

**INFORME FINAL DE LA XXVIIIa. REUNIÓN DEL
COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA
PARAGUAY – PARANÁ
(Pto. Cáceres –Pto. Nueva Palmira)**

Ciudad de Cuiabá República Federativa del Brasil

26 y 27 de Octubre de 2000

- I. El Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) se reunió en la Ciudad de Cuiabá, República Federativa del Brasil, los días 26 y 27 del mes de Octubre del año 2000. Esta reunión fué precedida por las Reuniones de los Grupos Técnicos, el Grupo Asesor Naval, el Grupo Ad Hoc y la Comisión de Coordinación Técnica, las que se llevaron a cabo los días 23, 24 y 25 del mismo mes y año.
- II. La nómina de las respectivas Delegaciones y de los Representantes de los Organismos Regionales, Observadores y de la Secretaría Ejecutiva del Comité figuran como Anexo I.
- III. En la sesión inaugural intervino en primer lugar la Presidente de Turno, Viceministra de Relaciones Económicas Internacionales e Integración de Bolivia Lic. Ana María SOLARES GAITE, quien dió las palabras de bienvenida a los participantes. Asimismo se refirió a las actividades desarrolladas durante su gestión. Su exposición figura como Anexo II.
- IV. A continuación, el Señor Presidente de la Delegación de la República Federativa del Brasil, agradeció al Señor Gobernador del Estado, por la cálida bienvenida y de su gran satisfacción de estar aquí. Asimismo destacó que el progreso de nuestras economías pasan por la integración y el desarrollo de la Hidrovia Paraguay – Paraná debe estar basado en los conocimientos y estudios sin descuidar con ello la preservación del Medio Ambiente. Destacó que la Hidrovia Paraguay – Paraná es el factor fundamental para el desarrollo social de toda la región.
Expresó su saludo al Secretario Ejecutivo agradeciendo al Gobierno de la República Argentina, además por ser la sede de la Secretaría Ejecutiva, y por el enorme esfuerzo realizado, para que el proyecto sea una realidad y a Bolivia por el trabajo realizado durante la gestión de la Señora Embajador SOLARES GAITE.
- V. Los Señores Jefes de la Delegaciones de Uruguay, Paraguay, Argentina coincidieron en la importancia que tiene el proyecto de la Hidrovia Paraguay Paraná, para el crecimiento de las economías regionales, así también hicieron extensivo el saludo al Señor Secretario Ejecutivo por su designación en el cargo.

Handwritten signatures and initials on the left margin, including a large signature at the top, a smaller one below it, and a signature with initials 'M' and 'B.' at the bottom.

- VI. Tomó la palabra el Señor Representante del Gobernador del Estado de Mato Grosso do Sul Señor Heitor MIRANDA DOS SANTOS en los términos que figuran como Anexo III.
- VII. Posteriormente, se dirigió a los presentes el Señor Gobernador del Estado de Mato Grosso, Señor Dante de OLIVEIRA, agradeciendo al Comité Intergubernamental de la Hidrovía la honrosa elección de la Ciudad de Cuiabá para celebrar la XXVIIIa Reunión y sostuvo asimismo que no podría ser más feliz esa elección porque Cuiabá es el corazón de América del Sur y que su Estado se une al país y al mundo por el Río Paraguay y por los Puertos de Corumbá y Cuiabá.
- VIII. A continuación, se procedió a la elección de las autoridades de la Reunión, siendo elegido como Presidente de la misma, al Señor Ministro Pedro BRETAS BASTOS, Jefe de la Delegación del Brasil; la Vice Presidencia quedó a cargo del Viceministro de Relaciones Exteriores del Paraguay, Señor Juan A. BUFFA Jefe de la Delegación del Paraguay y la Relatoría a cargo de la Secretaría Ejecutiva.
- IX. Acto seguido se dio lectura al proyecto de Temario de la Reunión, el cual quedó conformado como sigue:
1. Presentación e Informe del Secretario Ejecutivo.
 2. Informe de los Representantes del Grupo de Trabajo Ad Hoc.
 3. Propuestas sobre administración, ejecución y financiamiento de las obras de Infraestructura de la Hidrovía.
 4. Informe de los Grupos Técnicos.
 5. Informe del Grupo Asesor Naval.
 6. Informe de la Comisión de Coordinación Técnica.
 7. Estado de situación de la internalización de los Reglamentos y criterios sobre actualización, adecuación y aplicación de los mismos.
 8. Varios.

X. A continuación se dió tratamiento al punto 1 del temario aprobado:

El Secretario Ejecutivo del CIH, Licenciado Daniel LEVY procedió a hacer uso de la palabra e informar sobre las actividades desarrolladas por la Secretaría Ejecutiva en el período comprendido entre la Reunión de Jefes de Delegación y la presente, el cual se adjunta como Anexo IV.

- XI. Acto seguido solicitó la palabra el Presidente de la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata Señor Horacio LOPEZ y se dirigió a los presentes agradeciendo la bienvenida dada por las autoridades brasileñas y dió lectura a la posición adoptada por dicha Comisión, la cual se encuentra agregada a la presente como Anexo V.
- XII. En cuanto al tratamiento del punto 2 del Temario, el CIH recibió el Informe del Grupo Ad Hoc conformado en cumplimiento del mandato de la Reunión Extraordinaria de Jefes de Buenos Aires del día 1 de Junio de 2000, y acordó que el grupo se reunirá, en principio, los días 30 de Noviembre y 1 de Diciembre del corriente año en la Ciudad de Brasilia con el propósito de avanzar en los instrumentos para la implementación de las propuestas vertidas por los países miembros en el Acta del Grupo Ad Hoc.
- XIII. Con respecto al tratamiento del punto 3 del Temario, "Propuestas sobre administración, ejecución y financiamiento de la Hidrovía" después de un intercambio de opiniones entre los Jefes de Delegación se llegó al siguiente acuerdo:
1. Encomendar la Secretaria Ejecutiva la elaboración de una propuesta sobre la Administración, Ejecución y Financiamiento de las Obras de Infraestructura de la Hidrovía .
 2. Esta propuesta deberá ser presentada a la Delegaciones ante el CIH, hasta el 7 de Noviembre próximo. A tal efecto se recibirá con beneplácito la colaboración ofrecida por la Delegación de Bolivia quien solicitará a la CAF el apoyo de un consultor para ayudar a la Secretaria Ejecutiva en la elaboración de la referida propuesta.
 3. Las Delegaciones Nacionales analizarán la propuesta en la Reunión que se realizará los días 16 y 17 de noviembre, en la Ciudad de Buenos Aires, oportunidad en la cual se formularán las recomendaciones a ser presentadas en la Reunión de Ministros de Transporte de la Hidrovía. Para esta reunión, se han planteado dos invitaciones: La Delegación de Bolivia reiteró la invitación para que la reunión se realice en la Ciudad de Santa Cruz. La Delegación del Uruguay comentó sobre la conveniencia de que la misma se lleve a cabo en oportunidad de la Reunión de Ministros de Transporte de América del Sur.
 4. Además la Delegación Argentina propuso e invitó al CIH a adoptar, una declaración que se fundamenta en expresar la voluntad de las Delegaciones de priorizar las obras físicas y replantear la estrategia del Proyecto desde una perspectiva integral autorizando a la Secretaria Ejecutiva a gestionar ante los Organismos de crédito internacional y regional, fondos no reembolsables para financiar la actualización y revisión de los estudios existentes. Propone que esos estudios incluyan alternativas de financiamiento de las obras y de los cambios institucionales y legales que requiera el nuevo esquema de ejecución y mantenimiento de las obras.
 5. El Secretario Ejecutivo dió lectura al texto propuesto para la Declaración de Cuiabá el que fué aprobado por los Jefes de las Delegaciones. El texto figura como Anexo VI.
- Se determinó además difundir ampliamente esta Declaración en todos los países firmantes. El CIH decidió solicitar al Señor Gobernador del Estado de

Handwritten signatures and initials on the left margin, including a large stylized signature and the initials 'MM' and 'aug'.

Mato Grosso que suscriba la mencionada Declaración en carácter de testigo de honor.

XIV. En relación al punto 4 del Temario, se dió lectura a los informes de los Grupos Técnicos.

Con respecto al Informe del Grupo de Trabajo 1, la Delegación del Brasil presentó el correspondiente informe.

La Delegación de la República Oriental del Uruguay con referencia al tema "Incentivos Fiscales, Subsidios y Otros otorgados a los Armadores de la Hidrovía" expresó que la situación de su país siguen sin cambio y que en consecuencia debe tenerse en cuenta lo informado oportunamente por su especialista en reuniones anteriores.

El Representante de Brasil, Dr. Evandro PINTO, respondió a la cuestión con respecto a la expresión "en conclusión, y desconociendo la situación actual de Uruguay" (Item VII, 2,3 del Informe Final de los Grupos Técnicos del CIH) fué explicado por el Grupo Técnico "Incentivos Fiscales y otros favores otorgados a los Armadores de la Hidrovía", que se trata de una imperfección terminológica. Lo que se pretendió dejar configurado es que, en virtud de la ausencia del representante uruguayo en el referido grupo, no se pudo tomar conocimiento de eventuales alteraciones en la legislación de aquel país, relativas al tema de referencia.

Con respecto al tema "Asuntos Aduaneros" la delegación de Bolivia, después de un prolongado intercambio de opiniones, propuso que se complementara el texto preparado para el Artículo Nro.10 con un párrafo en el que señalara que las mercaderías en tránsito de acuerdo a las normas internacionales vigentes, no prodrán ser objeto de sanciones o multas.

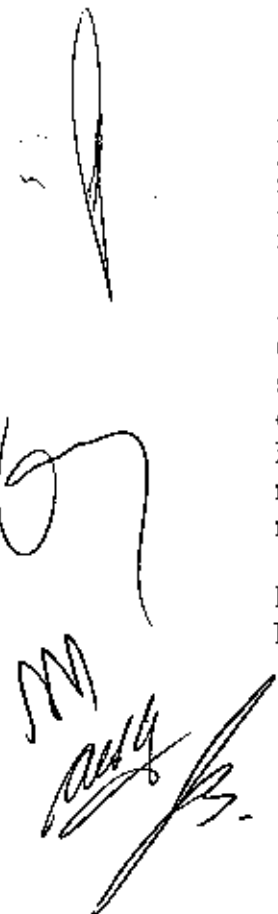
Al respecto el Representante de Aduana de la Delegación del Brasil, ha explicado que el hecho generador de los impuestos aduaneros es la entrada económica de la mercadería en el territorio del país, entendiéndose por ello, a su consumo en aquel país. Es decir, la simple entrada física, cuando no tiene la destinación antes referida, como es el caso del tránsito y eventuales operaciones que la mercadería sufra durante dicho tránsito, no es aduaneramente tributable.

Brasil está de acuerdo con la necesidad de aclarar el texto propuesto por Brasil y Argentina para el artículo 10, con el fin de definir la expresión "Descarga de Mercaderías a Granel", aclarando de esta manera, el verdadero alcance de la referida expresión.

A su vez y a pedido de la Delegación de Paraguay el representante de la Aduana Argentina ha hecho la siguiente declaración "La Delegación Argentina expresa que en las descargas en territorio Argentino de destinaciones suspensivas de tránsito y operaciones de trasbordo conllevan una declaración comprometida aduanera debiendo procederse en consecuencia".

Finalmente se decidió intercambiar consultas para que, a más tardar el 30 de noviembre del corriente año, se comunique a la Secretaría Ejecutiva la redacción final del segundo párrafo del citado Artículo Nro.10.

No habiendo ninguna objeción con respecto a las Actas de los Grupos Técnicos Nros. 2 y 3 se dió por finalizado el presente punto.



- XV. En cuanto al punto 5 del Temario, el representante del Brasil dió lectura al informe del Grupo Asesor Naval, no teniendo objeciones los representantes presentes.
- XVI. En lo que respecta al punto 6 del Temario, el representante del Paraguay dió lectura al informe de la Comisión de Coordinación Técnica no habiendo objeciones por parte de las Delegaciones.
- XVII. Respecto al punto 7, las Delegaciones de Bolivia, Brasil y Uruguay reiteraron que han efectuado la internalización de los reglamentos a sus respectivas legislaciones nacionales.
Por su parte la Delegación Argentina se comprometió a internalizar en un breve plazo los reglamentos que no presenten inconvenientes para el desarrollo de la navegación más eficiente y señaló que en la próxima reunión del CIH propondrá las modificaciones pertinentes para los demás reglamentos.
La Delegación de Paraguay manifestó su decisión de terminar con el proceso de internalización de 7 reglamentos de los aprobados por los cancilleres y ya protocolizados por la ALADI, y al mismo tiempo proseguir con la elaboración de propuestas de modificaciones de los restantes.
La Delegación de Brasil solicitó a la Delegación de Paraguay que le remita la relación de divergencias entre el Texto en portugués de los once Reglamentos conforme publicados en el Diario Oficial de la Unión en Brasil y el texto original en castellano, registrado en la ALADI., a fin de hacer las correcciones pertinentes;
La delegación del Paraguay se comprometió a hacerlo en el plazo de un mes.
Los Jefes de Delegación acordaron habilitar a los representantes de sus respectivos países en la ALADI para que, en los términos del Artículo 3 del Acta de la V Reunión Extraordinaria de Cancilleres de la Cuenca del Plata, aprueben y hagan registrar los tres reglamentos aprobados en la Reunión de Buenos Aires de Jefes de Delegación del CIH de noviembre de 1999, a saber:
- 1.- Régimen uniforme para ejercer el pilotaje en la Hidrovía.
 - 2.- Reglamento de Seguridad para las Embarcaciones de la Hidrovía.
 - 3.- Planes de Formación y capacitación del personal embarcado de la Hidrovía Paraguay - Paraná.

XVIII.

Por último se dió tratamiento al punto 8 del Temario, conformado por los siguientes aspectos:

- a.) Las Delegaciones encomendaron a la Secretaría Ejecutiva la elaboración de una propuesta para la implementación de lo acordado respecto a la participación del sector privado, recavando los antecedentes que existan para asegurar la ampliación, profundización y eficacia de dicha participación. La propuesta deberá someterse a consideración del CIH en su próxima reunión.
- b) La Delegación del Paraguay se refirió al comportamiento ciclico de los Ríos Paraguay y Paraná en los que a partir del año 1999, se produjo una bajante extraordinaria de los niveles de agua generando dificultades para la

LISTA DE PARTICIPANTES

Ciudad de Cuiabá – Estado Mato Grosso – Brasil
26 al 27 de octubre de 2000.

ARGENTINA

Emb.	Adolfo SARACHO Jefe de Delegación
Dr.	Jose AMIUNE Secretaría de Transporte
Alte.	Arturo CANCELA Contraalmirante del Area Naval Atlántica
C.N.	Miguel CLEMENTS Subsecretario de Intereses Marítimos Armada Nacional
Sra.	Liliana ARIAS Asesora Subsecretaría de Transporte por Agua y Puertos
Ing.	Guillermo C. SARAVI Director Nacional de Vías Navegables Subsecretaría de Transporte por Agua y Puertos
Pref.M.	Eduardo Adolfo OLMEDO Prefecto Mayor Prefectura Naval Argentina
C.N.	Ricardo POY Asesor del Servicio de Hidrografía Naval
Pref.P.	Jorge Francisco IRIARTE Prefecto Principal Prefectura Naval Argentina
C.F.	Guillermo BARTOLETTI Jefe División Derechos Marítimos Secretaría General Naval Armada Nacional
Dr.	Carlos Héctor FIGUEROA Sub. Prefecto Abogado Prefectura Naval Argentina

- Lic. Gustavo GREEN
Ministerio e Relaciones Exteriores
Comercio Internacional y Culto.
- Sr. Manuel I. NELSON
Asesor Secretaría de Transportes
Coord. Asuntos Internacionales
- Ing. Juan Jose MORELLI
Jefe Depto. Estudios y Proyectos
Subsecretaría de Transporte por Agua y Puertos
- Cdra. Ana Maria MACHUCA
Asesora Subsecretaría Política Tributaria
- Dra. Beatriz C. MELENDEZ
Subsecretaria de Transporte por Agua y Puertos
- Sr. Alberto ELISSECHE
2º Jefe departamento
Técnica de Importación
Dirección General de Aduanas
- Dr. Marcelo ERCOLI
Asesor Subsecretaría de Transportes por Agua y Puertos
- Ing. Inés GOMEZ
Coordinadora EIA
Secretaría de Desarrollo Sustentable y Política Ambiental.
- Ing. Ricardo Delfino SCHENKE
Dirección Recursos Itícolas y Acuícolas
Secretaría de Desarrollo Sustentable y Política Ambiental.
- Lic. Juan ARCAUTE
Coordinador
Ministerio de Relaciones, Exteriores,
Comercio Internacional y culto



BRASIL

Mtro.	Pedro Fernando BRETAS BASTOS Jefe de Delegación.
Contra Almirante	João Afonso Prado MAIA DE FARIA Representante da Marinha do Brasil
Capitão de Mar e Guerra	Roberto FIGUEIRA DE CARVALHO Marinha do Brasil Dir. Hidrografia e Navegação
Capitão de Mar e Guerra	Ary CAVALIERI BRANDÃO. Marinha do Brasil Dir. de Portos e Costas
Capitão de Fragata	Delfos POLYCARPO DAMIÃO Marinha do Brasil Estado Maior da Armada
Capitão de Fragata	Jorge Luiz Noel KRONEMBERGER Marinha do Brasil Capitania Fluvial do Pantanal.
Capitão de Corveta	César Augusto R. CARVALHO Marinha do Brasil DHN – Serviços a Sinalização
Eng.	Paulo Roberto COELHO DE GODOY Coordenador Geral de Infraestrutura Hidroviária Depto. Hidrovias Interiores Ministério dos Transportes
Eng.	DOS CASTANHO Maria Bebiana FERREIRA DA SILVA CASTANHO Ministério dos Transportes Depto. de Hidrovias Interiores
Sr.	Samuel R. VAN DER LAAN Superintendente Substituto CODESP/ AHIPAR / MT
Eng.	Paulo César C. GOMES SILVA Superintendente CODESP/ AHIPAR / MT

Sr. Osmir A. PONTIN
Coord. Hidrovias MT

Adv. Ferminiano YARZON
Diretor de Hidrovias e Portos
Governo do Mato Grosso

Sr. Edezio RIBEIRO
Governo do Mato Grosso

Sr. Alfredo Motta MENEZES
Governo de Mato Grosso

Sr. Luiz Miguel DE MIRANDA
Universidade Federal de Mato Grosso

Sr. Sergio TOLIPAN
Ministério do Meio Ambiente

Sra. Margarida AZEVEDO
Ministério do Meio Ambiente

Sr. Marcio OLIVEIRA DORNELLES
Assist. do Chefe da Delegação do Brasil

Sr. Helder NAVES TORRES
MMA/Sec.Qualidade Amb/SGA Gerente de Projeto





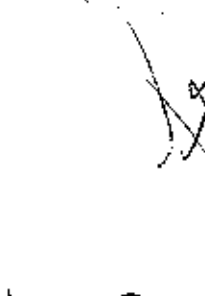
Sr. Alexandre TRINAS DE FREITAS
Engenheiro Naval
Diretoria de Portos e Costas

Sra. Ivan De Lámonica FREIRE
Diretoria de Recursos Hídricos

Sr. Alberto PEREIRA GÓES
Assessoria Internacional de Min.Meio Ambiente

Sr. Paulo César GOMES SILVA
CODESP / MT / AHIPAR

Sr. Elder DE LUCENA MADRUGA
IPEM – Instituto de Pesquisa Mato-grossense / UFMT



BOLIVIA

Emb Ana Maria SOLARES GAITE
Jefe de Delegación.

Lic. José Guillermo LORIA
Director General de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Ing. Arturo ZURITA C.
Director General de Transportes
Viceministro de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil

C.N DAEN Gustavo ZALLES MEDRANO.
Director General de Intereses Marítimos Fluviales y Lacustre
Ministerio de Defensa. Representante al Grupo Asesor Naval

Sr. Angel Einar RASMUSSEN
Director General de Política Arancelaria
Ministerio de Hacienda

Ing. Leonidas FERRUFINO CARRASCO
Asesor General de Política Arancelaria
Representante al Grupo Planes de
Contingencia - Compatibilización
Ministerio de Defensa Nacional

Lic. Mirian ORELLANA GUTIERREZ
Directora del Tratado Cooperación Amazónica y Cuenca del Plata
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Lic. Eduardo GOBILLARD PINELL
Consultor de la Dirección General de Transporte
Representante al Comité de Coordinación Técnica
Viceministro de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil
Ministerio de Desarrollo Económico

TN.CGON Marcos ARISPE JARJURI.
Inspector de Buques
Representante al Régimen de Reembolso por los Gastos que
Demandan las Operaciones de Lucha Contra la Contaminación
Ministerio de Defensa Nacional

T.N CGEN Alex SEGOVIA FERNANDEZ
Jefe Departamento Técnico RIBB
Representante al Grupo MARPOL
Ministerio de Defensa Nacional




Lic. Heriberto Erik **ARIÑEZ BAZZAN**
Dirección General de Política Tributaria
Ministerio de Hacienda.

URUGUAY

Ing. Jorge **SANGUINETTI**
Jefe de Delegación.

Dra. Adela Marina **LEGAZCUE**
Directora Gral. de Transporte Fluvial y Marítimo – MTOP.

Capitan Carlos F. **ORMAECHEA**
Depto. de Legislación y Acuerdos Internacionales

Capitan Juan P. **AMBROSIO**
Prefecto del Puerto de Colonia

Sr. Julio **LAMARTHEE**
Director
Ministerio de Relaciones Exteriores – Uruguay.

Sr. Conrado **SERRENTINO**
Asesor
Ministerio de Transporte y Obras Públicas – Uruguay.

PARAGUAY

Dr. Juan Alfredo **BUFFA**
Jefe de Delegación

Ministro Nimia **OVIEDO DE TORALES**
Directora General de Negoc. Económica

Consejera Graciela **CABALLERO**
Directora Cuenca Del Plata y Nav. Fluvial

Consejero. Ramón **CABRERA**
Consejero Embajada del Paraguay

Dr. Gregorio **LEZCANO PAEZ**
Relaciones Internacionales A.N.N.P.



Cap. Navio DEM Adan VILLALBA
Jefe Depto. Técnico – Prefectura
Armada Paraguaya

Cap. Navio DEM. Lucas Eladio GONZALEZ
Jefe de Hidrografía
Armada Paraguaya


Ing. Celso AYALA MARTINEZ
Jefe Sector Transportes – STP



OBSERVADORES

Sr. José Eduardo ORTIGAO
Ambiental Engenharia Ltda. – Brasil

Sra. Maria Magal PORTELLA
Ceremonial do Governo Estado Mato Grosso – Brasil.



Sr. Dailos ROMIO
DITEC – FEMA – MT – Brasil.


Sr. Michel CHAIN
Presidente
CINCO BACIA - Brasil

Sr. Adair DA SILVA LEITE
Presidente
AGERV / MT - Brasil



Sr. Alberto PAOLINI
Gerente Comercial
Ferrocarril Belgrano C. – Argentina.

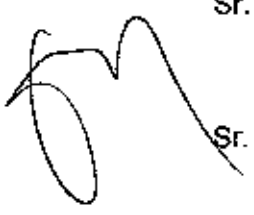
Sra. Daniela M. Figueiredo
Consultora em Meio Ambiente – Brasil.



Sr. Jesús GONZALEZ
Presidente
Fundación Para el Desarrollo de Políticas y
Estrategias del Transporte y Producción – Argentina.





- Sra. Beatriz Alicia PEREZ
Consultor
Fundación Para el Desarrollo de Políticas y Estrategias del Transporte y Producción – Argentina.
- Sr. Edgardo OJEDA
Secretario
Fundación Para el Desarrollo de Políticas y Estrategias del Transporte y Producción – Argentina..
- Sr. Gustavo ZALLES
Director General
Ministerio de Defensa – Bolivia.
- Sr. Horacio LOPEZ
Presidente
C.P.T.C.P.- Argentina.
- Sr. José GALLETI
Secretario Ejecutivo
Comité Federal Hidrovía Paraguay – Paraná – Argentina.
- Sr. Andrés René GUZMAN
Director
C.P.T.C.P. - Argentina.
- Sr. Martín Arturo ORTIZ
Director
C.P.T.C.P. - Argentina.
- Sra. Paloma LOEWENTHAL
Relaciones Institucionales
ACBL – Argentina.
- Sr. Ricardo LUJAN
Presidente
Ente Administrador Puerto Santa Fé - Argentina.
- Sr. Rogelio V. WEIDMANN
Director
Ente Administrador Puerto Santa Fé – Argentina.
- Sr. Héctor DI BENEDETTI
Coordinador Comercio y Transporte
Bolsa de Comercio Rosario – Argentina.



