítulo 2

Infracciones imputables al personal embarcado

Sección 1	Luces y marcas.
Sección 2	Certificados de seguridad.

[Handwritten signatures and initials]

Sección 3	Seguridad de embarcaciones.
Sección 4	Asignación de francobordo.
Sección 5	Transporte de mercancías sobre cubierta.
Sección 6	Transporte de mercancías sólidas a granel.
Sección 7	Habilitación del personal embarcado.
Sección 8	Pilotaje.
Sección 9	Dotación de seguridad.
Sección 10	Normas para la navegación
Sección 11	Comunicaciones en lo relativo a la navegación.
Sección 12	Estadía en puerto
Sección 13	Transporte de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, sustancias perjudiciales y mercancías peligrosas
Sección 14	Transporte y vertimientos de desechos
Sección 15	Régimen de las descargas.
Sección 16	Disposición general.

TITULO III

DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO

Capítulo 1-	Aplicación del régimen.
Capítulo 2-	Representación.
Capítulo 3-	Pago de multas.
Capítulo 4-	Contralor de la Administración.

TITULO IV

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Capítulo 1	Registro de actuaciones y resoluciones.
Capítulo 2	Colaboración
Capítulo 3	Unidades de Cuenta

[Handwritten signatures and initials]

Agregado 1

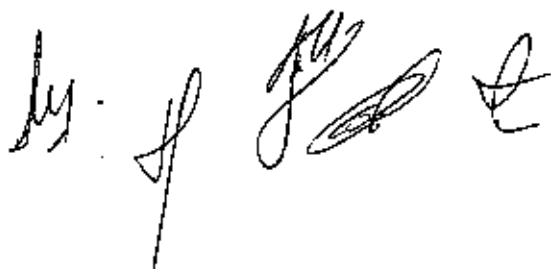
LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

- Dra. Beatriz Cristina MELENDEZ
Comisión de Coordinación Interjurisdiccional de la
Hidrovía Paraguay-Paraná
- C.C. Guillermo Josué BARTOLETTI
Jefe de Div. Derecho Marítimo - Secretaría General Naval
Armada Argentina
- S.P. Carlos Héctor FIGUEROA
Asesoría Jurídica
Jefe Sección Asuntos Administrativos
Prefectura Naval Argentina

BOLIVIA

- C.F. Raúl MEJIA IBÁÑEZ
Director de Asesoramiento Naval y Administración
Subsecretaría Naval y de Intereses Marítimos
- T.N. Rolando SALVATIERRA MUÑOZ
Armada Boliviana
- T.N. Bismark Jigena Antelo
Armada Boliviana
- Dr. Guey ANDRADE MORALES
Asesor de la Subsecretaría Naval y de
Intereses Marítimos
- Ing. Leónidas FERRUFINO
Asesor de la Subsecretaría Naval y de
Intereses Marítimos

by: 

BRASIL

C.F. Francis FIXEL
Diretoria de Portos e Costas
Marinha do Brasil

PARAGUAY




Dr. Miguel Angel BRITOS
Director General de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores

Arq. Fernando R. CABRAL
Director Planificación de Transportes
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

T.F.(JM) Victor Hugo RONZEWSKI
Armada Nacional

URUGUAY

C.N.(CP) Ricardo J. CUSTODIO
Dirección Registral y de Marina Mercante
Armada Nacional - Prefectura Nacional Naval

by.   

APENDICE III

ACTA DEL GRUPO TECNICO N° 2

PROYECTO DE REGIMEN UNICO DE INFRACCIONES Y SANCIONES
DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA
(PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA)

En la Ciudad de Santa Cruz de La Sierra, República de Bolivia, entre los días 19 y 21 del mes de agosto de 1996, se ha reunido el Grupo Técnico N° 2, con el fin de continuar el estudio del Proyecto del Régimen Unico de Infracciones y Sanciones de la Hidrovia Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) bajo la presidencia y relatoría del Capitán de Fragata RAUL MEJIA IBÁÑEZ y del Teniente de Navío ROLANDO SALVATIERRA MUÑOZ respectivamente, pertenecientes ambos a la Delegación de Bolivia.