- Sr. Luis PALERMO
Comisión de Transporte B.C.R. -Argentina.
- Sr. Antonio CABRERA
Oficina Préstamos
FONPLATA - Argentina.
- Sr. Guillermo EHREKE
Centro de Armadores Py - Paraguay
- Sr. José Luis de CARVALHO
Gerente General - Brasil.
- Sr. Roberto MAIA
Superintendente
A.N.P. - Brasil.
- Sr. Evandino Pedro PINTO
Asesor
Receita Federal - Brasil.
- Sr. Fernando MARTICORENA
Director
CADEX - Bolivia.
- Sr. Juan José ARIAS
Gerente
CADEX - Bolivia
- Sr. Joaquín AGUIRRE
Presidente Ejecutivo
Puerto Aguirre. Bolivia.




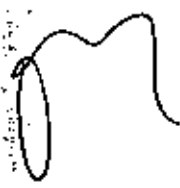

SECRETARIA EJECUTIVA

- Lic Daniel Edgardo LEVY
- Sra. Mirta Lida DONADIO
- Sra. Claudia Beatriz CORDOBA
- 
- 

**INFORME FINAL DE LA XXVIIIa. REUNIÓN DEL
COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA
PARAGUAY - PARANÁ
(Pto. Cáceres - Pto. Nueva Palmira)**

Ciudad de Cuiabá República Federativa del Brasil

26 y 27 de Octubre de 2000

- I. El Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) se reunió en la Ciudad de Cuiabá, República Federativa del Brasil, los días 26 y 27 del mes de Octubre del año 2000. Esta reunión fué precedida por las Reuniones de los Grupos Técnicos, el Grupo Asesor Naval, el Grupo Ad Hoc y la Comisión de Coordinación Técnica, las que se llevaron a cabo los días 23, 24 y 25 del mismo mes y año.
- II. La nómina de las respectivas Delegaciones y de los Representantes de los Organismos Regionales, Observadores y de la Secretaría Ejecutiva del Comité figuran como Anexo I.
- III. En la sesión inaugural intervino en primer lugar la Presidente de Turno, Viceministra de Relaciones Económicas Internacionales e Integración de Bolivia Lic. Ana María SOLARES GAITE, quien dió las palabras de bienvenida a los participantes. Asimismo se refirió a las actividades desarrolladas durante su gestión. Su exposición figura como Anexo II.
- IV. A continuación, el Señor Presidente de la Delegación de la República Federativa del Brasil, agradeció al Señor Gobernador del Estado, por la cálida bienvenida y de su gran satisfacción de estar aquí. Asimismo destacó que el progreso de nuestras economías pasan por la integración y el desarrollo de la Hidrovia Paraguay - Paraná debe estar basado en los conocimientos y estudios sin descuidar con ello la preservación del Medio Ambiente. Destacó que la Hidrovia Paraguay - Paraná es el factor fundamental para el desarrollo social de toda la región.
Expresó su saludo al Secretario Ejecutivo agradeciendo al Gobierno de la República Argentina, además por ser la sede de la Secretaría Ejecutiva, y por el enorme esfuerzo realizado, para que el proyecto sea una realidad y a Bolivia por el trabajo realizado durante la gestión de la Señora Embajador SOLARES GAITE.
- V. Los Señores Jefes de la Delegaciones de Uruguay, Paraguay, Argentina coincidieron en la importancia que tiene el proyecto de la Hidrovia Paraguay Paraná, para el crecimiento de las economías regionales, así también hicieron extensivo el saludo al Señor Secretario Ejecutivo por su designación en el cargo.
- 
- 
- 

operación normal del transporte fluvial, con el consiguiente perjuicio económico para los países miembros del Programa de la Hidrovia Paraguay - Paraná.

Conforme a los registros históricos surge un régimen de los ríos que sugiere la posibilidad que el actual período de estiaje pueda prolongarse de 8 a 10 años. Ante esta situación el Paraguay y la Argentina suscribieron un Convenio que posibilitó el traslado de la draga argentina 403-C, para realizar el dragado de los pasos críticos ubicados en el tramo comprendido de Confluencia a Asunción remontando posteriormente aguas arriba, en el tramo de soberanía exclusiva de Paraguay, estimándose un total 1.300.000 metros cúbicos de material a ser refulado para la habilitación a 10 pies de calado de los veinticinco pasos críticos existentes, estimándose una operación de cuatro meses para estas tareas, para lo cual se cuenta con el decidido apoyo del sector privado con aportes económicos, lo que constituye un elocuente ejemplo de acción coordinada y mancomunada entre el sector público y privado.

Este emprendimiento significa un esfuerzo conjunto del Paraguay y la Argentina que debe ser considerado como un aporte efectivo en favor del Programa de la Hidrovia Paraguay - Paraná.

La Delegación de Paraguay plantea que, para hacer frente a la emergencia producida por la bajante extraordinaria de los ríos Paraguay y Paraná, el esfuerzo conjunto del sector público y privado se deberá institucionalizar con una gestión centralizada contando con un pool de dragas disponibles de los países miembros para su afectación en el lugar necesario y en el momento oportuno a lo largo de toda la Hidrovia Paraguay-Paraná desde el Puerto de Cáceres hasta el Puerto de Nueva Palmira.

- c) La Delegación de Paraguay en atención a la propuesta manifestada en ocasión de la Reunión de Jefes de Delegación, realizada en la Ciudad de Buenos Aires los días 25 y 27 de Noviembre de 1999, en el sentido de cambiar el Puerto de Ayolas por el Puerto de Pilar, en el marco del proyecto "Determinación de Necesidades para trece Puertos de la Hidrovia Paraguay-Paraná", hace entrega a la Secretaría Ejecutiva para su remisión a la Unión Europea de un documento que contiene informaciones y datos relativos al Proyecto de la ANNP para el establecimiento de un puerto para granos y mercaderías generales sobre el Río Paraguay en la Ciudad de Pilar.

La propuesta de la Delegación del Paraguay se funda en el hecho de contar con camino pavimentado hasta Pilar, Ruta IV y como un elemento de integración entre el Departamento de Ñeembucú del Paraguay y la Provincia del Chaco de la República Argentina.

XIX.

El Honorable Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay - Paraná, en uso de las facultades conferidas por el Capítulo V: "DE LAS ATRIBUCIONES", Artículo Nro.6, dictó las siguientes decisiones:

01/XXVIII/00. Aprobar el Informe propuesto por la Secretaría Ejecutiva.

- 02/XXVIII/00 Aprobar el Informe del Grupo Ad Hoc y convocar a dicho grupo para que sesione los días 30 de Noviembre y 1 de Diciembre del presente año en la Ciudad de Brasilia a fin de avanzar en el análisis de los instrumentos para la implementación de las propuestas vertidas por los países miembros en el Acta del Grupo Ad Hoc.
- 03/XXVIII/00 Aprobar los Informes de los Grupos Técnicos Nros.1, 2 y 3.
- 04/XXVIII/00 Aprobar el Informe del Grupo Asesor Naval.
- 05/XXVIII/00 Aprobar el Informe de la Comisión de Coordinación Técnica.
- 06/XXVIII/00 Aprobar la "DECLARACION DE CUIABA".
- 07/XXVIII/00 Convocar a una Reunión en la Ciudad de Buenos Aires, los días 16 y 17 de Noviembre a los efectos de considerar las propuestas que formule la Secretaría Ejecutiva, respecto de la administración y financiamiento de las obras.
- 08/XXVIII/00 Aceptar el ofrecimiento de la Delegación Uruguaya, para celebrar la XXIXa. Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay - Paraná en su país, en la Ciudad de Montevideo en el mes de Marzo de 2001.

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

XXII. Por último las Delegaciones presentes convinieron en aprobar el presente Informe con sus respectivos Anexos, clausurando las deliberaciones que tuvieron lugar durante los días 26 y 27 del corriente mes y año, en la Ciudad de Cuiabá, República Federativa del Brasil.

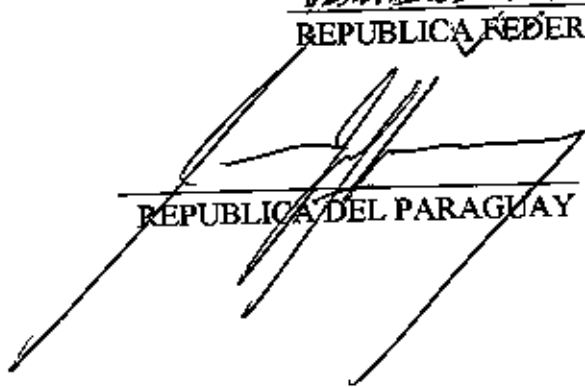
67
MM


Handwritten signature and initials in black ink. The signature is a large, stylized cursive mark, and the initials 'MM' are written below it.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA

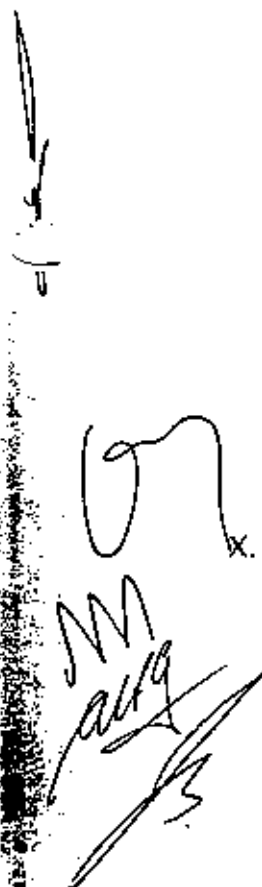

REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

- VI. Tomó la palabra el Señor Representante del Gobernador del Estado de Mato Grosso do Sul Señor Heitor MIRANDA DOS SANTOS en los términos que figuran como Anexo III.
- VII. Posteriormente, se dirigió a los presentes el Señor Gobernador del Estado de Mato Grosso, Señor Dante de OLIVEIRA, agradeciendo al Comité Intergubernamental de la Hidrovia la honrosa elección de la Ciudad de Cuiabá para celebrar la XXVIIIa Reunión y sostuvo asimismo que no podría ser más feliz esa elección porque Cuiabá es el corazón de América del Sur y que su Estado se une al país y al mundo por el Río Paraguay y por los Puertos de Corumbá y Cuiabá.
- VIII. A continuación, se procedió a la elección de las autoridades de la Reunión, siendo elegido como Presidente de la misma, al Señor Ministro Pedro BRETAS BASTOS, Jefe de la Delegación del Brasil; la Vice Presidencia quedó a cargo del Viceministro de Relaciones Exteriores del Paraguay, Señor Juan A. BUFFA Jefe de la Delegación del Paraguay y la Relatoria a cargo de la Secretaria Ejecutiva.
- IX. Acto seguido se dio lectura al proyecto de Temario de la Reunión, el cual quedó conformado como sigue:
1. Presentación e Informe del Secretario Ejecutivo.
 2. Informe de los Representantes del Grupo de Trabajo Ad Hoc.
 3. Propuestas sobre administración, ejecución y financiamiento de las obras de Infraestructura de la Hidrovia.
 4. Informe de los Grupos Técnicos.
 5. Informe del Grupo Asesor Naval.
 6. Informe de la Comisión de Coordinación Técnica.
 7. Estado de situación de la internalización de los Reglamentos y criterios sobre actualización, adecuación y aplicación de los mismos.
 8. Varios.

A continuación se dio tratamiento al punto 1 del temario aprobado:
El Secretario Ejecutivo del CIH, Licenciado Daniel LEVY procedió a hacer uso de la palabra e informar sobre las actividades desarrolladas por la Secretaria Ejecutiva en el periodo comprendido entre la Reunión de Jefes de Delegación y la presente, el cual se adjunta como Anexo IV.



- XI. Acto seguido solicitó la palabra el Presidente de la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata Señor Horacio LOPEZ y se dirigió a los presentes agradeciendo la bienvenida dada por las autoridades brasileñas y dió lectura a la posición adoptada por dicha Comisión, la cual se encuentra agregada a la presente como Anexo V.
- XII. En cuanto al tratamiento del punto 2 del Temario, el CIH recibió el Informe del Grupo Ad Hoc conformado en cumplimiento del mandato de la Reunión Extraordinaria de Jefes de Buenos Aires del día 1 de Junio de 2000, y acordó que el grupo se reunirá, en principio, los días 30 de Noviembre y 1 de Diciembre del corriente año en la Ciudad de Brasilia con el propósito de avanzar en los instrumentos para la implementación de las propuestas vertidas por los países miembros en el Acta del Grupo Ad Hoc.
- XIII. Con respecto al tratamiento del punto 3 del Temario, "Propuestas sobre administración, ejecución y financiamiento de la Hidrovía" después de un intercambio de opiniones entre los Jefes de Delegación se llegó al siguiente acuerdo:
1. Encomendar la Secretaría Ejecutiva la elaboración de una propuesta sobre la Administración, Ejecución y Financiamiento de las Obras de Infraestructura de la Hidrovía .
 2. Esta propuesta deberá ser presentada a la Delegaciones ante el CIH, hasta el 7 de Noviembre próximo. A tal efecto se recibirá con beneplácito la colaboración ofrecida por la Delegación de Bolivia quien solicitará a la CAF el apoyo de un consultor para ayudar a la Secretaría Ejecutiva en la elaboración de la referida propuesta.
 3. Las Delegaciones Nacionales analizarán la propuesta en la Reunión que se realizará los días 16 y 17 de noviembre, en la Ciudad de Buenos Aires, oportunidad en la cual se formularán las recomendaciones a ser presentadas en la Reunión de Ministros de Transporte de la Hidrovía. Para esta reunión, se han planteado dos invitaciones: La Delegación de Bolivia reiteró la invitación para que la reunión se realice en la Ciudad de Santa Cruz. La Delegación del Uruguay comentó sobre la conveniencia de que la misma se lleve a cabo en oportunidad de la Reunión de Ministros de Transporte de América del Sur.
 4. Además la Delegación Argentina propuso e invitó al CIH a adoptar, una declaración que se fundamenta en expresar la voluntad de las Delegaciones de priorizar las obras físicas y replantear la estrategia del Proyecto desde una perspectiva integral autorizando a la Secretaría Ejecutiva a gestionar ante los Organismos de crédito internacional y regional, fondos no reembolsables para financiar la actualización y revisión de los estudios existentes. Propone que esos estudios incluyan alternativas de financiamiento de las obras y de los cambios institucionales y legales que requiera el nuevo esquema de ejecución y mantenimiento de las obras.
 5. El Secretario Ejecutivo dió lectura al texto propuesto para la Declaración de Cuiabá el que fué aprobado por los Jefes de las Delegaciones. El texto figura como Anexo VI.
- Se determinó además difundir ampliamente esta Declaración en todos los países firmantes. El CIH decidió solicitar al Señor Gobernador del Estado de



Handwritten signature and initials, possibly 'M. Aug.' or similar, written in dark ink.

Mato Grosso que suscriba la mencionada Declaración en carácter de testigo de honor.

XIV. En relación al punto 4 del Temario, se dió lectura a los informes de los Grupos Técnicos.

Con respecto al Informe del Grupo de Trabajo 1, la Delegación del Brasil presentó el correspondiente informe.

La Delegación de la República Oriental del Uruguay con referencia al tema "Incentivos Fiscales, Subsidios y Otros otorgados a los Armadores de la Hidrovia" expresó que la situación de su país siguen sin cambio y que en consecuencia debe tenerse en cuenta lo informado oportunamente por su especialista en reuniones anteriores.

El Representante de Brasil, Dr. Evandro PINTO, respondió a la cuestión con respecto a la expresión "en conclusión, y desconociendo la situación actual de Uruguay" (Item VII, 2,3 del Informe Final de los Grupos Técnicos del CIH) fué explicado por el Grupo Técnico "Incentivos Fiscales y otros favores otorgados a los Armadores de la Hidrovia", que se trata de una imperfección terminológica. Lo que se pretendió dejar configurado es que, en virtud de la ausencia del representante uruguayo en el referido grupo, no se pudo tomar conocimiento de eventuales alteraciones en la legislación de aquel país, relativas al tema de referencia.

Con respecto al tema "Asuntos Aduaneros" la delegación de Bolivia, después de un prolongado intercambio de opiniones, propuso que se complementara el texto preparado para el Artículo Nro.10 con un párrafo en el que señalara que las mercaderías en tránsito de acuerdo a las normas internacionales vigentes, no prodrán ser objeto de sanciones o multas.

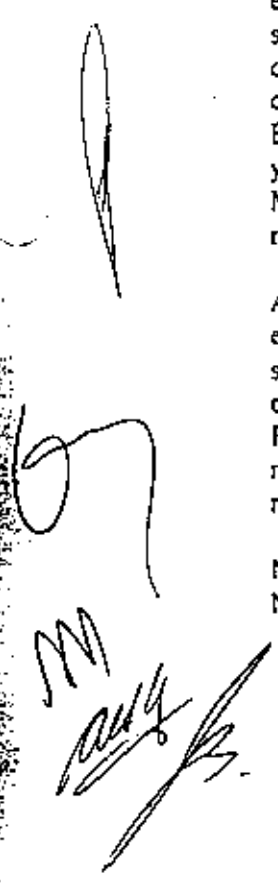
Al respecto el Representante de Aduana de la Delegación del Brasil, ha explicado que el hecho generador de los impuestos aduaneros es la entrada económica de la mercadería en el territorio del país, entendiéndose por ello, a su consumo en aquel país. Es decir, la simple entrada física, cuando no tiene la destinación antes referida, como es el caso del tránsito y eventuales operaciones que la mercadería sufra durante dicho tránsito, no es aduaneramente tributable.

Brasil está de acuerdo con la necesidad de aclarar el texto propuesto por Brasil y Argentina para el artículo 10, con el fin de definir la expresión "Descarga de Mercaderías a Granel", aclarando de esta manera, el verdadero alcance de la referida expresión.

A su vez y a pedido de la Delegación de Paraguay el representante de la Aduana Argentina ha hecho la siguiente declaración "La Delegación Argentina expresa que en las descargas en territorio Argentino de destinaciones suspensivas de tránsito y operaciones de trasbordo conllevar una declaración comprometida aduanera debiendo procederse en consecuencia".

Finalmente se decidió intercambiar consultas para que, a más tardar el 30 de noviembre del corriente año, se comunique a la Secretaría Ejecutiva la redacción final del segundo párrafo del citado Artículo Nro.10.

No habiendo ninguna objeción con respecto a las Actas de los Grupos Técnicos Nros. 2 y 3 se dió por finalizado el presente punto.



- XV. En cuanto al punto 5 del Temario, el representante del Brasil dió lectura al informe del Grupo Asesor Naval, no teniendo objeciones los representantes presentes.
- XVI. En lo que respecta al punto 6 del Temario, el representante del Paraguay dió lectura al informe de la Comisión de Coordinación Técnica no habiendo objeciones por parte de las Delegaciones.
- XVII. Respecto al punto 7, las Delegaciones de Bolivia, Brasil y Uruguay reiteraron que han efectuado la internalización de los reglamentos a sus respectivas legislaciones nacionales.
Por su parte la Delegación Argentina se comprometió a internalizar en un breve plazo los reglamentos que no presenten inconvenientes para el desarrollo de la navegación más eficiente y señaló que en la próxima reunión del CIH propondrá las modificaciones pertinentes para los demás reglamentos.
La Delegación de Paraguay manifestó su decisión de terminar con el proceso de internalización de 7 reglamentos de los aprobados por los cancilleres y ya protocolizados por la ALADI, y al mismo tiempo proseguir con la elaboración de propuestas de modificaciones de los restantes.
La Delegación de Brasil solicitó a la Delegación de Paraguay que le remita la relación de divergencias entre el Texto en portugués de los once Reglamentos conforme publicados en el Diario Oficial de la Unión en Brasil y el texto original en castellano, registrado en la ALADI, a fin de hacer las correcciones pertinentes.
La delegación del Paraguay se comprometió a hacerlo en el plazo de un mes.
Los Jefes de Delegación acordaron habilitar a los representantes de sus respectivos países en la ALADI para que, en los términos del Artículo 3 del Acta de la V Reunión Extraordinaria de Cancilleres de la Cuenca del Plata, aprueben y hagan registrar los tres reglamentos aprobados en la Reunión de Buenos Aires de Jefes de Delegación del CIH de noviembre de 1999, a saber:
- 1.- Régimen uniforme para ejercer el pilotaje en la Hidrovia.
 - 2.- Reglamento de Seguridad para las Embarcaciones de la Hidrovia.
 - 3.- Planes de Formación y capacitación del personal embarcado de la Hidrovia Paraguay - Paraná.

- XVIII. Por último se dió tratamiento al punto 8 del Temario, conformado por los siguientes aspectos:
- a.) Las Delegaciones encomendaron a la Secretaria Ejecutiva la elaboración de una propuesta para la implementación de lo acordado respecto a la participación del sector privado, recavando los antecedentes que existan para asegurar la ampliación, profundización y eficacia de dicha participación. La propuesta deberá someterse a consideración del CIH en su próxima reunión.
 - b) La Delegación del Paraguay se refirió al comportamiento cíclico de los Ríos Paraguay y Paraná en los que a partir del año 1999, se produjo una bajante extraordinaria de los niveles de agua generando dificultades para la

operación normal del transporte fluvial, con el consiguiente perjuicio económico para los países miembros del Programa de la Hidrovia Paraguay - Paraná.

Conforme a los registros históricos surge un régimen de los ríos que sugiere la posibilidad que el actual periodo de estiaje pueda prolongarse de 8 a 10 años. Ante esta situación el Paraguay y la Argentina suscribieron un Convenio que posibilitó el traslado de la draga argentina 403-C, para realizar el dragado de los pasos críticos ubicados en el tramo comprendido de Confluencia a Asunción remontando posteriormente aguas arriba, en el tramo de soberanía exclusiva de Paraguay, estimándose un total 1.300.000 metros cúbicos de material a ser refulado para la habilitación a 10 pies de calado de los veinticinco pasos críticos existentes, estimándose una operación de cuatro meses para estas tareas, para lo cual se cuenta con el decidido apoyo del sector privado con aportes económicos, lo que constituye un elocuente ejemplo de acción coordinada y mancomunada entre el sector público y privado.

Este emprendimiento significa un esfuerzo conjunto del Paraguay y la Argentina que debe ser considerado como un aporte efectivo en favor del Programa de la Hidrovia Paraguay - Paraná.

La Delegación de Paraguay plantea que, para hacer frente a la emergencia producida por la bajante extraordinaria de los ríos Paraguay y Paraná, el esfuerzo conjunto del sector público y privado se deberá institucionalizar con una gestión centralizada contando con un pool de dragas disponibles de los países miembros para su afectación en el lugar necesario y en el momento oportuno a lo largo de toda la Hidrovia Paraguay-Paraná desde el Puerto de Cáceres hasta el Puerto de Nueva Palmira.


- c) La Delegación de Paraguay en atención a la propuesta manifestada en ocasión de la Reunión de Jefes de Delegación, realizada en la Ciudad de Buenos Aires los días 25 y 27 de Noviembre de 1999, en el sentido de cambiar el Puerto de Ayolas por el Puerto de Pilar, en el marco del proyecto "Determinación de Necesidades para trece Puertos de la Hidrovia Paraguay-Paraná", hace entrega a la Secretaría Ejecutiva para su remisión a la Unión Europea de un documento que contiene informaciones y datos relativos al Proyecto de la ANNP para el establecimiento de un puerto para granos y mercaderías generales sobre el Río Paraguay en la Ciudad de Pilar.

La propuesta de la Delegación del Paraguay se funda en el hecho de contar con camino pavimentado hasta Pilar, Ruta IV y como un elemento de integración entre el Departamento de Ñeembucú del Paraguay y la Provincia del Chaco de la República Argentina.