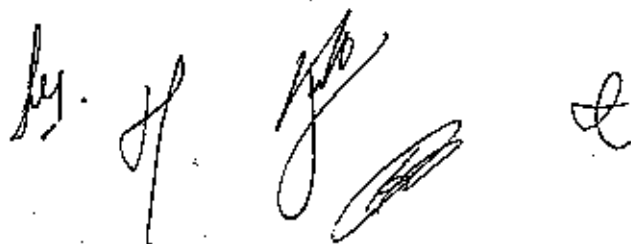
La nómina de participantes figura en el Agregado I de la presente Acta.

Se utilizaron como documentos de trabajo el texto aprobado en la XXIIa. Reunión Ordinaria del C.I.H., con las modificaciones aprobadas en la Reunión de Grupos Técnicos que tuvo lugar en la Ciudad de Asunción, República del Paraguay, entre los días 27 y 31 de mayo ppdo. y el Documento presentado por el Delegado de Brasil, denominado "Propuesta de Penalidades".

Se procedió a una revisión del referido Proyecto efectuándose modificaciones de forma, que dieron lugar a una nueva redacción de los artículos 18 y 83, eliminándose los artículos 37 y 49.

Se incluyó un nuevo artículo facultando a las Autoridades competentes a imponer como sanción alternativa el "apercibimiento", cuando las multas no superen los 300 DEG.

Con relación al artículo 26, se acordó que en la próxima reunión se analizará el mismo con el objeto de ajustar su redacción.



Después de un minucioso estudio se pasó a discutir los montos de las multas a aplicar en las infracciones contenidas en el Título II, Capítulo 1.

Se acordaron los valores mínimos y máximos de las 16 Secciones que componen el citado Título, Capítulo 1 "Infracciones imputables al Armador", avanzando también en la determinación de los montos mínimos y máximos a aplicar en cada una de las infracciones descriptas a través del articulado, habiéndose completado hasta la Sección 8 inclusive.

El Documento elaborado se adjunta como Agregado II y los montos máximos y mínimos propuestos para las multas de cada Sección del Capítulo 1 del Título II constan en el Agregado III.

Las Delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay agradecen a la Delegación y a las Autoridades de la República de Bolivia la generosa bienvenida, hospitalidad y buena voluntad dispensada durante la realización de la presente Reunión del Grupo Técnico N° 2.

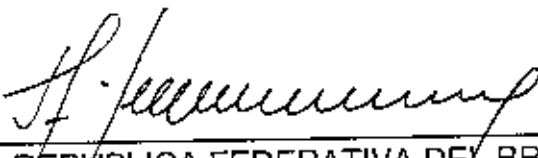
El Grupo labra la presente y la eleva para su aprobación al C.I.H. con lo actuado hasta la fecha según consta, suscribiéndose a los 21 días del mes de agosto de 1996.



REPUBLICA ARGENTINA



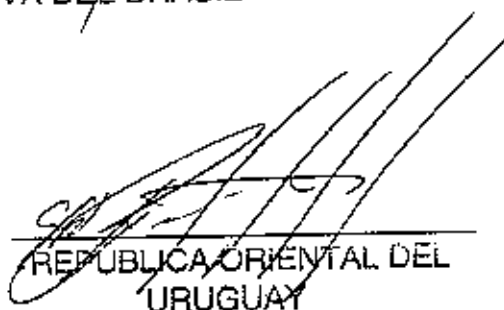
REPUBLICA DE BOLIVIA



REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL



REPUBLICA DEL PARAGUAY



REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

PRIMER INFORME ANUAL DE LA COMISION DEL ACUERDO

En cumplimiento de lo prescrito en el Art. 23 inc. c) Capítulo IX del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra" se presenta el primer Informe Anual de la Comisión del Acuerdo.

1 - La Comisión del Acuerdo se constituyó el 27 de julio de 1995, durante el transcurso de la XIX reunión del C.I.H. llevada a cabo en la Ciudad de San Pablo - Brasil.

En dicha oportunidad, las delegaciones informaron sobre la integración de cada una de ellas, quedando constancia de su composición en el Acta respectiva.

Constituida la misma, y en virtud de lo establecido en el Art. 23 inc. c) del Acuerdo de Transporte de la Hidrovía, ésta procedió a la consideración de su reglamento interno sobre la base de un proyecto elaborado en la XII reunión del C.I.H., por un Grupo Ad-Hoc, conformado con representantes de los países signatarios del citado Acuerdo.

Dicha documento, considerado y analizado en el seno de la comisión, mereció observaciones y modificaciones que por su carácter, algunas delegaciones entendieron que previamente a su aprobación debían tratarse internamente con otras autoridades de su país.