XIX.

El Honorable Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay - Paraná, en uso de las facultades conferidas por el Capítulo V: "DE LAS ATRIBUCIONES", Artículo Nro.6, dictó las siguientes decisiones:

01/XXVIII/00. Aprobar el Informe propuesto por la Secretaría Ejecutiva.

Handwritten signature and initials, possibly "MM" and "13", in dark ink.

- 02/XXVIII/00 Aprobar el Informe del Grupo Ad Hoc y convocar a dicho grupo para que sesione los días 30 de Noviembre y 1 de Diciembre del presente año en la Ciudad de Brasilia a fin de avanzar en el análisis de los instrumentos para la implementación de las propuestas vertidas por los países miembros en el Acta del Grupo Ad Hoc.
- 03/XXVIII/00 Aprobar los Informes de los Grupos Técnicos Nros. 1, 2 y 3.
- 04/XXVIII/00 Aprobar el Informe del Grupo Asesor Naval.
- 05/XXVIII/00 Aprobar el Informe de la Comisión de Coordinación Técnica.
- 06/XXVIII/00 Aprobar la "DECLARACION DE CULABA".
- 07/XXVIII/00 Convocar a una Reunión en la Ciudad de Buenos Aires, los días 16 y 17 de Noviembre a los efectos de considerar las propuestas que formule la Secretaria Ejecutiva, respecto de la administración y financiamiento de las obras.
- 08/XXVIII/00 Aceptar el ofrecimiento de la Delegación Uruguaya, para celebrar la XXIXa. Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay - Paraná en su país, en la Ciudad de Montevideo en el mes de Marzo de 2001.

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

XXII. Por último las Delegaciones presentes convinieron en aprobar el presente Informe con sus respectivos Anexos, clausurando las deliberaciones que tuvieron lugar durante los días 26 y 27 del corriente mes y año, en la Ciudad de Cuiabá, República Federativa del Brasil.

6
aug
MM

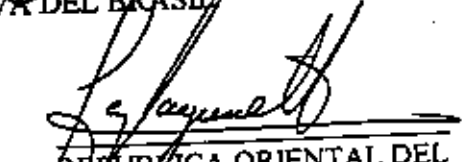



REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

LISTA DE PARTICIPANTES

Ciudad de Cuiabá – Estado Mato Grosso – Brasil
26 al 27 de octubre de 2000.

ARGENTINA

Emb.	Adolfo SARACHO Jefe de Delegación
Dr.	Jose AMIUNE Secretaría de Transporte
Alte.	Arturo CANCELA Contraalmirante del Area Naval Atlántica
C.N.	Miguel CLEMENTS Subsecretario de Intereses Maritimos Armada Nacional
Sra.	Liliana ARIAS Asesora Subsecretaria de Transporte por Agua y Puertos
Ing.	Guillermo C. SARAVI Director Nacional de Vías Navegables Subsecretaría de Transporte por Agua y Puertos
Pref.M.	Eduardo Adolfo OLMEDO Prefecto Mayor Prefectura Naval Argentina
C.N.	Ricardo POY Asesor del Servicio de Hidrografía Naval
Pref.P.	Jorge Francisco IRIARTE Prefecto Principal Prefectura Naval Argentina
C.F.	Guillermo BARTOLETTI Jefe División Derechos Maritimos Secretaria General Naval Armada Nacional
Dr.	Carlos Héctor FIGUEROA Sub. Prefecto Abogado Prefectura Naval Argentina

- Lic. Gustavo GREEN
Ministerio e Relaciones Exteriores
Comercio Internacional y Culto.
- Sr. Manuel I. NELSON
Asesor Secretaría de Transportes
Coord. Asuntos Internacionales
- Ing. Juan Jose MORELLI
Jefe Depto. Estudios y Proyectos
Subsecretaría de Transporte por Agua y Puertos
- Cdra. Ana María MACHUCA
Asesora Subsecretaría Política Tributaria
- Dra. Beatriz C. MELENDEZ
Subsecretaría de Transporte por Agua y Puertos
- Sr. Alberto ELISSECHE
2º Jefe departamento
Técnica de Importación
Dirección General de Aduanas
- Dr. Marcelo ERCOLI
Asesor Subsecretaría de Transportes por Agua y Puertos
- Ing. Inés GOMEZ
Coordinadora EIA
Secretaría de Desarrollo Sustentable y Política Ambiental.
- Ing. Ricardo Delfino SCHENKE
Dirección Recursos Itícolas y Acuícolas
Secretaría de Desarrollo Sustentable y Política Ambiental.
- Lic. Juan ARCAUTE
Coordinador
Ministerio de Relaciones, Exteriores,
Comercio Internacional y culto



BRASIL

Mtro.	Pedro Fernando BRETAS BASTOS Jefe de Delegación.
Contra Almirante	João Afonso Prado MAIA DE FARIA Representante da Marinha do Brasil
Capitão de Mar e Guerra	Roberto FIGUEIRA DE CARVALHO Marinha do Brasil Dir. Hidrografia e Navegação
Capitão de Mar e Guerra	Ary CAVALIERI BRANDÃO. Marinha do Brasil Dir. de Portos e Costas
Capitão de Fragata	Delfos POLYCARPO DAMIÃO Marinha do Brasil Estado Maior da Armada
Capitão de Fragata	Jorge Luiz Noel KRONEMBERGER Marinha do Brasil Capitania Fluvial do Pantanal.
Capitão de Corveta	César Augusto R. CARVALHO Marinha do Brasil DHN – Serviços a Sinalização
Eng.	Paulo Roberto COELHO DE GODOY Coordenador Geral de Infraestrutura Hidroviária Depto. Hidrovias Interiores Ministério dos Transportes
Eng.	DOS CASTANHO Maria Beiana FERREIRA DA SILVA CASTANHO Ministério dos Transportes Depto. de Hidrovias Interiores
Sr.	Samuel R. VAN DER LAAN Superintendente Substituto CODESP/ AHIPAR / MT
Eng.	Paulo César C. GOMES SILVA Superintendente CODESP/ AHIPAR / MT

M

- Sr. Osmir A. PONTIN
Coord. Hidrovias MT
- Adv. Ferminiano YARZON
Diretor de Hidrovias e Portos
Governo do Mato Grosso
- Sr. Edezio RIBEIRO
Governo do Mato Grosso
- Sr. Alfredo Motta MENEZES
Governo de Mato Grosso
- Sr. Luiz Miguel DE MIRANDA
Universidade Federal de Mato Grosso
- Sr. Sergio TOLIPAN
Ministério do Meio Ambiente
- Sra. Marganda AZEVEDO
Ministério do Meio Ambiente
- Sr. Marcio OLIVEIRA DORNELLES
Assist. do Chefe da Delegação do Brasil
- Sr. Helder NAVES TORRES
MMA/Sec. Qualidade Amb/SGA Gerente de Projeto
- Sr. Alexandre TRINAS DE FREITAS
Engenheiro Naval
Diretoria de Portos e Costas
- Sra. Ivan De Lámonica FREIRE
Diretoria de Recursos Hídricos
- Sr. Alberto PEREIRA GÓES
Assessoria Internacional de Min.Meio Ambiente
- Sr. Paulo César GOMES SILVA
CODESP / MT / AHIPAR
- Sr. Elder DE LUCENA MADRUGA
IPEM - Instituto de Pesquisa Mato-grossense / UFMT



BOLIVIA

Emb **Ana María SOLARES GAITE**
Jefe de Delegación.

Lic. **José Guillermo LORIA**
Director General de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Ing. **Arturo ZURITA C.**
Director General de Transportes
Viceministro de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil

C.N DAEN **Gustavo ZALLES MEDRANO.**
Director General de Intereses Marítimos Fluviales y Lacustre
Ministerio de Defensa. Representante al Grupo Asesor Naval

Sr. **Angel Einar RASMUSSEN**
Director General de Política Arancelaria
Ministerio de Hacienda

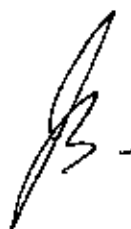
Ing. **Leonidas FERRUFINO CARRASCO**
Asesor General de Política Arancelaria
Representante al Grupo Planes de
Contingencia - Compatibilización
Ministerio de Defensa Nacional

Lic. **Mirian ORELLANA GUTIERREZ**
Directora del Tratado Cooperación Amazónica y Cuenca del Plata
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Lic. **Eduardo GOBILLARD PINELL**
Consultor de la Dirección General de Transporte
Representante al Comité de Coordinación Técnica
Viceministro de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil
Ministerio de Desarrollo Económico

TN.CGON **Marcos ARISPE JARJURI.**
Inspector de Buques
Representante al Régimen de Reembolso por los Gastos que
Demanden las Operaciones de Lucha Contra la Contaminación
Ministerio de Defensa Nacional

T.N CGEN **Alex SEGOVIA FERNANDEZ**
Jefe Departamento Técnico RIBB
Representante al Grupo MARPOL
Ministerio de Defensa Nacional




Lic. Heriberto Erik ARÍÑEZ BAZZAN
Dirección General de Política Tributaria
Ministerio de Hacienda.

URUGUAY

Ing. Jorge SANGUINETTI
Jefe de Delegación.

Dra. Adela Marina LEGAZCUE
Directora Gral. de Transporte Fluvial y Marítimo - MTOP.

Capitan Carlos F. ORMAECHEA
Depto. de Legislación y Acuerdos Internacionales

Capitan Juan P. AMBROSIO
Prefecto del Puerto de Colonia

Sr. Julio LAMARTHEE
Director
Ministerio de Relaciones Exteriores - Uruguay.

Sr. Conrado SERRENTINO
Asesor
Ministerio de Transporte y Obras Públicas - Uruguay.

PARAGUAY

Dr. Juan Alfredo BUFFA
Jefe de Delegación

Ministro Nirmia OVIEDO DE TORALES
Directora General de Negoc. Económica

Consejera Graciela CABALLERO
Directora Cuenca Del Plata y Nav. Fluvial

Consejero Ramón CABRERA
Consejero Embajada del Paraguay

Dr. Gregorio LEZCANO PAEZ
Relaciones Internacionales A.N.N.P.

Cap. Navio DEM Adan VILLALBA
 Jefe Depto. Técnico – Prefectura
 Armada Paraguaya

Cap. Navio DEM. Lucas Etadio GONZALEZ
 Jefe de Hidrografía
 Armada Paraguaya

Ing. Celso AYALA MARTINEZ
 Jefe Sector Transportes – STP

 **OBSERVADORES**

Sr. José Eduardo ORTIGAO
 Ambiental Engenharia Ltda. – Brasil

Sra. Maria Magal PORTELLA
 Ceremonial do Governo Estado Mato Grosso – Brasil.

Sr. Dailos ROMIO
 DITEC – FEMA – MT – Brasil.



Sr. Michel CHAIN
 Presidente
 CINCO BACIA - Brasil

Sr. Adair DA SILVA LEITE
 Presidente
 AGERV / MT - Brasil

Sr. Alberto PAOLINI
 Gerente Comercial
 Ferrocarril Belgrano C. – Argentina.

Sra. Daniela M. Figueiredo
 Consultora em Meio Ambiente – Brasil.

Sr. Jesús GONZALEZ
 Presidente
 Fundación Para el Desarrollo de Políticas y
 Estrategias del Transporte y Producción – Argentina.



- Sra. Beatriz Alicia PEREZ
Consultor
Fundación Para el Desarrollo de Políticas y
Estrategias del Transporte y Producción – Argentina.
- Sr. Edgardo OJEDA
Secretario
Fundación Para el Desarrollo de Políticas y Estrategias
del Transporte y Producción – Argentina..
- Sr. Gustavo ZALLES
Director General
Ministerio de Defensa – Bolivia.
- Sr. Horacio LOPEZ
Presidente
C.P.T.C.P.- Argentina.
- Sr. José GALLETI
Secretario Ejecutivo
Comité Federal Hidrovia Paraguay – Paraná – Argentina.
- Sr. Andrés René GUZMAN
Director
C.P.T.C.P. - Argentina.
- Sr. Martín Arturo ORTIZ
Director
C.P.T.C.P. - Argentina.
- Sra. Paloma LOEWENTHAL
Relaciones Institucionales
ACBL – Argentina.
- Sr. Ricardo LUJAN
Presidente
Ente Administrador Puerto Santa Fé - Argentina.
- Sr. Rogelio V. WEIDMANN
Director
Ente Administrador Puerto Santa Fé – Argentina.
- Sr. Héctor DI BENEDETTI
Coordinador Comercio y Transporte
Bolsa de Comercio Rosario – Argentina.





- Sr. Luis PALERMO
Comisión de Transporte B.C.R. -Argentina.
- Sr. Antonio CABRERA
Oficina Préstamos
FONPLATA - Argentina.
- Sr. Guillermo EHREKE
Centro de Armadores Py - Paraguay
- Sr. José Luis de CARVALHO
Gerente General - Brasil.
- Sr. Roberto MAIA
Superintendente
A.N.P. - Brasil.
- Sr. Evandino Pedro PINTO
Asesor
Receita Federal - Brasil.
- Sr. Fernando MARTICORENA
Director
CADEX - Bolivia.
- Sr. Juan José ARIAS
Gerente
CADEX - Bolivia
- Sr. Joaquín AGUIRRE
Presidente Ejecutivo
Puerto Aguirre. Bolivia.





SECRETARIA EJECUTIVA

- Lic Daniel Edgardo LEVY
- Sra. Mirta Lida DONADIO
- Sra. Claudia Beatriz CORDOBA
- 
- 

ANEXO II
SINTESES

La Viceministro de Relaciones Económicas Internacionales e Integración de la República de Bolivia, Ana María SOLARES, en su calidad de Presidente del Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay - Paraná, se refirió a los trabajos realizados desde abril de 1999.

Señaló que este Organismo del Programa se reunió en cuatro oportunidades: la Vigésima Séptima Reunión del CIH (Santa Cruz de la Sierra) y en tres Reuniones de Jefes de Delegación, en mayo de 1999 (Santa Cruz de la Sierra), en noviembre de 1999 (Buenos Aires) y en Junio de 2000 (Buenos Aires).

Destacó que en las dos primeras reuniones se concluyó con arduos y complejos trabajos, lo que permitió que en mayo de 1999 se aprobaran importantes documentos para la marcha del Programa, como lo son: El Plan de Acción Integrado, El Plan de Gestión Ambiental y el Reglamento del Foro de Participación Civil.

Manifestó que la serie de problemas que afectan actualmente a nuestros países, impidió que se avanzara en la ejecución de los compromisos inscriptos en estos documentos y exhortó a la Delegación de Brasil, a tiempo de hacerle la transferencia de la Presidencia del CIH, para que desplegara los máximos esfuerzos en procura de avanzar en estos temas.

Finalmente reiteró la prioridad que otorga su país al Programa de la Hidrovia Paraguay - Paraná, como un instrumento que permitirá el desarrollo de la región vinculada a este proyecto de integración física y dará mayor competitividad a los países en su inserción internacional. En tal perspectiva, se refirió a los grandes desafíos que conlleva la globalización, enfatizando que la única forma de enfrentarlos de un modo adecuado es acentuando nuestra integración.

RESUMEN DEL DISCURSO DEL DOCTOR HEITOR MIRANDA DOS SANTOS, COORDINADOR GENERAL DE ACCIONES ESTRATEGICAS Y ASUNTOS INTERNACIONALES DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL:

"PERMITAME DECIR EN NOMBRE DEL GOBERNADOR DE MI ESTADO, QUE ESTAMOS HACIENDO NUESTRA PARTE PARA CONCRETIZAR LA PLENA NAVEEGABILIDAD DEL RIO PARAGUAY. POR TANTO, DESPUES DE LA EJECUCIÓN DEL PLAN ESTRATEGICO 2020, Y DEL PLAN DE DESARROLLO SUSTENTABLE ACENTADO EN TRES PREMISAS: TELECOMUNICACIONES, ENERGÍA Y TRANSPORTE, PARTIMOS PARA LA EJECUCIÓN DEL PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE, IDENTIFICAMOS COMO METAS PRIORITARIAS SENSIBILIZAR A LOS GOBIERNOS FEDERALES DE LOS CINCO PAÍSES A PROMOVER ACCIONES PARA LA REVATILIZACION DE LA HIDROVÍA PARAGUAY PARANÁ, REVITALIZACIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA BAURÚ - SANTA CRUZ DE LA SIERRA - SALTA Y DE LA LÍNEA BARRANQUERAS - ANTOFAGASTA.

EN NUESTROS ESTADOS ESTAMOS INTERLIGANDO LOS DIVERSOS MODOS DE TRANSPORTE Y A TRAVÉS DE CONVENIOS CON LA MARINA BRASILERA Y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE, VAMOS A REALIZAR LA CARTA ELECTRÓNICA DEL RÍO PARAGUAY EN EL TRAMO BRASILERO. COMPRAMOS UN AREA DE 16 HECTAREAS EN PUERTO ESPERANZA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA TERMINAL GRANELERA. ESTAMOS ARRENDANDO LA TERMINAL HÍDRICA DEL PUERTO DE MURTIHO Y SOLICITAMOS LA CONCESIÓN DE LA TERMINAL DE LADARIO AL GOBIERNO FEDERAL.

LA PLENA REACTIVACIÓN DE LA HIDROVÍA ES FUNDAMENTAL PARA NUESTRO DESARROLLO QUE BUSCAMOS CON LA INCLUSIÓN SOCIAL. ES IMPRESCINDIBLE PARA GENERAR RENTA Y EMPLEOS Y COMBATIR EL HAMBRE.



ANEXO IV

Distinguidos Jefes de Delegación de los Estados Partes del CIH, Señoras y Señores Miembros de las Delegaciones, Señoras y Señores, Representantes de las Organizaciones Públicas y Privadas presentes.

Deseo en primer lugar agradecer la presencia de las distinguidas Delegaciones que se han dado cita en esta histórica Ciudad de Cuiabá, en el corazón geográfico de la América del Sur; que nos recibe con la calidez y hospitalidad características del espíritu de esta gran Nación que es Brasil.

Quiero expresar, también, mi reconocimiento al Señor Gobernador del Estado de Mato Grosso por el formidable esfuerzo realizado para asegurar el éxito de esta vigésima octava Reunión del CIH y su identificación con el Proyecto de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Asimismo agradezco el alto honor de haber sido designado Secretario Ejecutivo de este Honorable Comité Intergubernamental, a la vez que comprometo mis mejores esfuerzos para llevar adelante la tarea encomendada.

Llegamos a Cuiabá cumpliendo con el espíritu del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, conscientes de que se ha consumido casi la mitad de su plazo de vigencia, 18 meses desde la última Reunión del CIH y apenas 2 meses de que se me confiara la responsabilidad de la Secretaría Ejecutiva.

Frente a este estado de situación y sin que se hayan concretado aún obras imprescindibles, la naturaleza nos sacude con la perspectiva de un ciclo hídrico de carácter crítico para la navegación. Qué hacer?... Agobiarnos por el peso de la responsabilidad o abrir el cauce de una nueva etapa donde la voluntad de hacer se imponga a la adversidad del medio físico y la frustración de las metas no alcanzadas?

Quiero, en tal sentido, hacer una declaración de principios:

Tener presente que las obras y acciones encaradas en el marco del Programa Hidrovía tienen por objeto básico proveer una alternativa de transporte sustentable, que permita reducir los costos de movilización de las cargas en general, que favorezca el desarrollo de las exportaciones originadas en las economías regionales y posibilite al transporte fluvial la participación que naturalmente le corresponde en la distribución modal de las cargas con origen y/o destino en la región.

Por que a nivel internacional no se admiten discusiones al respecto: En el comercio entre zonas vinculadas por vías navegables, cuando se trata de cargas masivas y largas distancias, ningún modo puede competir con el fluvial en materia de economía de costos, eficiencia energética y sustentabilidad ambiental.

Cuiabá no puede ser una reunión más, tenemos la responsabilidad de relanzar la Hidrovía como el proyecto de infraestructura e integración más importante de la América del Sur. Los convoco a imaginar un antes y un después de Cuiabá.



apreciando lo mucho que se ha realizado en las etapas transcurridas, pero encauzando nuestros esfuerzos a lo mucho que falta concretar.

Como culminación del ciclo que se ha cumplido, debo informar a este Honorable Comité sobre las actividades realizadas por la Secretaría Ejecutiva desde la última reunión del CIH.

Por las razones antes señaladas, las actividades de esta Secretaría han sido limitadas.

No obstante ello, cabe expresar que el último estudio de la especialidad "MINERIA" del Acuerdo modificatorio del Convenio firmado con FONPLATA sobre Cooperación Técnica no reembolsable para el "Desarrollo de las Zonas Productivas en las Areas de Influencia Portuaria", ha finalizado. Sólo queda pendiente la aprobación, por parte de FONPLATA, de la documentación relativa a los comprobantes de gastos de la Contraparte.

En cuanto a la Cooperación Técnica de ALADI para la realización del estudio "Desarrollo de un Sistema de Información para el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná", se ha recibido la Primera Fase del mismo, denominada "de Factibilidad", restando aún las Fases 2 y 3, de "Desarrollo" y de "Consolidación" respectivamente.


Con respecto al Convenio de Cooperación suscrito con la Unión Europea para el estudio denominado "Desarrollo de un Programa de necesidades para 13 Puertos de la Hidrovía", luego de lo informado en la reunión de noviembre de 1999 sobre la ejecución del mencionado estudio, restaría avanzar en la ejecución de las otras dos fases para que, a través de la Secretaría Ejecutiva, los países confirmen cuales serían los puertos seleccionados para la Etapa II del Estudio.

En lo relativo a las conclusiones surgidas de la Reunión de Grupos Técnicos, celebrada en la Ciudad de Buenos Aires entre los días 22 y 24 de noviembre de 1999, se encuentra pendiente la aprobación de las respectivas Actas por parte de la Delegación de la República de Bolivia.

En el pleno convencimiento de la dedicación y esfuerzo de los Grupos Técnicos, que han participado activamente durante los tres días previos a esta reunión, quisiera recordar que, conforme el "Cronograma para la finalización de la formulación de los Reglamentos pendientes", actualizado en la VIGESIMA SEPTIMA Reunión del CIH, dentro de las próximas tres reuniones deberán estar terminados para su aprobación por el Comité, todos los Reglamentos aún pendientes.

Hasta aquí, el informe de las actividades realizadas.

Quiero, ahora, proponer a este Honorable Comité Intergubernamental, un programa de trabajo con vistas al futuro, que se asienta sobre la base de las siguientes premisas:



1º) Proponer que el relanzamiento de la Hidrovia, en la etapa 2000/2005, se base sobre un enfoque que privilegie la convergencia de intereses y la integración regional por sobre las pujas sectoriales o la búsqueda de protagonismos personales.

2º) Sintonizar conceptualmente esta etapa con la visión de nuestros Presidentes sobre infraestructura e integración regional. En tal sentido, la Hidrovia debe ser visualizada como un sistema integral y multimodal de transporte que, conjuntamente con el desarrollo energético y las comunicaciones constituyan la columna vertebral del crecimiento económico y social de la región.

3º) Priorizar la ejecución de las obras físicas de dragado y señalización enfocando el proyecto con un criterio integral y unitario en sus fases de administración, ejecución y financiamiento, con miras a su conclusión dentro del término de vigencia del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra.

4º) Solicitar al Grupo de Trabajo Ad Hoc sobre el funcionamiento de la Secretaría Ejecutiva que se expida sobre la cuestión, considerándola como urgente y prioritaria, para asegurar la dinamización y eficacia del funcionamiento de todo el esquema institucional de la Hidrovia. En otras palabras hagamos que esta Secretaria sea, realmente, ejecutiva.

5º) Autorizar a la Secretaría Ejecutiva para gestionar ante organismos internacionales o regionales de crédito, el financiamiento, con recursos no reembolsables, de un estudio que actualice y redimensione los resultados del informe de la Consultora Louis Berger.

En esta instancia deberían incluirse las reformas institucionales necesarias y la adecuada profundización de los estudios de impacto ambiental, así como la elaboración del correspondiente plan de gestión ambiental a desarrollar en cada etapa.

El estudio debería estar atado a la posibilidad de financiar las obras por el mismo organismo de crédito.

6º) Solicitar al Grupo de Trabajo Ad-hoc, que opere como contraparte de los técnicos internacionales para el estudio del posible establecimiento de un **ORGANO ADMINISTRADOR** de la **HIDROVIA**, como complemento institucional de los órganos político y técnico. Esta tarea debería considerarse, también, de carácter urgente y prioritario.

7º) Incluir en esos estudios mecanismos alternativos para el financiamiento de la ejecución y mantenimiento de las obras, considerando el sistema de precios y concesionamiento de obras. Teniendo en cuenta que al concretarse las obras se producirá un espectacular incremento en el flujo de cargas, se podrá determinar la factibilidad del reembolso del financiamiento en base a peajes o la eventual contribución de los Estados Parte, en la ejecución y mantenimiento de las obras en las vías navegables.



PALABRAS DEL SR. HORACIO LÓPEZ PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
PERMANENTE DE TRANSPORTE DE LA CUENCA DEL PLATA (CPTCP).

AGRADECEMOS LA BIENVENIDA DE LAS AUTORIDADES BRASILEÑAS PARA
CONCURREN A ESTA REUNION Y DE ESTE COMITE PARA ESCUCHAR
NUESTRA POSICIÓN.

NOS ENCONTRAMOS EN ESTA CIUDAD DE CUIABA, REUNIDOS CON LOS
DELEGADOS QUE INTEGRAN EL COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA
HIDROVIA, EN UN MOMENTO DIFÍCIL PARA NUESTRAS ECONOMIAS, PERO
ALENTANDO LA ESPERANZA DE QUE A PARTIR DE ESTA REUNION, LOS
ESFUERZOS, ESTARAN DIRIGIDOS A LA REALIZACIÓN DE LAS OBRAS
FÍSICAS NECESARIAS, DEJANDO EN SUSPENSO LA APLICACIÓN DE
REGLAMENTOS PARA UNA HIDROVIA EN IMPLEMENTACIÓN.

AL LEER EN EL TEMARIO PREVIO DE ESTE COMITÉ, UNA PROPUESTA
SOBRE ADMINISTRACIÓN, EJECUCIÓN Y FINANCIAMIENTO DE LAS OBRAS
DE INFRAESTRUCTURA COMPRENDIMOS LA IMPORTANCIA DEL RUMBO
ELEGIDO Y NOS PREPARAMOS PARA HACER LLEGAR NUESTRA OPINÓN
CONSTRUCTIVA COMO USUARIOS DE LA VIA NAVEGABLE.

DE LA LECTURA DEL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD TÉCNICA Y ECONOMICA
EFECTUADO POR LA ASOCIACIÓN HIDROSERVICE - LOUIS BERGER 1996,
SE DESPRENDE EN TERMINOS GLOBALES, QUE LA OBRA INICIAL TENIA A
LA FECHA DEL INFORME UN COSTO DE 86 MILLONES DE DOLARES,
INCLUYENDO LA APERTURA Y SEÑALICIÓN PARA LA ALTERNATIVA
SELECCIONADA, QUE COMPRENDIA UNA HIDROVIA DE UN SOLO SENTIDO,



EL MANTENIMIENTO SE PODRIA EFECTUAR CON UN "PULL" DE LOS MEDIOS DISPONIBLES QUE MANTIENEN LOS PRESUPUESTOS NACIONALES DE CADA PAIS.

LA IMAGINACIÓN NO TIENE LIMITES Y FORMULAMOS ESTA PROPUESTA PENSANDO, QUE SI HASTA ESTOS MOMENTOS LA OBRA NO SE CONCRETO, NO FUE POR FALTA DE VOLUNTAD DE LOS PAISES SIGNATARIOS, SINO POR FALTA DE RECURSOS.

LA EXPERIENCIA RECOGIDA EN LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE LOS ACCESOS AL MAR LOS CANALES EMILIO MITRE Y MARTIN GARCIA, LA PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS, EN ESTAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA, LA EJECUCIÓN DE OBRAS DE DRAGADO PUNTUAL REALIZADAS POR ARGENTINA EN EL CORRIENTE AÑO EN EL RIO PARANA Y EN RIO PARAGUAY, EN SOBERANIA PROPIA O COMPARTIDA Y ENTRE ASUNCIÓN Y RIO APA, CON UNA DRAGA ARGENTINA Y PARTICIPACIÓN DEL PARAGUAY Y DE LOS ARMADORES PRIVADOS, SON LA BASE PARA LOGRAR IDEAS RENOVADORAS, FORMULAS DE INTEGRACIÓN ENTRE ESTADOS Y PARTICIPACION DE LOS PRIVADOS EN LA MEDIDA QUE NOS SEA REQUERIDO.

CREEMOS TAMBIEN QUE ESTE COMITE DE LA HIDROVIA DEBE TENER LAS FACULTADES NECESARIAS PARA PODER EJECUTAR LA OBRA, QUE EL TIEMPO NO ESTA A NUESTRO FAVOR, QUE HAN TRANSCURRIDO MAS DE CINCO AÑOS DESDE LA VIGENCIA TEORICO-JURIDICA DEL TRATADO DE SANTA CRUZ DE LA SIERRA SIN REALIZARSE OBRA ALGUNA, Y COMO DIJERA UN EXPERIMENTADO Y DESTACADO PERIODISTA, "EL ACUERDO DE NAVEGACION NO LLEGO AL MUELLE". NO ES UNA REALIDAD, SIGUE SIENDO UNA ILUSION, PERO EN LA MISMA HACE DIEZ AÑOS QUE VOLCANOS NUESTRAS ESPERANZAS E INVERTIMOS EN CONVOYES,



PUERTOS Y ASTILLEROS ESPERANDO SU CONCRECIÓN INCREMENTANDO SENSIBLEMENTE LA OFERTA DE TRABAJO EN LOS CINCO PAISES.

EL ENCUENTRO DE DOCE PRESIDENTES DE AMERICA DEL SUR EN BRASLIA NO QUEDARA SOLO EN EL PAPEL, TAL ES ASI, QUE LOS MANDATARIOS CONSIDERARON PRIORITARIO IDENTIFICA OBRAS DE INTERES BILATERAL Y SUBREGIONAL PARA LA INTEGRACION DE LA ECONOMIA REGIONAL, TANTO ES ASI QUE AGENDARON EL INICIO DE UNA RONDA DE ENCUENTROS ENTRE MINISTROS DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTES DE CADA PAIS, COMENZANDO EN DICIEMBRE EN URUGUAY Y COMO COMENTARA EL CR ENRIQUE IGLESIAS DEL B.I.D., EN LA MISMA REUNION, TENDRAN QUE ENCONTRARSE FORMULAS CREATIVAS QUE GARANTICEN LA VIABILIDAD Y LA INGENIERIA FINANCIERA DE LOS PROYECTOS, INCLUSO, CON EL APORTE DE LA INICIATIVA PRIVADA.

LA HIDROVIA PARAGUAY PARANA ES LA OBRA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE MAS IMPORTANTE PARA UNIR EL MERCOSUR Y POR ELLO DEBEMOS REALIZARLA, OFRECEMOS NUESTRA TOTAL COLABORACIÓN PARA ELLO.



ANEXO II
SINTESES

La Viceministro de Relaciones Económicas Internacionales e Integración de la República de Bolivia, Ana María SOLARES, en su calidad de Presidente del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná, se refirió a los trabajos realizados desde abril de 1999.

Señaló que este Organo del Programa se reunió en cuatro oportunidades: la Vigésima Séptima Reunión del CIH (Santa Cruz de la Sierra) y en tres Reuniones de Jefes de Delegación, en mayo de 1999 (Santa Cruz de la Sierra), en noviembre de 1999 (Buenos Aires) y en Junio de 2000 (Buenos Aires).

Destacó que en las dos primeras reuniones se concluyó con arduos y complejos trabajos, lo que permitió que en mayo de 1999 se aprobaran importantes documentos para la marcha del Programa, como lo son: El Plan de Acción Integrado, El Plan de Gestión Ambiental y el Reglamento del Foro de Participación Civil.

Manifestó que la serie de problemas que afectan actualmente a nuestros países, impidió que se avanzara en la ejecución de los compromisos inscriptos en estos documentos y exhortó a la Delegación de Brasil, a tiempo de hacerle la transferencia de la Presidencia del CIH, para que desplegara los máximos esfuerzos en procura de avanzar en estos temas.

Finalmente reiteró la prioridad que otorga su país al Programa de la Hidrovía Paraguay - Paraná, como un instrumento que permitirá el desarrollo de la región vinculada a este proyecto de integración física y dará mayor competitividad a los países en su inserción internacional. En tal perspectiva, se refirió a los grandes desafíos que conlleva la globalización, enfatizando que la única forma de enfrentarlos de un modo adecuado es acentuando nuestra integración.

Handwritten initials and a vertical line on the left margin.

Handwritten signature or initials in the lower left area.

Handwritten initials 'MM' in the lower right area.

RESUMEN DEL DISCURSO DEL DOCTOR HEITOR MIRANDA DOS SANTOS, COORDINADOR GENERAL DE ACCIONES ESTRATEGICAS Y ASUNTOS INTERNACIONALES DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL:

"PERMITAME DECIR EN NOMBRE DEL GOBERNADOR DE MI ESTADO, QUE ESTAMOS HACIENDO NUESTRA PARTE PARA CONCRETIZAR LA PLENA NAVEGABILIDAD DEL RIO PARAGUAY. POR TANTO, DESPUES DE LA EJECUCIÓN DEL PLAN ESTRATEGICO 2020, Y DEL PLAN DE DESARROLLO SUSTENTABLE ACENTADO EN TRES PREMISAS: TELECOMUNICACIONES, ENERGÍA Y TRANSPORTE, PARTIMOS PARA LA EJECUCIÓN DEL PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE, IDENTIFICAMOS COMO METAS PRIORITARIAS SENSIBILIZAR A LOS GOBIERNOS FEDERALES DE LOS CINCO PAÍSES A PROMOVER ACCIONES PARA LA REVITALIZACION DE LA HIDROVÍA PARAGUAY PARANA, REVITALIZACION DE LA LINEA FERROVIARIA BAURÚ - SANTA CRUZ DE LA SIERRA - SALTA Y DE LA LINEA BARRANQUERAS - ANTOFAGASTA

EN NUESTROS ESTADOS ESTAMOS INTERLIGANDO LOS DIVERSOS MODOS DE TRANSPORTE Y A TRAVÉS DE CONVENIOS CON LA MARINA BRASILEIRA Y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE, VAMOS A REALIZAR LA CARTA ELECTRÓNICA DEL RÍO PARAGUAY EN EL TRAMO BRASILEIRO. COMPRAMOS UN AREA DE 16 HECTAREAS EN PUERTO ESPERANZA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA TERMINAL GRANELERA. ESTAMOS ARRENDANDO LA TERMINAL HÍDRICA DEL PUERTO DE MURTIHO Y SOLICITAMOS LA CONCESIÓN DE LA TERMINAL DE LADARIO AL GOBIERNO FEDERAL. LA PLENA REACTIVACIÓN DE LA HIDROVÍA ES FUNDAMENTAL PARA NUESTRO DESARROLLO QUE BUSCAMOS CON LA INCLUSIÓN SOCIAL. ES IMPRESCINDIBLE PARA GENERAR RENTA Y EMPLEOS Y COMBATIR EL HAMBRE.

M

ANEXO IV

Distinguidos Jefes de Delegación de los Estados Partes del CIH, Señoras y Señores Miembros de las Delegaciones, Señoras y Señores, Representantes de las Organizaciones Públicas y Privadas presentes.

Deseo en primer lugar agradecer la presencia de las distinguidas Delegaciones que se han dado cita en esta histórica Ciudad de Cuiabá, en el corazón geográfico de la América del Sur; que nos recibe con la calidez y hospitalidad características del espíritu de esta gran Nación que es Brasil.

Quiero expresar, también, mi reconocimiento al Señor Gobernador del Estado de Mato Grosso por el formidable esfuerzo realizado para asegurar el éxito de esta vigésima octava Reunión del CIH y su identificación con el Proyecto de la Hidrovia Paraguay-Paraná.

Asimismo agradezco el alto honor de haber sido designado Secretario Ejecutivo de este Honorable Comité Intergubernamental, a la vez que comprometo mis mejores esfuerzos para llevar adelante la tarea encomendada.

Llegamos a Cuiabá cumpliendo con el espíritu del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, conscientes de que se ha consumido casi la mitad de su plazo de vigencia, 18 meses desde la última Reunión del CIH y apenas 2 meses de que se me confiara la responsabilidad de la Secretaría Ejecutiva.

Frente a este estado de situación y sin que se hayan concretado aún obras imprescindibles, la naturaleza nos sacude con la perspectiva de un ciclo hídrico de carácter crítico para la navegación. Qué hacer?... Agobiarnos por el peso de la responsabilidad o abrir el cauce de una nueva etapa donde la voluntad de hacer se imponga a la adversidad del medio físico y la frustración de las metas no alcanzadas?

Quiero, en tal sentido, hacer una declaración de principios:

Tener presente que las obras y acciones encaradas en el marco del Programa Hidrovia tienen por objeto básico proveer una alternativa de transporte sustentable, que permita reducir los costos de movilización de las cargas en general, que favorezca el desarrollo de las exportaciones originadas en las economías regionales y posibilite al transporte fluvial la participación que naturalmente le corresponde en la distribución modal de las cargas con origen y/o destino en la región.

Por que a nivel internacional no se admiten discusiones al respecto: En el comercio entre zonas vinculadas por vías navegables, cuando se trata de cargas masivas y largas distancias, ningún modo puede competir con el fluvial en materia de economía de costos, eficiencia energética y sustentabilidad ambiental.

Cuiabá no puede ser una reunión más, tenemos la responsabilidad de relanzar la Hidrovia como el proyecto de infraestructura e integración mas importante de la América del Sur. Los convoco a imaginar un antes y un después de Cuiabá.



apreciando lo mucho que se ha realizado en las etapas transcurridas, pero encauzando nuestros esfuerzos a lo mucho que falta concretar.

Como culminación del ciclo que se ha cumplido, debo informar a este Honorable Comité sobre las actividades realizadas por la Secretaría Ejecutiva desde la última reunión del CIH.

Por las razones antes señaladas, las actividades de esta Secretaría han sido limitadas.

No obstante ello, cabe expresar que el último estudio de la especialidad "MINERIA" del Acuerdo modificatorio del Convenio firmado con FONPLATA sobre Cooperación Técnica no reembolsable para el "Desarrollo de las Zonas Productivas en las Areas de Influencia Portuaria", ha finalizado. Sólo queda pendiente la aprobación, por parte de FONPLATA, de la documentación relativa a los comprobantes de gastos de la Contraparte.

En cuanto a la Cooperación Técnica de ALADI para la realización del estudio "Desarrollo de un Sistema de Información para el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná", se ha recibido la Primera Fase del mismo, denominada "de Factibilidad", restando aún las Fases 2 y 3, de "Desarrollo" y de "Consolidación" respectivamente.

Con respecto al Convenio de Cooperación suscrito con la Unión Europea para el estudio denominado "Desarrollo de un Programa de necesidades para 13 Puertos de la Hidrovía", luego de lo informado en la reunión de noviembre de 1999 sobre la ejecución del mencionado estudio, restaría avanzar en la ejecución de las otras dos fases para que, a través de la Secretaría Ejecutiva, los países confirmen cuales serian los puertos seleccionados para la Etapa II del Estudio.

En lo relativo a las conclusiones surgidas de la Reunión de Grupos Técnicos, celebrada en la Ciudad de Buenos Aires entre los días 22 y 24 de noviembre de 1999, se encuentra pendiente la aprobación de las respectivas Actas por parte de la Delegación de la República de Bolivia.

En el pleno convencimiento de la dedicación y esfuerzo de los Grupos Técnicos, que han participado activamente durante los tres días previos a esta reunión, quisiera recordar que, conforme el "Cronograma para la finalización de la formulación de los Reglamentos pendientes", actualizado en la VIGESIMA SEPTIMA Reunión del CIH, dentro de las próximas tres reuniones deberán estar terminados para su aprobación por el Comité, todos los Reglamentos aún pendientes.

Hasta aquí, el informe de las actividades realizadas.

Quiero, ahora, proponer a este Honorable Comité Intergubernamental, un programa de trabajo con vistas al futuro, que se asienta sobre la base de las siguientes premisas:

1º) Proponer que el relanzamiento de la Hidrovia, en la etapa 2000/2005, se base sobre un enfoque que privilegie la convergencia de intereses y la integración regional por sobre las pujas sectoriales o la búsqueda de protagonismos personales.

2º) Sintonizar conceptualmente esta etapa con la visión de nuestros Presidentes sobre infraestructura e integración regional. En tal sentido, la Hidrovia debe ser visualizada como un sistema integral y multimodal de transporte que, conjuntamente con el desarrollo energético y las comunicaciones constituyan la columna vertebral del crecimiento económico y social de la región.

3º) Priorizar la ejecución de las obras físicas de dragado y señalización enfocando el proyecto con un criterio integral y unitario en sus fases de administración, ejecución y financiamiento, con miras a su conclusión dentro del término de vigencia del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra.

4º) Solicitar al Grupo de Trabajo Ad Hoc sobre el funcionamiento de la Secretaría Ejecutiva que se expida sobre la cuestión, considerándola como urgente y prioritaria, para asegurar la dinamización y eficacia del funcionamiento de todo el esquema institucional de la Hidrovia. En otras palabras hagamos que esta Secretaría sea, realmente, ejecutiva.

5º) Autorizar a la Secretaría Ejecutiva para gestionar ante organismos internacionales o regionales de crédito, el financiamiento, con recursos no reembolsables, de un estudio que actualice y redimensione los resultados del informe de la Consultora Louis Berger. X
X

En esta instancia deberían incluirse las reformas institucionales necesarias y la adecuada profundización de los estudios de impacto ambiental, así como la elaboración del correspondiente plan de gestión ambiental a desarrollar en cada etapa.

El estudio debería estar atado a la posibilidad de financiar las obras por el mismo organismo de crédito.

6º) Solicitar al Grupo de Trabajo Ad-hoc, que opere como contraparte de los técnicos internacionales para el estudio del posible establecimiento de un **ORGANO ADMINISTRADOR** de la **HIDROVIA**, como complemento institucional de los órganos político y técnico. Esta tarea debería considerarse, también, de carácter urgente y prioritario.

7º) Incluir en esos estudios mecanismos alternativos para el financiamiento de la ejecución y mantenimiento de las obras, considerando el sistema de precios y concesionamiento de obras. Teniendo en cuenta que al concretarse las obras se producirá un espectacular incremento en el flujo de cargas, se podrá determinar la factibilidad del reembolso del financiamiento en base a peajes o la eventual contribución de los Estados Parte, en la ejecución y mantenimiento de las obras en las vías navegables. X

*EL Estado Argentino
puede hacer el
trabajo con su
equipamiento.*

M

B.

[Handwritten marks and signatures on the left margin]

Entre las alternativas a analizar en tal sentido, se propone incluir un diagrama de obra llave en mano, con carácter integral y plazos establecidos, de manera que el Organismo Administrador propuesto, pueda convocar a una licitación pública internacional y eventualmente adjudicar su concesión. Bajo esta hipótesis, el organismo de crédito internacional actuaría como banco fideicomisario desembolsando los fondos contra la presentación de los certificados de obra, mientras que los Estados Parte se limitarían a constituir un Fondo de Garantía.

8º) Emitir un documento bajo el título "Declaración de Cuiabá" que exprese los lineamientos fundamentales de esta estrategia, suscripto por los Jefes de Delegación de los Estados Parte.

9º) Autorizar a la Secretaría Ejecutiva a gestionar la presentación formal de dicho documento, para su aprobación e instrumentación, ante la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte a celebrarse en Montevideo el 4 y 5 de diciembre próximo y en su caso, ante la Cumbre de Presidentes convocada para el mismo mes de Diciembre en Florianópolis.

Señores Delegados: pongo a la criteriosa consideración de ustedes el Informe de Actividades y la Propuesta Estratégica contenida en los puntos mencionados precedentemente. Lo hago con el sentimiento de contribuir al relanzamiento de la Hidrovia en esta nueva etapa de nuestro proceso de integración. Tengo la certeza de que comparten este sentido de urgencia en concretar este sueño colectivo: Que esta inmensa arteria fluvial por donde la historia y el progreso penetraron al corazón del continente se constituya en la vía por la que saldrán las inmensas riquezas de nuestra región para insertarnos, en el nuevo milenio, como protagonistas y no como espectadores en la construcción del futuro de este importante proceso de integración.



PALABRAS DEL SR. HORACIO LÓPEZ PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
PERMANENTE DE TRANSPORTE DE LA CUENCA DEL PLATA (CPTCP).

AGRADECEMOS LA BIENVENIDA DE LAS AUTORIDADES BRASILEÑAS PARA
CONCURREN A ESTA REUNION Y DE ESTE COMITE PARA ESCUCHAR
NUESTRA POSICIÓN.

NOS ENCONTRAMOS EN ESTA CIUDAD DE CUIABA, REUNIDOS CON LOS
DELEGADOS QUE INTEGRAN EL COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA
HIDROVIA, EN UN MOMENTO DIFÍCIL PARA NUESTRAS ECONOMIAS, PERO
ALENTANDO LA ESPERANZA DE QUE A PARTIR DE ESTA REUNION, LOS
ESFUERZOS, ESTARAN DIRIGIDOS A LA REALIZACIÓN DE LAS OBRAS
FÍSICAS NECESARIAS, DEJANDO EN SUSPENSO LA APLICACIÓN DE
REGLAMENTOS PARA UNA HIDROVIA EN IMPLEMENTACIÓN.

AL LEER EN EL TEMARIO PREVIO DE ESTE COMITÉ, UNA PROPUESTA
SOBRE ADMINISTRACIÓN, EJECUCIÓN Y FINANCIAMIENTO DE LAS OBRAS
DE INFRAESTRUCTURA COMPRENDIMOS LA IMPORTANCIA DEL RUMBO
ELEGIDO Y NOS PREPARAMOS PARA HACER LLEGAR NUESTRA OPINÓN
CONSTRUCTIVA COMO USUARIOS DE LA VIA NAVEGABLE.

DE LA LECTURA DEL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD TÉCNICA Y ECONOMICA
EFECTUADO POR LA ASOCIACIÓN HIDROSERVICE - LOUIS BERGER 1996,
SE DESPRENDE EN TERMINOS GLOBALES, QUE LA OBRA INICIAL TENIA A
LA FECHA DEL INFORME UN COSTO DE 86 MILLONES DE DOLARES,
INCLUYENDO LA APERTURA Y SEÑALICIÓN PARA LA ALTERNATIVA
SELECCIONADA, QUE COMPRENDIA UNA HIDROVIA DE UN SOLO SENTIDO,



PARA GRANDES CONVOYES CON BARCAZAS DE 60 METROS DE ESLORA Y 12 DE MANGA, CON UN CALADO DE 8 PIES AL NORTE DE ASUNCION Y 10 PIES AL SUR DEL MISMO.

EL MISMO ESTUDIO INDICABA UN COSTO DE MANTENIMIENTO ANUAL DE 17 MILLONES PARA LA MISMA ALTERNATIVA SELECCIONADA. < 2

EL COSTO PROMEDIO POR METRO CUBICO EXTRAIDO DEL DRAGADO DE APERTURA, ASCENDIA A 3,9837 DOLARES USA. X 2

DE NUESTRO ANÁLISIS ACTUAL PARECERIA QUE DICHOS COSTOS DEBEN ACTUALIZARSE EN FUNCION A LAS TÉCNICAS ACTUALES DE DRAGADO Y BALIZAMIENTO Y A LA RESIGNACIÓN DE OBJETIVOS, PARTIENDO DE LA PREMISA DE LO POSIBLE, DE LA VIA NAVEGABLE QUE NOS PERMITA SURCARLA CON SEGURIDAD TODO EL AÑO, CON UN MINIMO DE 8 PIES, REDUCIENDO LOS ANCHOS NAVEGABLES CUANDO FUERE POSIBLE Y REEMPLAZANDO EN ALGUNOS CASOS COSTOSAS BOYAS POR BALIZAS FIJAS DE MENOR COSTO DE INSTALACIÓN Y MANTENIMIENTO.