En razón de lo expresado se acordó continuar con su tratamiento en la próxima reunión.

No obstante ello, en dicha ocasión y durante la reunión plenaria del C.I.H., ante la presencia de usuarios de la Hidrovía y miembros de la "Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata" (CPTCP) se informó sobre la constitución de aquella, recordando que como órgano técnico del Acuerdo de "Santa Cruz de la Sierra" tenía entre sus principales funciones velar por el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo para resolver los problemas que se presenten en su aplicación.

2 - En diciembre de 1995 los días 6 y 7 en oportunidad de la XX Reunión del C.I.H. en Punta del Este-República Oriental del Uruguay, se desarrolló la IIA reunión de la Comisión. En ella se efectuó un nuevo análisis del proyecto del reglamento, quedando éste en firme tras su aprobación.

A continuación el delegado titular de la representación paraguaya Ing. Luis G. Garay ofreció en nombre de su gobierno la Ciudad de Asunción como sede permanente de la Comisión y como lugar de reuniones,

dependencias de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), hasta tanto se construya un edificio propio.

Las restantes delegaciones, aceptaron por unanimidad y con beneplácito el mencionado ofrecimiento.

3 - A partir de la información de constitución de la Comisión del Acuerdo en la XIX Reunión del C.I.H., particularmente en el transcurso de los últimos meses de 1995 y primeros de 1996, se recibieron de la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata -CPTCP- numerosos reclamos y denuncias de sus asociados, por exigencias, incumplimiento e indebida aplicación del Acuerdo de Transporte y sus Protocolos, según criterio de armadores, operadores y autoridades.

En razón de lo expresado y en virtud de lo prescrito en el Capítulo III art. 8 inc. b) del Reglamento Interno de la Comisión, la Delegación Ejecutiva convocó a la IIIa. reunión de la misma para los días 14 y 15 de marzo en su sede de Asunción.

En la citada oportunidad se trataron doce (12) presentaciones de diversa índole, de las cuales dos (2) tuvieron solución satisfactoria. Ellas fueron:

a) Problema aduanero registrado en la frontera boliviano-brasileña por diferencias de horarios.-

b) Varada de buques de bandera paraguaya en aguas jurisdiccionales argentinas a quienes se les exigió el uso de remolcadores nacionales para su asistencia.

Al respecto la delegación argentina informó que en lo sucesivo y ante situaciones similares, podrían utilizarse en primera instancia, remolcadores o embarcaciones de la propia bandera.

Los restantes asuntos debieron ser derivados a las autoridades nacionales competentes de los respectivos países para su debida consideración.

Lamentablemente debe mencionarse que en dicha III reunión no participaron los delegados titulares ni alternos de la República de Bolivia y República Federativa del Brasil, haciéndolo en su lugar, representantes ajenos a la Comisión. Las demás delegaciones asistieron con sus miembros oportunamente nominados.

4 - Ante la cantidad de temas que habían quedado pendientes en la última convocatoria, se acordó realizar la IV reunión los días 27 y 28 de mayo pasado en su sede de Asunción para continuar con la consideración de aquellos.

En dicha oportunidad luego de una nueva revisión y análisis de las presentaciones efectuadas, tuvieron solución y/o respuesta los siguientes puntos.

a) - Inconvenientes aduaneros en la frontera boliviano-brasileña. Solucionados Satisfactoriamente.

b) - Exigencia de la autoridad competente paraguaya de tomar práctico para la entrada y/o salida de puerto.

La misma autoridad señor Prefecto General Naval, informó sobre la anulación de dicha medida para las embarcaciones de la Hidrovía.

c) - Similar exigencia de tomar remolcadores para entrar o salir de puerto y para movimientos internos portuarios. Al igual que la anterior, la autoridad competente paraguaya informó sobre la cancelación de dicha disposición.

d) - Demora en la habilitación de un baqueano argentino para ejercer en el tramo del Río Paraguay al norte de Asunción - Solucionado satisfactoriamente.

e) - Presentación de autoridades uruguayas ante el tratamiento dado por autoridades argentinas, en cuanto al embarque de Pilotos, al ex-buque de bandera uruguaya "Amanecer". La delegación argentina dió respuesta al reclamo tal como consta en Acta.

f) - Requerimiento para que se autorice el retiro de contenedores del puerto de Asunción durante los fines de semana.

La delegación paraguaya informó que no hay inconveniente para ello, si la solicitud se efectúa con la debida antelación.

Por su parte la Delegación uruguaya solicitó que en la próxima reunión ordinaria, la Comisión se expida sobre las consideraciones de habilitación de los Pilotos y/o baqueanos de la Hidrovía hasta tanto se apruebe el Reglamento de Pilotaje correspondiente, teniendo en cuenta el tratado existente entre Argentina y Paraguay del 30 de enero de 1967.

5 - Considerando que el Comité Intergubernamental de la Hidrovía acordó realizar su XXII reunión en Santa Cruz de la Sierra - Bolivia -entre los días 19 y 23 del corriente. La Comisión del Acuerdo decidió llevar a cabo su V reunión dentro de los mencionados días, para tratar el Temario Tentativo oportunamente remitido a los señores Delegados.

El mismo contiene nueve reclamos o presentaciones, tres de las cuales se encuentran pendientes desde la

III reunión, sin que por ello se vea afectada la navegación el transporte o el comercio.

Hasta aquí las actividades desarrolladas al cabo del primer año de funcionamiento de la Comisión del Acuerdo, cabiendo agregar que en el mencionado período el Comité Intergubernamental no le asignó a ésta ningún cometido en particular (art. 23 inc. f del Acuerdo).

En cuanto a la conformación definitiva de dicho órgano, es de mencionar que aún no se logró, por cuanto según el art. 2 de su Reglamento Interno, las Delegaciones deben estar integradas con los representantes de los organismos competentes que designen los países y que formen parte de sus respectivas Secciones Nacionales. A la fecha dicho requerimiento aún no fue cumplimentando por la totalidad de las delegaciones.

Así mismo debe agregarse que tampoco se cumplieron algunas de las tareas que su propio Reglamento asigna a la Comisión, tales como llevar información actualizada sobre el estado de navegabilidad de los ríos, elenco de las embarcaciones y estadísticas de cargas transportadas en la misma. La falta de medios y elementos, no permitió hasta el presente la recopilación de dicha información.

En cuanto a la Secretaría de la Comisión, órgano de apoyo de la misma, tampoco se conformó debido también a la falta de medios y recursos.

El Art. 30-Cap. VI- "Del Procedimiento para Solución de Controversias", establece que deberá confeccionarse una lista de veinticinco (25) expertos de reconocida competencia en los temas materia del Acuerdo, designando cinco (5) por cada Estado Miembro. Dicho listado debe registrarse en la Secretaría de la Comisión y mantenerse actualizado permanentemente. En la actualidad dicho listado aún no se conformó.

La mención de los incumplimientos antes enumerados, limitan el accionar de la Comisión y no le permiten alcanzar plenamente la finalidad y objetivos que le fijara el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y su Reglamento Interno.

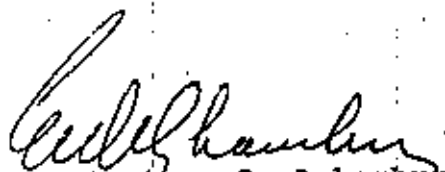
En relación con el inc. d) del Art. 23 del Acuerdo de Transporte, la Comisión, al término de su primer año de gestión, no tiene recomendaciones que formular al C.I.H. sobre modificaciones o adiciones al mismo en razón de la brevedad del período considerado y falta de aplicación de trece (13) reglamentos aún no concluidos.

No obstante lo dicho, la Comisión tiene en análisis algunos artículos del propio Acuerdo que podrían merecer alguna modificación.

Finalmente, esta Comisión quiere destacar y subrayar ante el Comité Intergubernamental de la Hidrovía, la importancia que la misma tiene en el presente y la que irá adquiriendo con el transcurrir del tiempo, con las obras previstas efectuadas y la plena aplicación del Acuerdo, sus Protocolos y Reglamentos.

En razón de ello, el apoyo que pueda recibir del Comité y de los Gobiernos de los Estados miembros es de vital importancia para la eficiencia y buen funcionamiento de la Comisión. De no ser así, esta puede caer en la inoperancia e incredulidad, ante su incapacidad para hacer cumplir con justicia, equidad y celeridad el Acuerdo firmado por cinco países o lo que sería peor aún, que el citado Acuerdo termine resultando letra muerta.