ESTA OBRA REDUCIRIA LOS COSTOS DE APERTURA Y BALIZAMIENTO A UNA CIFRA APROXIMADA A LOS 60 MILLONES DE DOLARES Y UN CREDITO BLANDO DE ORGANISMOS INTERNACIONALES POR DICHA CIFRA, EN UN PLAZO DE 12 AÑOS, SIGNIFICARIA UNA CUOTA ANUAL DE 9 MILLONES DE DOLARES POR AÑO PARA SER ABONADOS POR LOS CINCO PAISES, A UNO COSTO UNITARIO DE MENOS DE 2 MILLONES DE DOLARES POR PAIS, PARTIENDO DE UNA DIVISION DE LA OBRA, QUE LLAMAREMOS "DE INTEGRACION" PARA NO ENTRAR EN LA DIFÍCIL DIVISIÓN PRODUCTO DE SOBERANIA SOBRE LA VIA NAVEGABLE, LONGITUD DE LOS CANALES, DISTINTOS COSTOS DE DRAGADO POR CARACTERISTICA DEL LECHO, PARTICIPACION EN LOS TRAFICOS, IMPACTO ECONOMICO EN CADA PAIS, ETC.

B

M

EL MANTENIMIENTO SE PODRIA EFECTUAR CON UN "PULL" DE LOS MEDIOS DISPONIBLES QUE MANTIENEN LOS PRESUPUESTOS NACIONALES DE CADA PAIS.

LA IMAGINACIÓN NO TIENE LIMITES Y FORMULAMOS ESTA PROPUESTA PENSANDO, QUE SI HASTA ESTOS MOMENTOS LA OBRA NO SE CONCRETO, NO FUE POR FALTA DE VOLUNTAD DE LOS PAISES SIGNATARIOS, SINO POR FALTA DE RECURSOS.

LA EXPERIENCIA RECOGIDA EN LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE LOS ACCESOS AL MAR LOS CANALES EMILIO MITRE Y MARTIN GARCIA, LA PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS, EN ESTAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA, LA EJECUCIÓN DE OBRAS DE DRAGADO PUNTUAL REALIZADAS POR ARGENTINA EN EL CORRIENTE AÑO EN EL RIO PARANA Y EN RIO PARAGUAY, EN SOBERANIA PROPIA O COMPARTIDA Y ENTRE ASUNCIÓN Y RIO APA, CON UNA DRAGA ARGENTINA Y PARTICIPACIÓN DEL PARAGUAY Y DE LOS ARMADORES PRIVADOS, SON LA BASE PARA LOGRAR IDEAS RENOVADORAS, FORMULAS DE INTEGRACIÓN ENTRE ESTADOS Y PARTICIPACION DE LOS PRIVADOS EN LA MEDIDA QUE NOS SEA REQUERIDO.

CREEMOS TAMBIEN QUE ÉSTE COMITE DE LA HIDROVIA DEBE TENER LAS FACULTADES NECESARIAS PARA PODER EJECUTAR LA OBRA, QUE EL TIEMPO NO ESTA A NUESTRO FAVOR, QUE HAN TRANSCURRIDO MAS DE CINCO AÑOS DESDE LA VIGENCIA TEORICO-JURIDICA DEL TRATADO DE SANTA CRUZ DE LA SIERRA SIN REALIZARSE OBRA ALGUNA, Y COMO DIJERA UN EXPERIMENTADO Y DESTACADO PERIODISTA, "EL ACUERDO DE NAVEGACION NO LLEGO AL MUELLE". NO ES UNA REALIDAD, SIGUE SIENDO UNA ILUSION, PERO EN LA MISMA HACE DIEZ AÑOS QUE VOLCANOS NUESTRAS ESPERANZAS E INVERTIMOS EN CONVOYES,



PUERTOS Y ASTILLEROS ESPERANDO SU CONCRECIÓN INCREMENTANDO SENSIBLEMENTE LA OFERTA DE TRABAJO EN LOS CINCO PAISES.

EL ENCUENTRO DE DOCE PRESIDENTES DE AMERICA DEL SUR EN BRASLIA NO QUEDARA SOLO EN EL PAPEL, TAL ES ASI, QUE LOS MANDATARIOS CONSIDERARON PRIORITARIO IDENTIFICA OBRAS DE INTERES BILATERAL Y SUBREGIONAL PARA LA INTEGRACION DE LA ECONOMIA REGIONAL, TANTO ES ASI QUE AGENDARON EL INICIO DE UNA RONDA DE ENCUENTROS ENTRE MINISTROS DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTES DE CADA PAIS, COMENZANDO EN DICIEMBRE EN URUGUAY Y COMO COMENTARA EL CR ENRIQUE IGLESIAS DEL B.I.D., EN LA MISMA REUNION, TENDRAN QUE ENCONTRARSE FORMULAS CREATIVAS QUE GARANTICEN LA VIABILIDAD Y LA INGENIERIA FINANCIERA DE LOS PROYECTOS, INCLUSO, CON EL APORTE DE LA INICIATIVA PRIVADA.

LA HIDROVIA PARAGUAY PARANA ES LA OBRA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE MAS IMPORTANTE PARA UNIR EL MERCOSUR Y POR ELLO DEBEMOS REALIZARLA, OFRECEMOS NUESTRA TOTAL COLABORACIÓN PARA ELLO.



DECLARACION DE CUIABÁ

En la ciudad de Cuiabá, Estado de Mato Grosso, República Federativa del Brasil, a los veintisiete días del mes de octubre del año 2000, las Delegaciones de la República Argentina, de la República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, Países Miembros del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, en ocasión de celebrarse la XXVIII Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná:

CONSIDERANDO

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

Que las acciones encuadradas en el Programa Hidrovía tienen por objeto básico proveer una alternativa de transporte sustentable, que permita reducir los costos de movilización de cargas, favorecer el desarrollo de exportaciones regionales y promover una más racional distribución modal de las cargas.

Que en el mundo se reconocen cada vez más, las ventajas comparativas del transporte fluvial sobre otros modos, cuando se trata de cargas masivas en largas distancias, por la economía de costos, eficiencia energética y sustentabilidad ambiental.

Que desde la suscripción del Acuerdo, ha crecido exponencialmente el tráfico de cargas, existiendo perspectivas de que esta tendencia se acentúe.

Que se han logrado avances importantes en materia reglamentaria, pero debido a las demoras en la concreción de obras físicas, existen tramos críticos en los que se dificulta la navegabilidad.

Que las urgencias que plantea el ciclo hídrico se contraponen a las posibilidades reales de los Estados Parte para asumir la ejecución y mantenimiento de las obras.

DECLARAN:

1. La voluntad política de los países miembros de continuar impulsando la Hidrovía que es el proyecto de vinculación física más importante de la Cuenca del Plata, priorizando la ejecución de acciones con miras a su concreción dentro del plazo de los próximos cinco años.

2. A tal efecto se hace imprescindible la consideración de una estrategia de administración y ejecución del Proyecto con un enfoque integral, considerando varios mecanismos alternativos para su financiamiento, así como las adecuaciones normativas que requiera la instrumentación del esquema de ejecución y mantenimiento de las mismas.

3. Se ha encomendado a la Secretaria Ejecutiva gestionar ante organismos de crédito internacionales o regionales, fondos no reembolsables para financiar estudios que contemplen la actualización y revisión de los estudios ya efectuados para la ejecución de acciones prioritarias.

4. Implementar las acciones que surgen de los estudios realizados sobre impacto ambiental en cada etapa de ejecución y mantenimiento, realizando los monitoreos y controles necesarios, para mitigar los eventuales impactos negativos.

En prueba de conformidad y a un solo efecto, las Partes suscriben la presente, en el lugar y fecha arriba indicados, asimismo suscribe la presente Declaración, como testigo de honor, el señor Gobernador del Estado de Mato Grosso, señor Dante de Oliveira Martins.

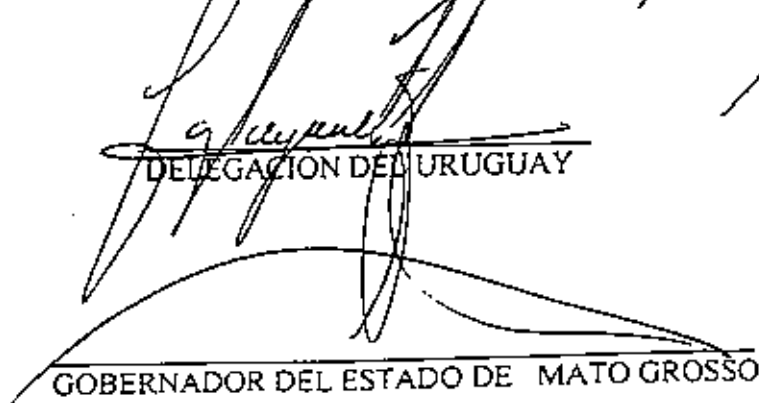

DELEGACION ARGENTINA


DELEGACION DE BOLIVIA


DELEGACION DEL BRASIL


DELEGACION DEL PARAGUAY


DELEGACION DEL URUGUAY


GOBERNADOR DEL ESTADO DE MATO GROSSO

ms

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

- I. En la Ciudad de Cuiabá, República Federativa del Brasil, en el Hotel Fazenda Mato Grosso, durante los días 23, 24 y 25 del mes de octubre de 2000, se reunieron los Grupos Técnicos del Comité en oportunidad de celebrarse la XXVIIIa. Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovia.
- II. La integración de las respectivas delegaciones consta en el Anexo I del presente informe, como así también la nómina de los organismos asistentes y de los miembros de la Secretaría Ejecutiva.
- III. La apertura de la reunión estuvo a cargo del Secretario Marcio OLIVEIRA DORNELLES, asistente del Jefe de la Delegación del Brasil quien dió la más cordial bienvenida a las distinguidas Delegaciones que llegaron a esta Ciudad para participar en este evento que constituye un hito importante para el Comité.
- IV. Acto seguido en nombre y representación del Estado de Mato Grosso, el Secretario de Estado de Infraestructura, Economista Edézio Ribeiro DA SILVA dió la bienvenida a todas las Delegaciones.
- V. La presidencia quedó a cargo de la Delegación del Brasil siendo ejercida por el Secretario Marcio OLIVEIRA DORNELLES.
- VI. El siguiente temario fué puesto a consideración de las Delegaciones presentes;
 1. Incentivos fiscales, subsidio y otros favores otorgados por los armadores de la Hidrovia.
 2. Reglamento de asuntos aduaneros.
 3. Régimen de polución - adecuación del MARPOL.
 4. Régimen de Seguros por los gastos que demanden las operaciones de lucha contra la contaminación producida por las embarcaciones de la Hidrovia.
 5. Planes de Contingencia - Compatibilización.
 6. Criterios de actualización, adecuación y aplicación de los Reglamentos del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay - Paraná.
 7. Instrumentación de un sistema de estadística de transporte.

- VI. Acto seguido se procedieron a conformar tres grupos de trabajo constituyéndose los temas según el siguiente detalle:

GRUPO TECNICO Nro.1: Temas 1 y 2
GRUPO TECNICO Nro.2: Temas 3 y 5
GRUPO TECNICO Nro.3: Temas 4

Con respecto al tema Nro.6 este será sometido a consideración del CIH, y el tema Nro.7 será incluido dentro de la agenda de la Comisión de Coordinación Técnica.

Las diferentes actas elaboradas por los Grupos Técnicos se adjuntan al presente Informe Final, como Anexo II "Grupo Técnico Nro.1", Anexo III "Grupo Técnico Nro.2", Anexo IV "Grupo Técnico Nro.3".

- VII. Como resultado de las deliberaciones contenidas en las Actas antes referidas se eleva a consideración del Honorable Comité, las siguientes conclusiones y sugerencias:

- a) Con relación al Grupo Técnico Nro.1:

"Incentivos fiscales, subsidio y otros favores otorgados por los armadores de la Hidrovia." cabe señalar:

1. Participaron representantes de Argentina, Bolivia, Brasil y Paraguay.
2. Se trataron las modificaciones impositivas ocurridas en los países de Argentina, Brasil y Paraguay, quedando Bolivia sin cambio en su legislación. Al respecto Paraguay dictó un decreto limitando los incentivos fiscales de las empresas a su primera instalación y por un periodo de cinco años; Brasil redujo la tasa de la Contribución Provisionaria sobre Movimiento Financiero de un 0,38% a 0,30% hasta el 16/6/02 y Argentina volvió a la situación anterior al año 1999 eximiendo al transporte por agua del Impuesto sobre los Ingresos Brutos. Cabe recordar que Bolivia es el único país que grava con IVA los fletes de transporte internacional. Los cambios señalados quedaron reflejados en los cuadros adjuntos al acta del Grupo Técnico.
3. Respecto al tema sobre Convenios para evitar la Doble Imposición Internacional se señala que desde el mes de abril de 2000 se encuentra vigente el tratado celebrado entre Paraguay y Argentina. Por otro lado Paraguay firmó un acuerdo con Brasil que se encuentra sujeto a la ratificación del Congreso Nacional.

En conclusión, y desconociendo la situación actual de Uruguay, se han comprobado diferencias en los criterios de tributación de cada uno de los países miembros, distintas alícuotas en los impuestos y diferentes regímenes de contribuciones de la seguridad social, lo que origina una tendencia a que las empresas se constituyan en los

países con una menor carga tributaria y menores exigencias administrativas.

Sobre el tema "Reglamento de asuntos aduaneros", se realizó un exhaustivo análisis del proyecto de reglamentación del PASAA. Del referido texto se acordó la redacción por unanimidad de los artículos 1 al 9 inclusive.

El artículo 10 fue redactado en forma divergente con dos propuestas: una presentada por Argentina y Brasil y la restante por Paraguay.

Las Delegaciones participantes acordaron la estricta aplicación del manifiesto internacional de carga (MIC -DTA fluvial) a más tardar el 31 de marzo de 2001, y reconocieron la importancia que reviste la observancia del Acuerdo Regional sobre Transporte Multimodal.

Las Delegaciones Argentina y Brasileña manifestaron que someterán la referida resolución a consideración de la superioridad.

La Delegación Argentina sugirió la realización de reuniones bilaterales con los Estados Signatarios, antes del 15 de diciembre de 2000, con el objeto de evaluar la aplicación del artículo 10.

b) Con relación al Grupo de Trabajo Nro.2:

Se analizaron los siguientes temas:

- Adecuación del MARPOL
- Compatibilización de Planes de Contingencia

Adecuación del MARPOL: Las delegaciones reiteraron su acuerdo para continuar trabajando como grupo de correspondencia por medio del correo electrónico, y fijaron pautas sobre el particular.

Se analizó el documento presentado por la delegación Argentina con el proyecto de Articulado General y los Capítulos 1 y 2 del Anexo I del MARPOL, junto con los comentarios presentados sobre el mismo por Brasil y Paraguay. Se acordó un texto final de dicho documento, a partir del cual se seguirá avanzando entre sesiones por medio del sistema de correspondencia convenido.

El grupo reiteró la necesidad de sugerir al CIH, la conveniencia de solicitar a los Países Signatarios que, de considerarse apropiado, se establezcan Zonas Especiales en cada jurisdicción acorde a lo

establecido en el Artículo 93 del Protocolo de Navegación y Seguridad (Régimen temporario de descarga).

Compatibilización de Planes de Contingencia: La delegación de Bolivia, con motivo de haber estado ausente en la última reunión del Grupo de noviembre de 1999, manifestó su conformidad con las conclusiones allí acordadas, comprometiéndose asimismo a presentar para la próxima reunión, la información sobre los "Puntos de contacto para notificar incidentes contaminantes y efectuar requerimientos de equipos y/o personal", que ya fuera presentada por las restantes delegaciones.

El grupo analizó el tema del control de las operaciones en zonas de jurisdicción compartidas, que presentaba cierta dificultad de interpretación de acuerdo a lo establecido en Protocolo de Navegación y Seguridad, llegando a definir las competencias según los distintas situaciones que pueden presentarse.

El grupo acordó que cada delegación presente para la próxima reunión, los puntos de los Planes Nacionales de Contingencia sobre los que se considere necesario compatibilizar.

c) Con relación al Grupo de Trabajo Nro 3:

"Régimen de Seguros por los gastos que demanden las operaciones de lucha contra la contaminación producida por las embarcaciones de la Hidrovía".

Se reunieron los Delegados de Argentina, Bolivia, Brasil y Uruguay a fin de tratar el tema "Régimen de Reembolso por los gastos que demanden las operaciones de lucha contra la contaminación producida por las embarcaciones".

El Delegado de Brasil expresó que, habiéndose realizado las consultas pertinentes a los especialistas sobre seguros en su país, fue informado que no hay fijado un costo mínimo de cobertura para acaecimientos marítimos, sino que cada situación debe ser negociada entre el interesado (propietario/armador) y el asegurador. Los representantes de las restantes Delegaciones acordaron efectuar consultas en el mismo sentido en sus respectivos países.

La Delegación Argentina manifestó la intención de avanzar en una instrumentación sobre la situación prevista en el artículo 99, tercer párrafo del Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad y se comprometió a presentar en un plazo de 60 días dicha propuesta.

Las Delegaciones acordaron hacer hincapie en lo previsto por el artículo 4 del Protocolo Adicional sobre Seguros, referido al certificado de cobertura que deben poseer las embarcaciones que

Soj

Am

lu
[Signature]

navegan la Hidrovía y cuya falta puede traer como consecuencia que se impida su navegación.

Los representantes del Grupo solicitan al CIH que inste a los países al fiel cumplimiento del citado artículo.

Se deja constancia que a la presente reunión no asistieron los especialistas sobre seguros de ninguno de los países.

- IX. Las Delegaciones de la República Argentina, República de Bolivia, República del Paraguay y República Oriental del Uruguay, expresaron su agradecimiento a las autoridades de la República Federativa del Brasil, por la cálida acogida y hospitalidad que les dispensaron durante la realización de la presente reunión.
- X. Los Grupos Técnicos concluyeron sus deliberaciones el día 25 de octubre de 2000, suscribiendo al pie el presente informe.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

PROGRAMA DE LA XVIIIa

REUNIÓN DEL C.I.H.

Día Jueves 26

- 09:00 Hs. Acreditación y Registro de Participantes.
- 10:00 Hs. Acto de Apertura.
- Traspaso de la Presidencia a Brasil
 - Palabras del nuevo Presidente
 - Palabras del Señor Gobernador del Estado de Mato Grosso.
 - Palabras de invitados especiales
- 11:00 Hs. Receso
- 11:15 Hs. Presentación e Informe del Secretario Ejecutivo.
- 11:45 Hs. Presentación de la CPTCP
- 12:30 Hs. Receso.
- 15:00 Hs. Informe de los Representantes del Grupo de Trabajo sobre propuestas relativas al funcionamiento de la Secretaría Ejecutiva.
- 15:30 Hs. Propuesta sobre administración, ejecución y financiamiento de las obras.
- Presentación de CAF y FONPLATA
- 16:30 Hs. Informe Grupos Técnicos
- 17:00 Hs. Receso
- 17:15 Hs. Informe Grupo Asesor Naval
- 17:30 Hs. Informe CCT
- 18:00 Hs. Fin de las sesiones
- 21:00 Hs. Cena CPTCP

Día Viernes 27

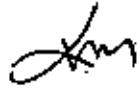
- 09:00 Hs. Redacción de las Actas.
- 13:00 Hs. Almuerzo en el Hotel Fazenda Mato Grosso
- 15:00 Hs. Revisión de las Actas
- Firma
- Cláusura.

LISTA DE PARTICIPANTES

Ciudad de Cuiabá – Estado Mato Grosso – Brasil
23 al 25 de octubre de 2000.

Argentina

Dr.	Jose AMIUNE Secretaría de Transporte
Alte.	Arturo CANCELA Comandante del Area Naval Atlántica
C.N	Miguel CLEMENTS Subsecretario de Intereses Marítimos Armada Nacional
Sra.	Liliana ARIAS Asesora Subsecretaría de Transporte por Agua y Puertos
Ing.	Guillermo C. SARAVI Director Nacional de Vías Navegables Subsecretaría de Transporte por Agua y Puertos
Prof.M.	Eduardo Adolfo OLMEDO Prefecto Mayor Prefectura Naval Argentina
C.N.	Ricardo POY Asesor del Servicio de Hidrografía Naval
Prof.P.	Jorge Francisco IRIARTE Prefecto Principal Prefectura Naval Argentina
C.F	Guillermo BARTOLETTI Jefe División Derechos Marítimos Secretaría General Naval Armada Nacional
Dr.	Carlos Héctor FIGUEROA Sub. Prefecto Abogado Prefectura Naval Argentina
Lic.	Gustavo GREEN Ministerio e Relaciones Exteriores Comercio Internacional y Culto.



Sr. **Manuel I. NELSON**
 Asesor Secretaría de Transportes
 Coord. Asuntos Internacionales

Ing. **Juan Jose MORELLI**
 Jefe Depto. Estudios y Proyectos
 Subsecretaría de Transporte por Agua y Puertos

Cdra. **Ana Maria MACHUCA**
 Asesora Subsecretaría Política Tributaria

Dra. **Beatriz C. MELENDEZ**
 Subsecretaría de Transporte por Agua y Puertos

Sr. **Alberto ELISSECHE**
 2º Jefe departamento
 Técnica de Importación
 Dirección General de Aduanas

Dr. **Marcelo ERCOLI**
 Asesor Subsecretaría de Transportes por Agua y Puertos

Ing. **Inés GOMEZ**
 Coordinadora EIA
 Secretaría de Desarrollo Sustentable y Política Ambiental.

Ing. **Ricardo Delfino SCHENKE**
 Dirección Recursos Itícolas y Acuícolas
 Secretaria de Desarrollo Sustentable y Política Ambiental.

Brasil

Contra Almirante **João Afonso Prado MAIA DE FARIA**
 Representante da Marinha do Brasil

Capitão de Mar e Guerra **Roberto FIGUEIRA DE CARVALHO**
 Marinha do Brasil
 Dir. Hidrografia e Navegação

Capitão de Mar e Guerra **Ary CAVALIERI BRANDÃO.**
 Marinha do Brasil
 Dir. de Portos e Costas

Capitão de Fragata **Delfos POLYCARPO DAMIÃO**
 Marinha do Brasil
 Estado Maior da Armada

Capitão de Fragata **Jorge Luiz Noel KRONEMBERGER**
 Marinha do Brasil
 Capitania Fluvial do Pantanal

Capitão de Corveta César Augusto R. CARVALHO
Marinha do Brasil
DHN – Serviços a Sinalização

Eng. Paulo Roberto COELHO DE GODOY
Coordenador Geral de Infraestrutura Hidroviária
Depto. Hidrovias Interiores
Ministério dos Transportes

Eng. DOS CASTANHO Maria Bebiana FERREIRA DA SILVA CASTANHO
Ministério dos Transportes
Depto. de Hidrovias Interiores

Sr. Samuel R. VAN DER LAAN
Superintendente Substituto
CODESP/ AHIPAR / MT

Eng. Paulo Cesar C. GOMES SILVA
Superintendente
CODESP/ AHIPAR / MT

Sr. Osmir A. PONTIN
Coord. Hidrovias MT

Adv. Ferminiano YARZON
Diretor de Hidrovias e Portos
Governo do Mato Grosso

Sr. Edezio RIBEIRO
Governo do Mato Grosso

Sr. Alfredo Motta MENEZES
Governo de Mato Grosso

Sr. Luiz Miguel DE MIRANDA
Universidade Federal de Mato Grosso

Sr. Sergio TOLIPAN
Ministério do Meio Ambiente



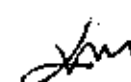

Sra. Margarida AZEVEDO
Ministério do Meio Ambiente

Sr. Marcio OLIVEIRA DORNELLES
Assist. do Chefe da Delegação do Brasil

Sr. Helder NAVES TORRES
MMA/Sec. Qualidade Amb/SGA Gerente de Projeto

Sra. Lucia Regina M. OLIVEIRA
Instituto Brasileiro do Médio Ambiente –IBAMA

Sra. Moema ROCHA DE SA
Instituto Brasileiro do Médio Ambiente –IBAMA Sede Brasília



Sr. Alexandre TRINAS DE FREITAS
Engenheiro Naval
Diretoria de Portos e Costas

Sra. Ivan De Lámonica FREIRE
Diretoria de Recursos Hídricos

Sr. Alberto PEREIRA GÓES
Assessoria Internacional de Min.Meio Ambiente

Bolivia

Lic. Ana María SOLARES.
Viceministro de Relaciones Económicas Internacionales e Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Lic. Guillermo LORIA
Director General de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Ing. Arturo ZURITA
Director General de Transportes
Viceministro de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil

C.N DAEN Gustavo ZALLES MEDRANO.
Director General de Intereses Marítimos Fluviales y Lacustre
Ministerio de Defensa. Representante al Grupo Asesor Naval

Sr. Angel Einar RASMUSSEN
Director General de Política Arancelaria
Ministerio de Hacienda

Ing. Leonidas FERRUFINO CARRASCO
Asesor General de Política Arancelaria
Representante al Grupo Planes de Contingencia - Compatibilización
Ministerio de Defensa Nacional

Lic. Mirian ORELLANA GUTIERREZ
Directora del Tratado Cooperación Amazónica y Cuenca del Plata
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Lic. Eduardo GOBILLARD
Consultor de la Dirección General de Transporte
Representante al Comité de Coordinación Técnica
Viceministro de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil
Ministerio de Desarrollo Económico



TN. CGON Marcos ARISPE JARJURI.
Inspector de Buques
Representante al Régimen de Reembolso por los Gastos que Demanden
las Operaciones de Lucha Contra la Contaminación
Ministerio de Defensa Nacional

T.N CGEN Alex SEGOVIA FERNANDEZ
Jefe Departamento Técnico RIBB
Representante al Grupo MARPOL
Ministerio de Defensa Nacional

Lic. Heriberto Erik ARIÑEZ BAZZAN
Dirección General de Política Tributaria
Ministerio de Hacienda.