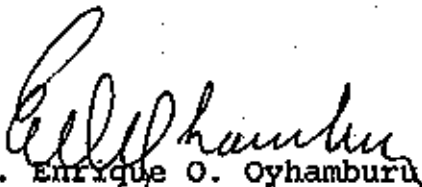
Buenos Aires, 19 de agosto de 1996


Cap. Enrique O. Ayhamburu
Delegado Ejecutivo
Comisión del Acuerdo

Nota C.A.H.PP No. 49/96
Buenos Aires 19.08.96

Señor Secretario Ejecutivo :

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en representación de la Comisión del Acuerdo a fin de poner, por su intermedio, a consideración del Comité Intergubernamental de la Hidrovía el Primer Informe Anual de la misma.


Cap. Enrique O. Oyhamburu
~~Delegado Ejecutivo~~
de la Comisión del Acuerdo

COMISION DEL ACUERDO

DATOS DE LOS DELEGADOS:

ARGENTINA

cap. Enrique OYHAMBURU
Jefatura de Gabinete de Ministros
Comisión Interjurisdiccional de Coordinación de la Hidrovía
Paraguay-Paraná
Teléfonos: 394 2231
394 2261 interno 218
Fax: 394 5053
Casilla: 1003

BOLIVIA

Dr. Guey ANDRADE MORALES
Delegado Titular de Bolivia
Teléfonos: 43 11 61
43 28 05
Teléfono piloto: 43 25 25 interno 4706
Fax: 43 17 39
Casilla: 2303

Ing. Freddy ALCAZAR G.
Secretaría de Transporte, Comunicación y Aeronáutica
Civil.
Edificio de Comunicaciones
Teléfonos: 37 74 50
37 72 1
Fax: 38 18 18
La Paz - Bolivia

BRASIL

C.F. Francis FIXEL
Ministerio da Marinha - Diretoria de Portos e Costas
Teléfonos: 0055 021 2165207
Fax: 0055 021 2165207

C.F. Helio PINTO CARDOSO JUNIOR
Ministerio da Marinha - Capitanía dos Portos MT/HS
Teléfonos: 0055 067 2316444

PARAGUAY

Dr. Miguel Angel BRITOS
Ministerio de Relaciones Exteriores
Dirección: Presidente Franco y Ayolas - Edificio AYFRA - 6º Piso
Teléfonos: 443 720
Fax: 498 675

URUGUAY

Dra. Adela Marina LEGAZCUE
Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo
MTOF
Teléfonos: 05982 960342
Fax: 05982 964255
Ing. Luis PERDOMO
Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo
MTOF
Teléfonos: 05982 960342
Fax: 05982 964255

COMISION DEL ACUERDO

DATOS DE LOS DELEGADOS:

ARGENTINA

cap. Enrique OYHAMBURU
Jefatura de Gabinete de Ministros
Comisión Interjurisdiccional de Coordinación de la Hidrovía
Paraguay-Paraná
Teléfonos: 394 2231
394 2261 interno 218
Fax: 394 5053
Casilla: 1003

BOLIVIA

Dr. Guey ANDRADE MORALES
Delegado Titular de Bolivia
Teléfonos: 43 11 61
43 28 05
Teléfono piloto: 43 25 25 interno 4706
Fax: 43 17 39
Casilla: 2303

Ing. Freddy ALCAZAR G.
~~Secretaría de Transporte, Comunicación y Aeronáutica~~
Civil.
Edificio de Comunicaciones
Teléfonos: 37 74 50
37 72 1
Fax: 38 18 18
La Paz - Bolivia

BRASIL

C.F. Francis FIXEL
Ministério da Marinha - Diretoria de Portos e Costas
Teléfonos: 0055 021 2165207
Fax: 0055 021 2165207

C.F. Helio PINTO CARDOSO JUNIOR
Ministerio da Marinha - Capitania dos Portos MT/HS
Teléfonos: 0055 067 2316444

PARAGUAY

Dr. Miguel Angel BRITOS
Ministerio de Relaciones Exteriores
Dirección: Presidente Franco y Ayolas - Edificio AYPRA - 6° Piso
Teléfonos: 443 720
Fax: 498 675

URUGUAY

Dra. Adela Marina LEGAZCUE
Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo
MTOP
Teléfonos: 05982 960342
Fax: 05982 964255
Ing. Luis PERDOMO
Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo
MTOP
Teléfonos: 05982 960342
Fax: 05982 964255