Uruguay

Dra. Adela Marina LEGAZCUE
Directora Gral. de Transporte Fluvial y Marítimo - MTOP.

Capitan Carlos F. ORMAECHEA
Depto. de Legislación y Acuerdos Internacionales

Capitan Juan P. AMBROSIO
Prefecto del Puerto de Colonia

Paraguay

Ministro Nimia OVIEDO DE TORALES
Directora General de Negoc. Económica

Consejera Graciela CABALLERO
Directora Cuenca Del Plata y Nav. Fluvial

Consejero. Ramón CABRERA
Consejero Embajada del Paraguay

Dr. Gregorio LEZCANO PAEZ
Relaciones Internacionales A.N.N.P.

Ing. Hugo A. CARDOZO DIGALO
Gerente de Navegacion e Hidrografia - A.N.N.P.

Ing. Ricardo GIMENEZ TARRÉS
Unidad de Hidrovia - A.N.N.P.

Capitan Adan VILLALBA
Jefe Depto. Técnico - Prefecturas
Armada Paraguaya

Lic. Celso AYALA MARTINEZ
Jefe Sector Transportes - STP

Cap. Navío DEM. Lucas Eladio GONZALEZ
Jefe de Hidrografía
Armada Paraguaya

Observadores

Sra. Moema ROCHA DE SA
Ibama - Derel
Brasília

Sra. Lucia Regina M. OLIVEIRA
Ibama - Derel
Brasília

Sr. Alberto PEREIRA GÓES
Ass. Intern.
Min. Meio Ambiente

Sr. Paulo César GOMES SILVA
CODESP / MT / AHIPAR

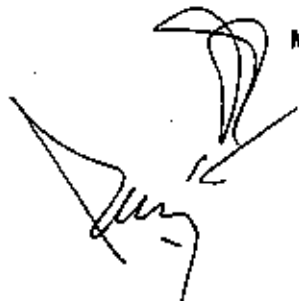
Sr. Elder DE LUCENA MADRUGA
IPEM - Instituto de Pesquisa Mato-grossense / UFMT

Secretaría Ejecutiva

Lic Daniel Edgardo LEVY

Sra. Claudia Beatriz CORDOBA

Sra. Mirta Lida DONADIO



ACTA DEL GRUPO TECNICO No.1

A) INCENTIVOS FISCALES, SUBSIDIOS Y OTROS, OTORGADOS A LOS ARMADORES DE LA HIDROVIA

B) ASUNTOS ADUANEROS

En la Ciudad de Cuiabá, República Federativa del Brasil, los días 23, 24 y 25 de octubre de 2000, se reunió el Grupo Técnico No. 1, para tratar el tema "Incentivos Fiscales, Subsidios y Otros, otorgados a los Armadores de la Hidrovia" y "Asuntos Aduaneros"

El Grupo cuya conformación figura en el Agregado I, desarrolló sus tareas bajo la Presidencia del Dr. Evandro Pedro PINTO, de la Delegación de Brasil, actuando como relatora la Contadora Ana Maria MACHUCA, de la Delegación de Argentina.

Inicialmente se procedió a la presentación personal de cada uno de los representantes de los Países Miembros, habiendo dado el representante del Brasil la bienvenida a los integrantes del Grupo Técnico N° 1.

Se deja constancia que el Grupo no contó con la presencia de representantes de Uruguay para tratar los temas A) y B).

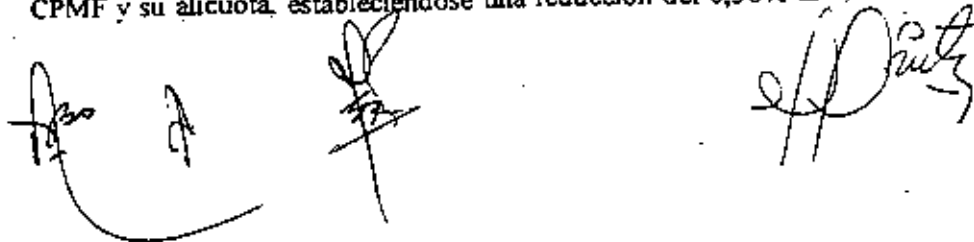
A) INCENTIVOS FISCALES, SUBSIDIOS Y OTROS, OTORGADOS A LOS ARMADORES DE LA HIDROVIA

A continuación, el Grupo Técnico N° 1, abocado al tema de "Incentivos Fiscales, Subsidios y Otros, otorgados a los Armadores" dió lectura al acta de la reunión anterior realizada en la ciudad de Buenos Aires - República Argentina en el mes de noviembre de 1999 y comenzó a desarrollar el temario allí propuesto.

1. La delegación Argentina aportó un resumen de su situación impositiva actualizado al 24/10/00 el cual figura como Agregado II. Destacando que:
 - a) El transporte por agua se encuentra exento del Impuesto sobre los Ingresos Brutos.
 - b) Hubo cambios en la tasa anual que pagan las sociedades por acciones estableciéndose una escala de acuerdo al capital de las empresas.

Asimismo, respecto al convenio para evitar la doble imposición tributaria internacional celebrado entre Paraguay y Argentina, éste se encuentra vigente desde el mes de abril de 2000. El acuerdo se adjunta en el Agregado II.

2. El representante de la Delegación del Brasil manifestó que se ha producido una modificación en la legislación relacionada al periodo de incidencia del CPMF y su alícuota, estableciéndose una reducción del 0,38% al 0,30%, en



relación a los hechos generadores ocurridos en el periodo del 17/6/00 al 16/6/02.

3. En el caso de Bolivia no se dieron cambios en la legislación tributaria de este país en relación a la reunión celebrada en el mes de abril de 1999 en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. Al respecto el representante de la delegación boliviana indica que en su país se analizará la posibilidad de dar un tratamiento preferencial para neutralizar el efecto del Impuesto al Valor Agregado en los servicios de transporte internacional realizados por la Hidrovia, para evitar desventajas comparativas frente a los otros países miembros.

4. La delegación de Paraguay presenta un resumen del sistema impositivo vigente y agrega que se ha dictado el Decreto N° 7692 de fecha 23 de febrero de 2000 (se adjunta como Agregado II), por el cual se reglamentó las prestaciones de servicios que tendrán derecho a los incentivos fiscales de la Ley N° 60/90. El artículo 2° del citado decreto limitó el beneficio para las actividades de transporte fluvial a la primera instalación de la empresa por un periodo de 5 años.

Respecto al tema sobre convenios para evitar la doble imposición internacional la Delegación de Paraguay menciona que se ha firmado un acuerdo con la República Federativa del Brasil, el cual se encuentra sujeto a la ratificación del Congreso Nacional.

5. Se actualizó el cuadro cuantitativo con la Incidencia Tributaria sobre la "Empresa Armadora Tipo" con la información sobre los cambios ocurridos en la legislación de los países de Argentina, Bolivia, Brasil y Paraguay, los citados cuadros se anexan en el Agregado III.

6. Las delegaciones de los Países Miembros establecen como plan de trabajo tentativo para la próxima reunión, los siguientes temas:

- Seguro para la embarcación
- Relevos de tripulación.
- Incidencia de la contratación de prácticos, como un servicio fuera de la relación de dependencia.
- Años de vida útil para la depreciación de las embarcaciones.

Estos aspectos requieren de un mayor análisis, en consecuencia, los miembros participantes se comprometen a realizar las consultas necesarias con los especialistas de su país para aportar esta información en la próxima reunión.

El Grupo Técnico trabajó sobre un modelo teórico homogéneo para todos los países que integran la Hidrovia a los efectos de realizar un estudio comparativo en terminos porcentuales de la incidencia tributaria en cada país, se analizó el cuadro tipo general concuyéndose que los datos respecto a la constitución del armador se mantienen inalterados.



El trabajo se realizó en la forma señalada atento a que debido a la confidencialidad de información que manejan los países miembros no se pudo hacer un análisis sobre la estructura de costos e ingresos reales de las empresas de los respectivos países.

En conclusión, y desconociendo la situación de Uruguay, se han comprobado diferencias de criterios de tributación aplicados en cada uno de los países miembros, distintas alícuotas en los impuestos vigentes como así también aplicación de diferentes regímenes de contribuciones de la seguridad social.

Cabe señalar que Bolivia es el único país miembro que grava con IVA a los fletes de transporte internacional.

El Grupo advierte una tendencia de los armadores que prestan sus servicios en la Hidrovia, de constituir sus empresas en los países que imponen una menor carga tributaria y menores exigencias administrativas, lo cual genera competencia entre los países miembros.

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

Las delegaciones de la República Argentina, Bolivia y Paraguay agradecen a la delegación de la República Federativa del Brasil, por su hospitalidad y cálida acogida dispensada durante el desarrollo de la presente reunión.

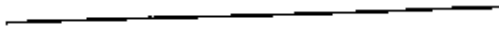
El Grupo Técnico No. 1 clausuró sus deliberaciones el día 25 de octubre del cte. año con la aprobación del presente Acta.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

B.- ASUNTOS ADUANEROS

1 - REGLAMENTO DEL PASAA:

Las delegaciones participantes realizaron un exhaustivo análisis del proyecto de reglamentación del Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros; concluyéndose en una redacción que consta como Agregado IV de la presente Acta.

Del referido texto, se han acordado la redacción en los artículos 1° al 9°; quedando pendiente, el artículo 10°, redactado en forma divergente, con dos propuestas de redacción que a la letra expresa:

PROPUESTA

Artículo 10

Argentina - Brasil

Los países signatarios del Acuerdo adoptarán su legislación interna en lo que se refiere a los niveles de faltantes o sobrantes admitidos en la descarga de mercaderías a granel, sean sólidas, líquidas o gaseosas, que por condiciones intrínsecas o extrínsecas, fueren susceptibles de disminuir o aumentar su cantidad, considerándose justificadas las diferencias que no excedan los porcentuales admitidos por las respectivas legislaciones, siempre que se cumplan todos los requisitos que impone el mencionado Protocolo a estas operaciones, en especial los establecidos en su Capítulo VIII, Sección 3.

Propuesta Paraguaya.

En lo que se refiere a los niveles de faltantes o sobrantes admitidos en la descarga de mercadería a granel, sean sólidas, líquidas o gaseosas que por su naturaleza y condiciones intrínsecas o extrínsecas, fueren susceptibles de disminuir o aumentar su cantidad y/o volumen, se admitirá a los efectos infraccionales o tributarios, una diferencia en más y en menos de hasta (4%) cuatro por ciento, respecto a la medida declarada en el MIGDTA, siempre que se cumplan todos los requisitos que impone el mencionado Protocolo a estas operaciones, en especial a lo establecido en su Capítulo VIII, Sección 3.

2 - MANIFIESTO INTERNACIONAL DE CARGA, DECLARACION DE TRANSITO ADUANERO FLUVIAL:

Las Delegaciones participantes acordaron su estricta aplicación, a más tardar al 31 de marzo del 2001, del Manifiesto Internacional de Carga, Declaración de Tránsito Aduanero Fluvial, aprobado por el Acuerdo de "Santa Cruz de la Sierra, sobre Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná" Protocolo Adicional al Acuerdo sobre Asuntos Aduaneros (ALADI/AAP/A14TM/5.1) y tres Apéndices.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left, a signature with 'Aso' above it, a signature with 'MOS' above it, a signature with 'du' above it, and a signature with 'Paut' above it.

3 - TRANSPORTE MULTIMODAL:

Las Delegaciones participantes reconocieron la importancia que reviste la observancia en su aplicación del Acuerdo Regional sobre Transporte Multimodal, aprobado por Resolución 23, de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicación y Obras Públicas de América del Sur, de fecha 8 de noviembre de 1996.

La Delegación Brasileña, manifestó que someterá la referida Resolución a la apreciación de la superior administración de la Receita Federal y que se pronunciará sobre ella, en ocasión de la próxima reunión.

La Delegación Argentina, expuso que la citada Resolución será sometida a la apreciación de la Dirección General de Aduanas.

La Delegación Paraguaya, solicita a las demás delegaciones que, en ocasión de la próxima reunión, presenten las disposiciones legales respectivas que internalizan en sus países la citada Resolución de Ministros.

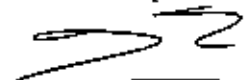
4 - REUNIONES BILATERALES:

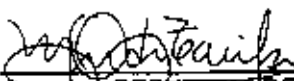
La Delegación Argentina sugirió, la realización de Reuniones Bilaterales con los Estados Signatarios del Acuerdo antes del 15 de diciembre del año en curso, con el objeto de evaluar la aplicación de las medidas tributarias e infraccionales, que no fue acordado en ocasión de la presente reunión, relativos al análisis del Reglamento al Protocolo (Artículo 10).


La Delegación de Bolivia, acogió con beneplácito la propuesta de la Delegación Argentina, sugiriendo que se incluya como tema a ser tratado en las referidas reuniones bilaterales, el relativo al margen de tolerancia, faltantes, sobrantes y mermas.

Las delegaciones de la República Argentina, Bolivia y Paraguay agradecen a la delegación de la República Federativa del Brasil, por su hospitalidad y cálida acogida dispensada durante el desarrollo de la presente reunión.

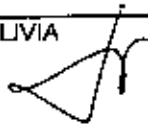
El Grupo Técnico No. 1 clausuró sus deliberaciones el día 25 de octubre del cte. año con la aprobación del presente Acta.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

AGREGADO I

AGREGADO I

**LISTA DE PARTICIPANTES
GRUPO TECNICO N° 1**

**A) INCENTIVOS FISCALES, SUBSIDIOS Y OTROS, OTORGADOS A LOS
ARMADORES DE LA HIDROVIA**

ARGENTINA

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

BOLIVIA

Lic. Eco. Heriberto Erik ARÍÑEZ BAZÁN
Profesional de la Dirección de Política Tributaria Interna
Viceministerio de Política Tributaria - Ministerio de Hacienda

BRASIL

Dr. Evandro Pedro PINTO
Asesor Especial
Secretaria de Receita Federal - Ministério da Fazenda

PARAGUAY

Abog. María Eldelira GALVAN DEL PUERTO
Técnico de la Subsecretaría de Estado de Tributación
Ministerio de Hacienda

B) ASUNTOS ADUANEROS

ARGENTINA

Lic. Alberto ELISSECHE
2do. Jefe de Departamento Técnica de Importación
Dirección General de Aduanas

BOLIVIA

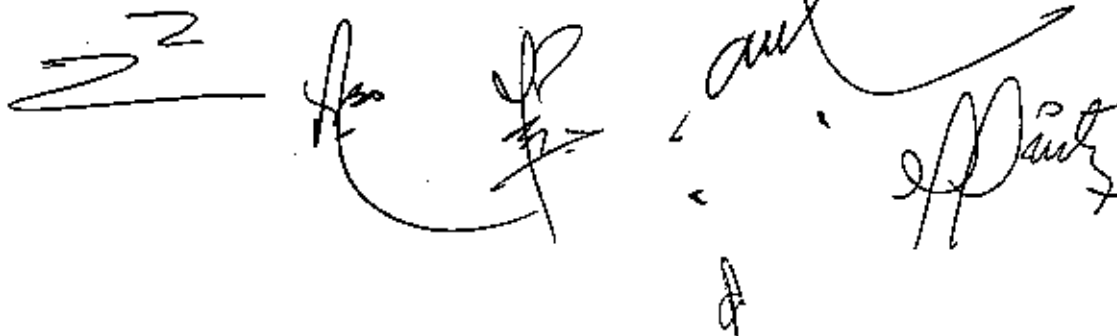
Sr. Angel Einar RASMUSSEN
Director General de Política Arancelaria
Viceministerio de Política Tributaria - Ministerio de Hacienda

The document contains several handwritten signatures in black ink. There are approximately seven distinct signatures scattered across the lower half of the page, some overlapping the printed text. The signatures vary in style, with some being very stylized and others more legible. One signature is notably large and loops around the text of the Bolivian participant's name.

Lic. **Miriam ORELLANA**
Directora del Tratado de Cooperación Amazonica y Cuenca del Plata
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

BRASIL
Dr. **Evandro Pedro PINTO**
Asesor Especial
Secretaria de Receita Federal - Ministério da Fazenda

PARAGUAY
Lic. **Pablo CUEVAS**
Asesor de Relaciones Internacionales
Dirección General de Aduanas - Ministerio de Hacienda



The image shows several handwritten signatures in black ink. On the left, there is a signature that appears to be 'M. Orellana'. In the center, there are two overlapping signatures, one of which is clearly 'E. P. Pinto'. On the right, there is a large, stylized signature that appears to be 'P. Cuevas'. Below these, there are several smaller, less legible signatures and initials.

AGREGADO II

REPÚBLICA ARGENTINAARMADORESSU SITUACIÓN IMPOSITIVA, ADUANERA Y OTROS (actualizada al 31/10/00)1) IMPOSITIVA:Impuesto a las Ganancias:

Con la modificación del año 1993 se incorporó el criterio de renta mundial para la liquidación del gravamen y con la Ley N° 25063 se introducen las definiciones necesarias para su implementación. En consecuencia se impone respecto de los residentes en el país la obligación de tributar sobre sus ganancias obtenidas en el país como sobre aquellas que se hubieran generado fuera de él, dando lugar al cómputo del pago a cuenta de gravámenes análogos pagados en el exterior sobre las rentas de ese mismo origen. La alícuota del impuesto es del 35%.

Asimismo sólo estarán alcanzadas por el citado impuesto, en el caso de sujetos residentes en el exterior, las ganancias de fuente argentina, es decir las provenientes de bienes situados, colocados o utilizados en el país y las rentas provenientes del desarrollo de actividades o hechos en el país.

Los quebrantos provenientes de operaciones de fuente extranjera sólo serán compensables con ganancias del mismo origen.

Los dividendos distribuidos por sociedades por acciones constituidas en el exterior, en efectivo o en especie, resultan comprendidos en el ámbito de imposición del gravamen, quedando la no computabilidad circunscripta a los dividendos percibidos de sociedades constituidas en el país, a efectos de evitar la doble imposición interna.

La ley regula los precios de transferencia de las operaciones celebradas entre empresas locales de capital extranjero y las del exterior que, directa o indirectamente, las controlan. La legislación incluye los métodos básicos y no básicos adoptados por la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico para constatar si el precio de transferencia responde o no a las prácticas normales de mercado entre partes independientes.

Respecto a la deducción de los intereses en la determinación del impuesto, se establecen limitaciones a su deducibilidad para aquellos sujetos que son sociedades.

Se establecen dos condiciones que deben cumplirse en forma conjunta para que sea de aplicación la limitación del cómputo: 1) Que el monto del pasivo que genera los intereses, cuya deducción se encuentra limitada, sea superior a 2,5 veces el patrimonio neto, ambos a la fecha de cierre. 2) Que el monto total de los intereses sujetos a la limitación sea superior al 50% de la ganancia neta sujeta a impuesto del período, determinada con anterioridad a la deducción de los mismos.





hidrov33

Luego de considerar las dos condiciones en forma conjunta, se deberá establecer cual de las dos se excede en mayor medida y calcular la proporción de dicho exceso con el fin de aplicar dicha proporción sobre los intereses abonados.

Respecto de las empresas constituídas o radicadas en el exterior que realicen transportes entre la República y países extranjeros existe una presunción (art.9° de la ley), en el sentido que el 10% del importe bruto de los fletes por carga transportada ("sumas pagadas") es ganancia neta de fuente argentina.

Similar presunción (10% sumas pagadas) se aplica en los casos de fletamentos a tiempo o por viaje que abonen empresas radicadas o constituídas en el país a armadores extranjeros.

Las presunciones mencionadas no se aplicarán cuando se trate de empresas constituídas en países con los cuales, en virtud de convenios o tratados internacionales, se hubiese establecido o se establezca la exención impositiva.

El reglamento define estos fletamentos (art.14) estableciendo que se configuran en aquellos casos en que la empresa del exterior, conservando la tenencia del bien objeto del contrato, se compromete a ponerlo a disposición de la otra parte, en las condiciones y términos estipulados o, en su caso, según lo que al respecto indiquen los usos y costumbres.

Conforme al reglamento (art. 12) se admite como única deducción el importe bruto de flete sobre los cuales se aplica el porcentaje, los recargos o contribuciones que deban ingresar a instituciones oficiales del país para fondos de jubilaciones. Establece ese mismo artículo que cuando se contraten fletes para cargas destinadas a puertos extranjeros que no tengan línea directa con nuestro país por cuya razón la carga deba ser transbordada en otros puertos de ultramar para ser llevada al puerto de destino por otros armadores será considerado como puerto de destino el de transbordo, con el consiguiente cómputo del flete hasta ese lugar como de fuente argentina.

Impuesto sobre la Ganancia Mínima Presunta:

El citado impuesto se determinará sobre la base de los activos resultantes al cierre de los ejercicios económicos anuales que finalicen entre el 31/12/98 y el 30/12/2008, ambas fechas inclusive. Dichos activos serán valuados de acuerdo con las disposiciones que establece la ley, ya sea que los mismos se encuentren en el país o deban considerarse como situados con carácter permanente en el exterior. La alícuota correspondiente será del 1 %.

Entre los bienes situados con carácter permanente en el exterior se encuentran las naves y aeronaves de matrícula extranjera.

Son sujetos pasivos del tributo, entre otros, las sociedades domiciliadas en el país y los establecimientos estables domiciliados o, en su caso, ubicados en el país, que desarrollen por ejemplo actividades comerciales, industriales o de prestación de

hidrov33

servicios, que pertenezcan a personas de existencia visible o ideal domiciliadas en el exterior.

La ley define a los establecimientos estables como los lugares fijos de negocios en los cuales, entre otros, una persona de existencia visible o ideal desarrolle, total o parcialmente, su actividad, quedando incluidos: una sucursal, una agencia o una representación permanente, una sede de dirección o de administración.

Estarán exentos del impuesto los bienes del activo gravado en el país cuyo valor en conjunto, sea igual o inferior a \$ 200.000. Cuando existan activos gravados en el exterior dicha suma se incrementará en el importe que resulte de aplicarle a la misma el porcentaje que represente el activo gravado del exterior, respecto del activo gravado total.

A los efectos de la liquidación del gravamen no serán computables el valor de los bienes muebles amortizables, de primer uso, excepto automotores, en el ejercicio de adquisición o de inversión y en el siguiente, como así tampoco el valor de las inversiones en la construcción de nuevos edificios o mejoras, que no sean bienes de cambio, en el ejercicio en que se efectúen las inversiones totales o parciales y en el siguiente.

El Impuesto a las Ganancias determinado para el mismo período fiscal podrá computarse como pago a cuenta de este gravamen. Si del cómputo surgiera un excedente no absorbido, el mismo no generará saldo a favor del contribuyente en este impuesto, ni será susceptible de devolución o compensación alguna.

En el caso que el Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta fuera superior al Impuesto a las Ganancias, tal exceso podrá esperar su imputación por el transcurso de cuatro ejercicios inmediatos siguientes, permitiendo durante estos períodos computar un pago a cuenta diferible en el tiempo.

Pasado el período cuatrianual, sin que los excesos puedan ser utilizados, quedará un saldo no imputable.

Impuesto sobre los intereses pagados y costos financieros:

Este gravamen se aplicará sobre los intereses de deudas y el costo financiero de las empresas, que resulte deducible en el impuesto a las ganancias. En efecto, el impuesto recaerá sobre los intereses originados en:

- Operaciones de crédito, cualquiera sea su instrumentación, obtenidas en las entidades regidas por la ley de entidades financieras. En este caso la alícuota será del 15%.
- Obligaciones negociables, cuyos tenedores sean personas físicas o beneficiarios del exterior, con una alícuota del 15%.
- Préstamos otorgados por personas físicas o sucesiones indivisas, domiciliadas o radicadas en el país, en tal caso la alícuota será del 35%.

Cuando se trate de los hechos imponibles en los que se aplique la tasa del 15%, el impuesto resultante no podrá exceder al 2,25% aplicado sobre el monto de la deuda que genera los intereses.

hidrov33





El nacimiento del hecho imponible se perfeccionará en el momento del pago de los intereses. La base imponible estará dada por el monto de los intereses pagados y los sujetos del impuesto serán las empresas tomadoras de los préstamos y/o emisores de obligaciones negociables.

El presente impuesto será deducible en el balance impositivo a los efectos de la determinación del resultado en el impuesto a las ganancias por reunir los requisitos necesarios para considerarlo un gasto.

Impuesto al Valor Agregado:

* **Gravado:** con la alícuota del 21% el servicio de transporte de carga realizado en el país.

- * **Exento:**
- Transporte de pasajeros en el país (con un límite de 100 km.)
 - Transporte de carga y pasajeros internacional. Se le da tratamiento de exportación, por lo tanto recupera el Impuesto el Valor Agregado de etapas anteriores.
 - Importaciones definitivas y ventas de embarcaciones y artefactos navales incluidas sus partes y componentes, cuando el adquirente sea el Estado Nacional u Organismos Centralizados o Descentralizados de su dependencia.
 - Reparación, transformación, modificación, mantenimiento y conservación de embarcaciones destinadas al uso exclusivo de actividades comerciales, o de defensa y seguridad. Dichos trabajos gozan del recupero del Impuesto el Valor Agregado ingresado en etapas anteriores.

Impuestos Internos:

Los productos de origen nacional gravados por la ley están exentos cuando se incorporen a la lista de "rancho" de buques afectados al tráfico internacional a condición que el aprovisionamiento se efectúe en la última escala realizada en jurisdicción nacional o, en caso contrario, viajen hasta dicho punto en calidad de "intervenidos".

Combustibles:

	Gas Oil	Lubricante HDX 4	Diesel Oil	Fuel Oil
Impuesto a los comb.	\$0.12/litro	---	\$0.12/litro	---
I.V.A.	21%	21%	21%	21%

2) ADUANERA:

a) Se adjunta como APÉNDICE I (2 hojas) fotocopia del CAPITULO 89 de la NOMENCLATURA COMÚN MERCOSUR de aplicación para la importación de embarcaciones nuevas.

Los barcos y demás artefactos flotantes (Partidas 89.01 y 89.04) tributan en la actualidad un Derecho de Importación Extrazona del 14%. Estas mercaderías cuentan con una convergencia al AEC el que resulta ser del 17% y no pagan tasa de estadística.

Los niveles del Arancel Externo Común a lo que se ha hecho referencia incluyen el incremento de los 3 puntos porcentuales dispuestos por la Decisión del Consejo Mercado Común N° 15 del 15/12/97.

Asimismo, los niveles del tributo señalado corresponden a bienes nuevos. Tratándose de bienes usados tributan el 25% más los 3 puntos porcentuales señalados precedentemente

3) OTROS:

a) El Decreto N° 1.772/91 estableció un régimen de exención al que pueden acogerse todos los buques o artefactos navales inscriptos o que se inscriban en la Matrícula Nacional, destinados a la navegación comercial, excluidos los afectados a la pesca. Mediante el mismo se podrá otorgar el "cese de bandera provisorio" de aquellos buques o artefactos navales cuyos propietarios así lo soliciten, operando como una suspensión transitoria del buque o artefacto naval en la Matrícula Nacional.

El citado Decreto fue sancionado con anterioridad a la firma del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, y prorrogado por sucesivas normas manteniéndose vigente hasta la fecha.

Los armadores que elijan ingresar en el régimen del presente decreto deberán asumir el pago de las contribuciones a las obras sociales, previsionales y asociaciones gremiales, por el personal afiliado que prosiga embarcado bajo el nuevo régimen.

b) Mediante el Decreto N° 817/92 se desreguló la actividad de transporte por agua y los servicios portuarios que importó la supresión de excesivos requisitos, homologaciones, intervenciones, inscripciones, privilegios, monopolios y protecciones de diversa índole.

De acuerdo a ello los únicos requisitos exigibles para autorizar la navegación de buques y artefactos navales de cabotaje fluvial, marítimo y lacustre de bandera nacional, inclusive los buques pesqueros u otros artefactos navales destinados a actividades extractivas que se realicen en el ámbito fluvial o marítimo o los que se hayan acogido al régimen instituido por el Decreto N° 1.772/91, sin perjuicio de las normas aduaneras y fiscales vigentes, serán:

* - Estar inscripto en el registro respectivo de buques;

hidrov33

- * - Ser comandado por un capitán habilitado
- * - Poseer certificado de navegabilidad, de radio, de máquina, de armamento y sanitario, extendidos a opción del armador, por la autoridad argentina competente o por organismos de clasificación internacional reconocidos por las autoridades argentinas;
- * - Poseer certificado de franco bordo;
- * - En casos de buques de transporte de pasajeros, disponer del listado de los mismos;
- * - Disponer de los seguros que establezca la reglamentación.

Se dejan sin efecto todas las normas que limiten la libertad de los armadores para determinar las dotaciones de explotación de sus buques y artefactos navales.

Asimismo se dejan sin efecto las restricciones relativas a la contratación de personal por nacionalidad o zona, dando en la navegación de cabotaje prioridad a los tripulantes de nacionalidad argentina a igualdad de idoneidad.

Se derogan todas las disposiciones administrativas relativas a la homologación de tarifas u otras retribuciones de transportes de cabotaje de cargas o pasajeros, regionales o internacionales, fluviales o marítimos, con excepción de las relativas a fletes conferenciados.

Los armadores marítimos y fluviales de bandera nacional o extranjera, y/o los agentes marítimos estarán obligados a comunicar sus tarifas, rutas, frecuencias y calidad del servicio a la autoridad competente, y a hacerlas públicas para asegurar la transparencia de los mercados.

c) Mediante el Decreto N° 1255/98 se estableció que, los buques y artefactos navales de bandera extranjera que se encuentren bajo el régimen del Decreto N° 1772/91 y sus modificatorios, cuando el contrato sea celebrado por un empresario, armador u operador legal nacional o extranjero, este deberá efectuar durante la vigencia del contrato, respecto de los tripulantes argentinos, las contribuciones patronales y aportes previsionales que correspondan de acuerdo a la Ley N° 24241, independientemente del lugar de celebración del contrato o de lo que disponga la ley del pabellón del buque.

El fin del citado decreto ha sido establecer un sistema mediante el cual los empresarios armadores nacionales y/o extranjeros, que contraten tripulación argentina para los buques amparados en regímenes de excepción, deban efectuar, respecto de éstos los aportes y contribuciones previsionales que correspondan a los efectos de poder computarlos para acceder al beneficio jubilatorio.

En caso de incumplimiento de lo dispuesto se producirá la pérdida de los beneficios obtenidos por el régimen del Decreto N° 1772/91.







Ministerio de Hacienda

II) Impuesto al Consumo – Impuesto al Valor Agregado IVA

El IVA grava con la alícuota del 10% la prestación de servicios realizados en el territorio nacional, entre los que se incluye el transporte de bienes y personas, con independencia del lugar en donde se haya celebrado el contrato, del domicilio, residencia o nacionalidad de quienes intervengan en las operaciones, así como de quien los reciba y del lugar de donde provenga el pago.

Se considera servicio de transporte internacional correspondiente a la jurisdicción paraguaya el prestado desde la aduana por la cual ingresa el bien al país hasta el destino final del mismo en el territorio nacional. El flete de cabotaje está gravado por el IVA.

Esta exento del IVA:

- el flete exportación de bienes. Se le da tratamiento de exportación, por lo tanto recupera el IVA de etapas anteriores.
- el flete fluvial internacional.

III) Impuesto a los Actos y Documentos

- a) préstamos otorgados por entidades bancarias y financieras reguladas por la Ley 861/96: alícuota de 1,74%.

IV) Tributos sobre activos:

No tiene.

V) Otros

Por Ley N° 60/90, se estableció un régimen de incentivos fiscales para la inversión de capital nacional y extranjero.

Respecto a las inversiones en actividades de prestación de servicios que tendrán derecho a los incentivos, se estableció en el Decreto N° 7692 de fecha 23 de febrero de 2000, artículo 2° a las actividades de transporte fluvial, cuando se trate de primera instalación.

BENEFICIOS:

- Exoneración total de los tributos fiscales y municipales incidentes sobre la constitución e inscripción en los registros de sociedades comerciales.
- Exoneración de impuestos de cualquier naturaleza sobre la emisión suscripción y transferencia de acciones o cuotas sociales, aumento de capital de sociedades o empresas y transferencia de cualquier bien o derecho susceptible de valoración pecuniaria, que los socios o accionistas aporten a la sociedad como integración de

Tributos que gravan la constitución de empresas y transferencia de acciones:

Al iniciar el trámite de solicitud de inscripción las sociedades comerciales abonan una tasa del 1% del monto de su capital social inicial suscripto.

Las sociedades por acciones ya inscritas pagan una tasa anual de acuerdo a la siguiente escala:

cuenta capital y ajuste	hasta	tasa anual
de \$ 0	5.000	100
de \$ 5.000,01	10.000	200
de \$ 10.000,01	20.000	400
de \$ 20.000,01	40.000	600
de \$ 40.000,01	80.000	800
de \$ 80.000,01	120.000	1.000
de \$ 120.000,01	150.000	1.200
de \$ 150.000,01	200.000	1.500
de \$ 200.000,01	1.000.000	2.000
de \$ 1.000.000,01	en adelante	2.500

La transferencia de acciones no está sujeta a gravámenes

Imposiciones sobre los salarios:

Contrib. Patronal	
Sistema Previsional	16,0%
Rég. Asign. Familiares	7,5%
Fondo Nac. Empleo	1,5%
L.N.S.S.J.P.	2,0%
ANSSAL	0,6%
O.S. Conduct. Navales	5,4%

Por el Decreto N° 2609/93 se habían establecido porcentajes de descuento de los aportes patronales que oscilaban entre el 10% y el 75% de acuerdo a la jurisdicción en la cual se desarrollaba la actividad.

Posteriormente mediante el Decreto N° 1520/98 se dispuso una nueva disminución de las contribuciones a cargo de los empleadores, que en la primera etapa oscilará entre el 38% y 82%. Las nuevas alícuotas serán de aplicación para las remuneraciones que se devenguen a partir del 1° de abril, 1° de agosto y 1° de diciembre de 1999.

Seguros obligatorios: - Sobre casco y máquinas
- Protección e indemnidad
- Sobre riesgos del trabajo

CAPÍTULO 89 BARCOS Y DEMÁS ARTEFACTOS FLOTANTES

Nota.
1. Los barcos incompletos o sin terminar y los cascos de barcos, aunque se presenten desmontados o sin montar, así como los barcos completos desmontados o sin montar, se clasifican en la partida nº 89.08 en caso de duda respecto de la clase de barco a que pertenecen.

NOMENCLATURA COMÚN MERCOSUR				EXPORTACION		IMPORTACION						
POSICION		DESCRIPCION	Código	Código	Escala		Derechos		IVA		Impuestos	
N.C.M.	91.M.				PC	91.M.	AEOL	Definitivo	Tarif	En Aranceles		IVA
89.01		TRANSATLANTICOS, BARCOS PARA EXCURSIONES (DE CRUCEROS), TRANSBORDADORES, CARGUEROS, GABARRAS (BARCATAS) Y BARCOS SIMILARES PARA TRANSPORTE DE PERSONAS O MERCANCIAS.										
8901.10.00	000	L	07	12	C1-R41	17	14	-	0	SI	SI	A24-A100-B1-C6-01
8901.20.00	000	A	07	12	C1-R41	17	14	-	0	SI	SI	A24-A100-B1-C6-01
8901.30.00	000	P	07	12	C1-R41	17	14	-	0	SI	SI	A24-A100-B1-C6-01
8901.90.00	000	Z	07	12	C1-R41	17	14	-	0	SI	SI	A24-A100-B1-C6-01
8902.00		BARCOS DE PESCA; BARCOS FACTORIA Y DEMAS BARCOS PARA TRATAMIENTO O PREPARACION DE CONSERVAS DE PRODUCTOS DE PESCA.										
8902.00.10	000	A	07	12	C1-R41	17	14	-	0	SI	SI	A24-B1-87-C6-01
8902.00.90	000	D	07	12	C1-R41	17	14	-	0	SI	SI	A24-A100-B1-C6-01
89.03		YATES Y DEMAS BARCOS Y EMBARCACIONES DE RECREO O DEPORTE; BARCOS (BOTES) DE REMO Y CANOAS.										
8903.10.00		07	Embarcaciones inflables	12	C1-R41	23	23	0,5	0	SI	SI	Ver A24-A112-A100-B1-833-01-P1-V5
8903.10.00	1	07	Semirrigidas									
8903.10.00	12	07	De plástico reforzado con material textil									
8903.10.00	111	J	07	(Alcanzadas por el Capítulo IX, Art. 39, inc a) de la Ley 24674 y sus modificaciones en la importación (R.2289/92 ANA) o con un valor FOB unitario inferior o igual a QUINCE MIL PESOS (\$ 15.000) en la exportación.)								
8903.10.00	112	L	07	(Alcanzadas por el Capítulo IX, Art. 39, inc b) de la Ley 24674 y sus modificaciones en la importación (R.2289/92 ANA) o con un valor FOB unitario superior a QUINCE MIL PESOS (\$ 15.000) pero inferior o igual a VEINTIDOS MIL PESOS (\$ 22.000) en la exportación.)								
8903.10.00	113	N	07	(Alcanzadas por el Capítulo IX, Art. 39, inc c) de la Ley 24674 y sus modificaciones en la importación (R.2289/92 ANA) o con un valor FOB unitario superior a VEINTIDOS MIL PESOS (\$ 22.000) en la exportación.)								
8903.10.00	12		De caucho reforzado con material textil									
8903.10.00	121	M	07	(Alcanzadas por el Capítulo IX, Art. 39, inc a) de la Ley 24674 y sus modificaciones en la importación (R.2289/92 ANA) o con un valor FOB unitario inferior o igual a QUINCE MIL PESOS (\$ 15.000) en la exportación.)								
8903.10.00	122	P	07	(Alcanzadas por el Capítulo IX, Art. 39, inc b) de la Ley 24674 y sus modificaciones en la importación (R.2289/92 ANA) o con un valor FOB unitario superior a QUINCE MIL PESOS (\$ 15.000) pero inferior o igual a VEINTIDOS MIL PESOS (\$ 22.000) en la exportación.)								
8903.10.00	123	R	07	(Alcanzadas por el Capítulo IX, Art. 39, inc c) de la Ley 24674 y sus modificaciones en la importación (R.2289/92 ANA) o con un valor FOB unitario superior a VEINTIDOS MIL PESOS (\$ 22.000) en la exportación.)								
8903.10.00	13		Los demás									
8903.10.00	191	K	07	(Alcanzadas por el Capítulo IX, Art. 39, inc a) de la Ley 24674 y sus modificaciones en la importación (R.2289/92 ANA) o con un valor FOB unitario inferior o igual a QUINCE MIL PESOS (\$ 15.000) en la exportación.)								
8903.10.00	192	M	07	(Alcanzadas por el Capítulo IX, Art. 39, inc b) de la Ley 24674 y sus modificaciones en la importación (R.2289/92 ANA) o con un valor FOB unitario superior a QUINCE MIL PESOS (\$ 15.000) pero inferior o igual a VEINTIDOS MIL PESOS (\$ 22.000) en la exportación.)								

NOMENCLATURA COMUN MERCOSUR				EXPORTACION		IMPORTACION							Observaciones	
POSICION	DESCRIPCION	REINTRO		AEC	D	T	R	S	I	Imp. Int.				
N.C.M.		S.I.M.	D.C.								T.M.	X	Y	1
8903.99.00	992 B		07	(Alcanzados por el Capítulo IX, Art. 39, inc c) de la Ley 24674 y sus modificatorias en la importación (R.2289/92 ANA) o con un valor FOB unitario superior a QUINCE MIL PESOS (\$ 15.000) pero inferior o igual a VEINTIDOS MIL PESOS (\$ 22.000) en la exportación.)										
8903.99.00	993 D		07	(Alcanzados por el Capítulo IX, Art. 39, inc c) de la Ley 24674 y sus modificatorias en la importación (R.2289/92 ANA) o con un valor FOB unitario superior a VEINTIDOS MIL PESOS (\$ 22.000) en la exportación.)										
8904.00.00	000 C		07	REMOLCADORES Y BARCOS EMPUJADORES.	12C1-R41		17	14	-	0	S	S		A24-A100-B1-C6-Q1
89.05				BARCOS FARO, BARCOS BOMBA, DRAGAS, PONTONES GRUA Y DEMAS BARCOS EN LOS QUE LA NAVEGACION SEA ACCESORIA EN RELACION CON LA FUNCION PRINCIPAL; DIQUES FLOTANTES; PLATAFORMAS DE PERFORACION O EXPLOTACION, FLOTANTES O SUMERGIBLES.										
8905.10.00	000 K		07	-Dragas	12C1-R41		17	14	-	0	S	S		A24-A100-B1-C6-Q1
8905.20.00	000 Z		07	-Plataformas de perforacion o explotacion, flotantes o sumergibles	12C1-R41		17	14	-	0	S	S		A24-A100-B1-C6-Q1
8905.90.00	000 Y		07	-Los demás	12C1-R41		17	14	-	0	S	S		A24-A100-B1-C6-Q1
8906.00.00	000 P		07	LOS DEMAS BARCOS, INCLUIDOS LOS NAVIOS DE GUERRA Y BARCOS DE SALVAMENTO QUE NO SEAN DE REMOS.	12C1-R41		17	14	-	0	S	S		A24-A100-B1-C6-Q1
89.07				LOS DEMAS ARTEFACTOS FLOTANTES (POR EJEMPLO: BALSAS, DEPOSITOS, CAJONES, INCLUIDO DE AMARRE.										
8907.10.00	000 X		07	-Balsas inflables	12C1-R41		17	14	-	0	S	S		A24-A100-B1-C6-Q1-P1
8907.90.00	000 K		07	-Los demás	12C1-R41		17	14	-	0	S	S		A100-B1-C6-Q1
8908.00.00	000 B		07	BARCOS Y DEMAS ARTEFACTOS FLOTANTES PARA DESGUACE.	00C1-R1		5	5	0.5	0	S	S		A24-B1-B33-Q1

CONVENIOS

Ley 25.184

Apruébase el Convenio suscripto con el Gobierno de la República del Paraguay para evitar la doble imposición en relación con el transporte internacional aéreo, fluvial y terrestre.

Sancionada: Septiembre 29 de 1999
Promulgada de Hecho: Octubre 27 de 1999

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley:

ARTICULO 1° — Apruébase el Convenio entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República del Paraguay para evitar la Doble Imposición en Relación con el Transporte internacional Aéreo, Fluvial y Terrestre, suscripto en Buenos Aires el 25 de octubre de 1996, que consta de DIEZ (10) artículos, cuya fotocopia autenticada forma parte de la presente ley.

ARTICULO 2° — Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS VEINTINUEVE DIAS DEL MES DE SEPTIEMBRE DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y NUEVE.

— REGISTRADO BAJO EL N° 25.184 —

ALBERTO R. PIERRI. — CARLOS RUCKAUF. — Esther H. Pereyra Arandía de Pérez Pardo. — Juan Estrada.

CONVENIO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICION EN RELACION CON EL TRANSPORTE INTERNACIONAL AEREO, FLUVIAL Y TERRESTRE

El Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República del Paraguay, desearios de concluir un Convenio para evitar la doble imposición respecto de los impuestos a la renta capital sobre el transporte internacional aéreo, fluvial y terrestre, han convenido lo siguiente:

ARTICULO 1

AMBITO SUBJETIVO

El presente Convenio se aplica a las personas residentes de uno o de ambos Estados Contratantes.

ARTICULO 2

IMPUESTOS COMPRENDIDOS

1. Los impuestos existentes a los que, en particular, este Convenio será aplicable son:

- a) en la República Argentina:
- i) impuesto a las ganancias;
 - ii) impuesto sobre los bienes personales;

Asao

[Handwritten signature]

[Handwritten initials]

[Handwritten signature]

b) en la República del Paraguay:

i) impuesto a la renta establecido en el libro capítulo 1 de la Ley N° 125/91 y sus reglamentaciones;

2. El Convenio se aplicará igualmente a los impuestos de naturaleza idéntica o análoga que establezcan con posterioridad a la fecha de la firma del mismo y que se añadan a los actuales los sustituyan.

ARTICULO 3

DEFINICIONES

1. A los efectos del presente Convenio:

a) la expresión "un Estado Contratante" se refiere indistintamente a la República del Paraguay o a la República Argentina.

b) el término "persona" comprende las personas físicas, las sociedades, y cualquier otra agrupación de personas;

c) el término "sociedad" significa cualquier persona jurídica o cualquier entidad que se considere persona jurídica a efectos impositivos;

d) la expresión "empresa de un Estado Contratante" significa una empresa explotada por un residente de un Estado Contratante;

e) la expresión "transporte internacional" significa el negocio de transporte de pasajeros, cargas y correo, llevado a cabo por el propietario, arrendatario o fletador de aeronaves, buques, barcos, barcasas y automotores, salvo cuando el mismo se realice entre puntos situados en el otro Estado Contratante;

f) la expresión "autoridad competente" significa:

i) en la República Argentina: el Ministerio Economía y Obras y Servicios Públicos, Secretaría de Ingresos Públicos.

ii) en la República del Paraguay: el Ministerio de Hacienda.

g) el término "nacionales" significa:

i) todas las personas físicas que poseen la nacionalidad de un Estado Contratante; y

ii) todas las personas jurídicas, sociedades de personas y asociaciones constituidas conforme la legislación vigente en un Estado Contratante.

2. Para la aplicación del Convenio por un Estado Contratante, cualquier expresión no definida en el mismo tendrá, a menos que de su contexto se infiera una interpretación diferente, el significado que se le atribuya por la legislación de este Estado relativa a los impuestos que son objeto de este Convenio.

ARTICULO 4

RESIDENTE

1. A los fines de este Convenio, el término "residente de un Estado Contratante" significa cualquier persona que, en virtud de las leyes vigentes en ese Estado, esté sujeta a tributación en él en razón de su domicilio, residencia, sede de dirección, lugar de constitución o cualquier otro criterio de similar naturaleza.

2. Cuando en virtud de las disposiciones del apartado 1 una persona física sea residente de ambos Estados Contratantes, su situación se resolverá de la siguiente manera:

a) esta persona será considerada residente del Estado donde tenga una vivienda permanente su disposición. Si tuviera una vivienda permanente a su disposición en ambos Estados, se considerará residente del Estado con el que mantenga relaciones personales y económicas más estrechas (centro de intereses vitales);

b) si no pudiera determinarse el Estado en que dicha persona tiene el centro de sus intereses vitales, o si no tuviera una vivienda permanente a su disposición en ninguno de los Estados, se considerará residente del Estado Contratante donde viva habitualmente;

c) si viviera habitualmente en ambos Estados no lo hiciera en ninguno de ellos, se considerará residente del Estado del que sea nacional;

d) si fuera nacional de ambos Estados o no fuera de ninguno de ellos, las autoridades competentes resolverán el caso de común acuerdo.

3. Cuando en virtud de las disposiciones del apartado 1 una persona que no sea una persona física sea residente de ambos Estados Contratantes, se considerará residente del Estado en que se encuentre su sede de dirección efectiva.

ARTICULO 5

IMPOSICION A LA RENTA Y A LAS GANANCIAS DE CAPITAL

1. Los beneficios provenientes del ejercicio del transporte internacional obtenidos por un residente de un Estado Contratante, sólo podrán someterse a imposición en ese Estado.

2. Las remuneraciones provenientes de un empleo ejercido a bordo de una aeronave, buque, barco, barcaza o automotor, explotado en el transporte internacional, podrán someterse a impuesto en el Estado Contratante en el cual reside empresa que explota dicha aeronave, buque, barco, barcaza o automotor.

3. Las rentas originadas por las ventas de bienes muebles pertenecientes a empresas de transporte internacional que se encuentren afectados directamente al giro específico de dicha actividad, sólo podrán someterse a imposición en el Estado Contratante en el cual residen las mismas.

ARTICULO 6

IMPOSICION AL CAPITAL

El capital perteneciente a empresas de transporte internacional, que se encuentre afectado directamente al giro específico de dicha actividad, sólo podrá someterse a imposición en el Estado Contratante en el que la empresa titular del mismo sea residente.

ARTICULO 7

PROCEDIMIENTO AMISTOSO

Las autoridades competentes de los Estados Contratantes pueden consultarse cuando lo consideren apropiado a los efectos de asegurar observancia y la implementación recíproca de los principios y de las disposiciones del presente Convenio.

ARTICULO 8

INTERCAMBIO DE INFORMACION

Las autoridades competentes de los Estados Contratantes intercambiarán la información que sea necesaria para aplicar lo dispuesto en el presente Convenio.

ARTICULO 9

VIGENCIA

Este Convenio entrará en vigor a partir del día siguiente en que se produzca el intercambio los documentos de ratificación.

ARTICULO 10

TERMINACION

El presente Convenio permanecerá en vigor mientras no sea denunciado por uno de los Estados Contratantes. Cualquiera de los Estados Contratantes puede denunciar el Convenio en cualquier momento, por vía diplomática, comunicándolo con seis (6) meses de anticipación, y el mismo dejará de tener efecto a partir del 1º de enero siguiente a la fecha de denuncia.

HECHO en Buenos Aires, el veinticinco de octubre de 1996 en dos originales en idioma español.

POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA ARGENTINA

POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DEL PARAGUAY

D.P.T.
DIRECCIÓN GENERAL DE TRIBUTACIÓN



Presidencia de la República
Ministerio de Hacienda

Decreto N° 7692



POR EL CUAL SE REGLAMENTA LAS PRESTACIONES DE SERVICIOS QUE TENDRAN DERECHO A LOS BENEFICIOS DE LA LEY N° 60/90.-

Asunción, 23 de febrero de 2000

VISTA: La Ley N° 60/90 de fecha 26 de marzo de 1991, que aprueba con modificaciones el Decreto-Ley N° 27/90 de fecha 31 de marzo de 1990, estableciendo el régimen de incentivos Fiscales para las inversiones de Capital de origen nacional y extranjero (Exp. M.H. N° 3080/2000); y

CONSIDERANDO: Que el objeto de la Ley N° 60/90 ha sido el de promover e incrementar las inversiones de capital de origen nacional o extranjero.

Que las inversiones tengan por objetivo principal el acrecentamiento de la producción de bienes industriales y el fomento de las exportaciones.

Que los beneficios fiscales deben circunscribirse a las industrias productoras, que posibilite la incorporación de una mayor cantidad de mano de obra directa y su efecto multiplicador.

Que la enumeración taxativa y específica de los servicios amparados con los beneficios contemplados en el Art. 5° de la Ley N° 60/90, tiene el objetivo de determinarlo con precisión, evitando las generalizaciones que podrían dar lugar a interpretaciones extensivas, lo que haría inicua totalmente su enumeración.

POR TANTO, en ejercicio de sus facultades constitucionales,

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY

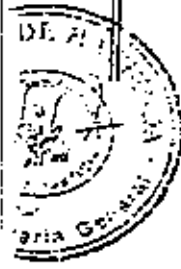
D E C R E T A :

Art. 1° La nómina de inversiones en actividades de prestación de servicios que tendrán derecho a los beneficios establecidos en el Artículo 5° de la Ley N° 60/90, limitados a los inc. a), c), f), g) y h), son las siguientes:

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
112

1290





Presidencia de la República
Ministerio de Hacienda

Decreto N° 7692

POR EL CUAL SE REGLAMENTA LAS PRESTACIONES DE SERVICIOS QUE TENDRAN DERECHO A LOS BENEFICIOS DE LA LEY N° 60/90.-

- 3 -

- Art. 6°.- Los contribuyentes que se beneficien con las exoneraciones contempladas en el Artículo 5° incisos e), g) y h) de la Ley N° 60/90, perderán las referidas franquicias tributarias por los ejercicios en que se haya comprobado defraudación u omisión según lo previsto en la Ley N° 125/91.
- Art. 7°.- Deróganse los Decretos N°s. 23.069 de fecha 30 de julio de 1993; 5.539 de fecha 7 de setiembre de 1994; 14.724 de fecha 13 de setiembre de 1996; 21.101 de fecha 21 de mayo de 1998 y 3.843 de fecha 24 de junio de 1999.
- Art. 8°.- El presente Decreto será refrendado por los Señores Ministros de Hacienda y de Industria y Comercio.
- Art. 9°.- Comuníquese, publíquese y dese al Registro Oficial.



ES FOTOCOPIA FIEL DEL ORIGINAL


ECON. VICTOR VAZQUEZ ARANDA
SECRETARIO GENERAL

FDO: LUIS A. GONZALEZ MACCHI
" : Federico A. Zayas Ch.
" : Euclides Novedo.







A



Ministerio de Hacienda

REPUBLICA DEL PARAGUAY
SITUACIÓN IMPOSITIVA

D) Impuesto a los Ingresos – Impuesto a la Renta

Grava con la alícuota general del 30%, la totalidad de las rentas de fuente paraguaya derivadas de las actividades comerciales, industriales o de servicios que no sean de carácter personal desarrolladas en la República.

Tratándose de personas o entidades constituidas en el exterior con o sin sucursal, agencia o establecimiento en el país se aplicará la tasa del 35% (30% T. Gral. + 5% T. por utilidades o dividendos remesados al exterior).

FLETES EMPRESAS DOMICILIADAS EN EL PAÍS:

- a) **Régimen de determinación contable:** Los fletes internacionales serán en un 50% (cincuenta por ciento) de fuente paraguaya cuando los mismos sean realizados entre el Paraguay y la Argentina, Bolivia, Brasil y Uruguay y en un 30% (treinta por ciento) cuando se realicen entre el Paraguay y cualquier otro país no mencionado. (Art. 5 Ley N° 125/91)
- b) **Régimen de determinación presunta:** Rentas Internacionales: las personas o entidades del exterior con o sin sucursal, agencia o establecimiento en el país que realicen actividades gravadas, determinarán sus rentas netas de fuente paraguaya de acuerdo con los siguientes criterios, sin admitir prueba en contrario: ... inciso e) el 10% (diez por ciento) sobre el importe bruto proveniente de la realización de operaciones de fletes de carácter internacional. (Art. 10 Ley N° 125/91)

FLETES EMPRESAS NO DOMICILIADAS EN EL PAÍS – VÍA RETENCIÓN:

Para los fletes internacionales realizados por empresas del exterior sin intervención de sucursales, agencias o establecimientos en el país, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a) **Importaciones valor CIF – Flete discriminado:** se deberá retener en concepto de Impuesto a la Renta el 3,5% del valor del flete total.
- b) **Importaciones valor CIF – Flete no discriminado:** se deberá retener en concepto de Impuesto a la Renta el 35% sobre el 10% del valor CIF de la importación.
- c) **Exportación valor CIF – Flete discriminado:** se deberá retener en concepto de Impuesto a la Renta el 3,5% del valor del flete total.
- d) **Exportación valor FOB - FAS:** se deberá retener en concepto de Impuesto a la Renta el 35% sobre el 15% del valor FOB o FAS de la mercadería.

As

A

Prutz



Ministerio de Hacienda

- capital, emisión de compra y venta de bonos, obligaciones negociables, y otros títulos de obligaciones de sociedades y empresas.
 - Exoneración total de gravámenes aduaneros y otros de efectos equivalentes, sobre la importación de los bienes de capital.
 - Exoneración total de tributos tal como el Impuesto a los Actos y Documentos sobre prestamos otorgados por entidades reguladas por la Ley N° 861/96 "General de Bancos", a ser utilizadas por los beneficiarios de la Ley 60/90.
 - Exoneración del 95% del Impuesto a la Renta proporcional a las ventas brutas generadas por la inversión, por un periodo de 5 (cinco) años.
 - Exención de impuestos sobre dividendos y utilidades originados por proyectos de inversión por un plazo de 5 años.
 - Exención de impuestos sobre pagos de arrendamiento, locación, derechos de uso de marcas, patentes de invención, planos y modelos industriales y otras formas de transferencia de tecnología susceptibles de licencia.
- No exonera del IVA en la importación.

VI) Imposiciones sobre salarios - Cargas sociales - Patronal

a) Instituto de Previsión Social IPS: (riesgos de enfermedad no prof., maternidad, accid. de trabajo y enf. Prof., invalidez, vejez, jubilación)	14%
b) Min. De Salud Publica y Bienestar Social:	1% (*)
c) SENEPA (lucha contra el paludismo)	0,50% (*)
d) SNPP (Serv. De Prom. Prof)	1% (*)
TOTAL:	16,50%

(*) Todos los aportes se ingresan vía IPS.

e) Asignación familiar. (sobre el salario mínimo, a petición de parte)	5%
---	----

CONVENIOS DE DOBLE TRIBUTACION

La Ley N° 1105/97, aprueba el convenio entre el Gobierno de la República del Paraguay y el Gobierno de la Republica Argentina para evitar la doble imposición en relación con el transporte internacional aéreo, fluvial y terrestre. Estando comprendido por parte del Paraguay el Impuesto a la Renta.

Asimismo, existe una proyecto de convenio con la Republica Federativa del Brasil para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de Impuesto a la Renta.

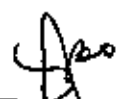


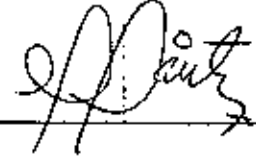
AGREGADO III

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - ARGENTINA			SIN REDUCCION			
	ALIC. %	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA s/ INGRESOS	INCIDENCIA s/ COSTOS y GASTOS	INCIDENCIA s/ Ga. Neta
CARGAS SOCIALES (1)						
Seguridad Social	27,00	202.603,--	54.702,81	1,00	1,22	5,57
Obra social	6,00	202.603,--	112.156,18	0,22	0,25	1,14
cálculo efectuado s/ sueldo y vacaciones	33,00	202.603,--	66.858,99	1,22	1,47	6,71
INGRESOS						
		6.464.800,--				
COSTOS Y GASTOS						
Costo original	4.102.297,--					
vacaciones	1.363,--					
Contribución social	66.858,99-					
Seguro acc.trabajo						
Original	(3.744,--)					
(2) ART	5.179,63					
(3) Practicaje y Pilotaje						
Imp. s/ Intereses	148.500,--			2,72	3,31	15,25
COSTOS Y GASTO	4.320.453,62					
GANANCIA NETA IMPONIB	1.144.346,38					
IMPUESTO A LAS GANANCIAS	35,00	1.144.346,38	400.521,23	7,33	9,27	35
INCIDENCIA TOTAL SOBRE INGRESOS				11,27		
INCIDENCIA TOTAL SOBRE COSTOS Y GASTOS					14,05	
INCIDENCIA TOTAL SOBRE GANANCIA NETA						56,96

(1) Los empleadores podrán reducir las contribuciones (adjuntas en hoja aparte), según lo establecido en el Decreto 282/95 y complementarias y complementarias, siempre que acrediten el depósito de los aportes y contribuciones al sistema Unico de Seguridad Social y del Impuesto al Valor Agregado, exigibles hasta el mes inmediato anterior a aquel en el cual deben ingresarse las contribuciones alcanzadas por los aludidos beneficiarios.

(2) La ley 24557 cubre los riesgos del trabajo. El pago a la Aseguradora de Riesgos del Trabajo consiste en un monto fijo por la cantidad de empleados y un % sobre el total de las remuneraciones.

(3) No se consideró en esta oportunidad a la espera de la información que será aportada por las delegaciones en la próxima reunión.

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - ARGENTINA			CON REDUCCION			
	ALIC. %	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA s/ INGRESOS	INCIDENCIA s/ COSTOS y GASTOS	INCIDENCIA s/ Ga. Neta
CARGAS SOCIALES (1)						
Seguridad Social	5,74	202.603,--	11.829,42	0,21	0,27	0,98
Obra social	4,50	202.603,--	9.117,14	0,17	0,21	0,76
cálculo efectuado s/ sueldo y vacaciones	10,24	202.603,--	20.746,56	0,38	0,48	1,74
INGRESOS						
						5.464.800,--
COSTOS Y GASTOS						
Costo original						4.102.297,--
vacaciones						1.383,--
Contribución soci						20.746,56
Seguro acc.trabajo						
Original						(3.744,--)
(2) ART						5.178,63
(3) Practicaje y Pilotaje						
Imp. s/ Intereses						148.500,--
COSTOS Y GASTOS						4.274.342,19
GANANCIA NETA IMPONIBLE						1.190.457,81
IMPUESTO A LAS GANANCIAS						
	35,00	1.190.457,81	416.660,23	7,62	9,75	35,00
INCIDENCIA TOTAL SOBRE INGRESOS				10,72		
INCIDENCIA TOTAL SOBRE COSTOS Y GASTOS					13,7	
INCIDENCIA TOTAL SOBRE GANANCIA NETA						48,21

(1) Los empleadores podrán reducir las contribuciones (adjúntelas en hoja aparte), según lo establecido en el Decreto 292/85 y complementarios

y complementarias, siempre que acrediten el depósito de los aportes y contribuciones al sistema Unico de Seguridad Social y del Impuesto al Valor Agregado, exigibles hasta el mes inmediato anterior a aquel en el cual deben ingresarse las contribuciones alcanzadas por los estudios beneficios.

(2) La ley 24557 cubre los riesgos del trabajo. El pago a la Aseguradora de Riesgos del Trabajo consiste en un monto fijo por la cantidad de empleados y un % sobre el total de las remuneraciones.

(3) No se consideró en esta oportunidad a la espera de la información que será aportada por las delegaciones en la próxima reunión.

[Handwritten signatures and initials]

IMPUESTO SOBRE LOS INTERESES PAGADOS Y COSTOS FINANCIEROS

Se presume un préstamo tomado en una entidad financiera. Alícuota 15%

Gastos de financiación anual: $8.225.000 \times 12\% = 987.000$

Impuesto sobre los intereses $987.000 \times 15\% = 148.500$

Deducible en el Impuesto a las Ganancias.

IMPUESTO A LA GANANCIA MÍNIMA PRESUNTA

Total del Activo 23.500.000. Alícuota 1%

IGMP $23.500.000 \times 1\% = 235.000$

En el modelo teórico el Impuesto a las Ganancias supera al IGMP, en consecuencia se paga el importe del Impuesto a las Ganancias debido a que el citado impuesto es pago a cuenta del IGMP.

DEDUCCION DE INTERESES EN EL IMPUESTO A LAS GANANCIAS

Total del Patrimonio Neto	15.275.000
Pasivo	8.225.000
Intereses del Ejercicio	987.000
Utilidad antes de la deducción de intereses:	1.338.311
Impuesto sobre los Ingresos brutos	(163.944)
Impuesto sobre Intereses	(148.050)
Impuestos deducidos	<u>987.000</u>
Utilidad antes de la deducción de intereses	2.013.317

Condiciones que deben cumplirse en forma conjunta para que se limite el computo en la deducción de intereses

1) El monto del pasivo que genera intereses no debe superar al 2,5 del patrimonio neto

$15.275.000 \times 2,5 = 38.187.500$ - El pasivo que genera intereses 8.225.000 es menor al 2,5 del patrimonio neto

2) El monto de los intereses no debe superar el 50% de la ganancia neta sujeta a impuesto determinada con anterioridad a la detracción de intereses.

$2.013.317 \times 50\% = 1.006.658$ - Los intereses del ejercicio 987.000 son menores el 50% de la ganancia neta sujeta a impuesto determinada con anterioridad a la detracción de intereses.

3) En el modelo teórico se pueden deducir la totalidad de los intereses.

hidrov32

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO" - BOLIVIA

IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (IVA)	ALIC.	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA s/ INGRESOS	INCIDENCIA s/ COSTOS	INCIDENCIA s/UNI
IVA (Débito Fiscal)	13%	6.281.379	816.579			
IVA (Crédito Fiscal)	13%	2.119.407	275.523			
IVA (Determinado)	13%	4.161.972	541.056			
Incidencia del IVA s/ los Ingresos				8,61%		
Incidencia del IVA s/ los Costos					11,59%	
Incidencia del IVA s/ Utilidad Neta Imponible						33,57%

IMPUESTO A LAS TRANSACCIONES (IT)

Impuesto a las Transacciones	3%	6.281.379	188.441			
Incidencia del IT s/ los Ingresos				3,00%		
Incidencia del IT s/ los Costos					4,04%	
Incidencia del IT sobre la Utilidad Neta Imponible						11,59%

IMPUESTO SOBRE LAS UTILIDADES DE LAS EMPRESAS




Impuesto sobre las Utilidades de las Empresas	25%	1.611.616	402.904			
Incidencia del IUE s/ los Ingresos				6,41%		
Incidencia del IUE s/ los Costos					8,63%	
Incidencia del IUE s/ la Utilidad Neta Imponible						25,00%

CONTRIBUCIÓN PATRONAL AL SEGURO SOCIAL

Seguro de Salud	10%	188.640	18.864			
Riesgos Profesionales	2%	188.640	3.773			
Fondo de Vivienda social	2%	188.640	3.773			
TOTAL CONTRIBUCIÓN PATRONAL	14%	188.640	26.410	0,42%	0,57%	1,64%

ESTADO DE RESULTADOS E INCIDENCIA IMPOSITIVA

INGRESOS (Incluye IVA)		6.281.379				
COSTOS (Incluye IVA)		4.669.763				
UTILIDAD		1.611.616				
La incidencia impositiva global en relación a los ingresos es del				15,45%		
La incidencia impositiva global en relación a los costos es del					20,78%	
La incidencia impositiva global en relación a la Utilidad Neta Imponible es del						60,21%

EMPRESAS REGISTRADAS EN REB

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA EMPRESA ARMADORA TI - BRASIL						
	ALIC.	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA s/INGRESOS %	INCIDENCIA s/COSTOS %	INCIDENCIA s/UTILIDAD %
CARGAS SOCIALES						
Bueldos (26,2 % + 2,5 % - Fondo Desarrollo Enseñanza Profesional Marítimo - FDPM)	30.70	205.440	63.070	1.15	1.48	5.52
INGRESOS	6.484.800					
COSTOS TOTALES						
Costo Original	4.102.297					
COFINS/PIB	144.817					
GRATIFIC. SVACAC.	4.200					
CPMF	13.490					
Cargas Sociales	63.070 (4.327.874)					
UTILIDAD	1.136.926					
COFINS/PIB (Contribución Social s/act. -Fieles-)	2.65	6.484.800	144.817	2.65	3.38	12.57
CPMF (Contribución Provisoria s/Mov. Financiero)	0.30	3.550.184	10.650	0.19	0.25	0.44
Costos Fijos - depreciación + costos variables + Cargas Sociales + COFINS/PIB =						
2.844.834 + 760.000 + 1.257.683 + 63.070 + 144.817 =						
= 3.550.184						
IMPUESTO SOBRE LAS UTILIDADES (UTILIDAD REAL)						
a) Utilidad: 1.143.316	15.00	240.000	36.000			
1.136.926 - 240.000	25.00	896.926	224.232			
b) Contribución social s/Utilidad real	8.00	1.136.926	90.954			
Impuesto Total (a + b)			351.186	6.43	8.11	30.89
Incidencia Total sobre Ingresos						
Incidencia Total sobre Costos y Gastos				10.42		
Incidencia Total sobre Utilidad					13.16	
						49.92
Observaciones:						
- Excluido el seguro sobre accidente de trabajo, ya incluido en los costos fijos.						
- CPMF en vigor desde 11/6/00 hasta 16/6/02						

Jan



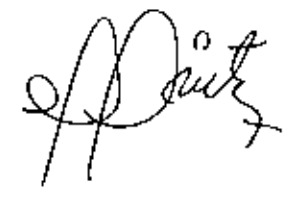
PA

APD

[Handwritten signature]

EMPRESAS REC TRADADAS EN REB

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA EMPRESA ARMADOR TIPO - BRASIL						
	ALIC.	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA \$/INGRESOS %	INCIDENCIA \$/COSTOS %	INCIDENCIA \$/UTILIDAD %
CARGAS SOCIALES						
Sueldos + 1/3 gratificación + vacaciones	28.20	205.440	67.934	1.05	1.39	4.48
INGRESOS 6.464.800						
COSTOS TOTALES						
Costo Original	4.102.287					
CARGAS SOCIALES	67.934					
GRATIFIC. S/VACAC.	4.200					
CPMF	12.920 (4.177.351)					
UTILIDAD	1.287.449					
CPMF (Contribución Provisoria s/Mov. Financiero)	0.20	3.400.231	10.803	0.18	0.21	0.19
Costos Fijos - depreciación + costos variables + Cargas Sociales =						
2.844.834 + 760.000 + 1.287.663 + 67.934 = 3.400.231						
IMPUESTO SOBRE LAS UTILIDADES (UTILIDAD REAL)						
a) Utilidad: 1.287.449	15.00	240.000	38.000			
1.287.449 - 240.000	25.00	1.047.449	261.862			
b) Contribución social s/utilidad neta	8.00	1.287.449	102.996			
Impuesto Total (a + b)			400.858	7.33	9.60	31.13
Incidencia Total sobre Ingresos				8.51		
Incidencia Total sobre Costos y Gastos					11.23	
Incidencia Total sobre Utilidad						38.40
Observaciones:						
- Excluido el seguro sobre accidente de trabajo, ya incluido en los costos fijos.						
- CPMF en vigor desde 17/6/00 hasta 16/06/01						

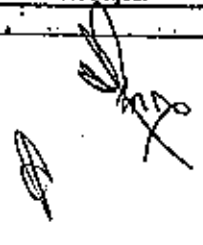
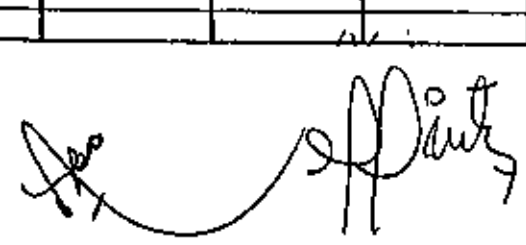




EMPRESAS REGISTRADAS EN REB

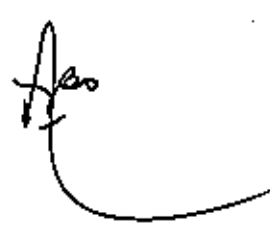
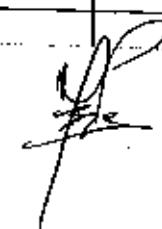

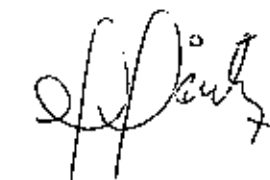
TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA EMPRESA ARMADOR YIPÓ - BRASIL		ALIC.	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA s/INGRESOS %	INCIDENCIA s/COSTOS %	INCIDENCIA s/UTILIDAD %
CARGAS SOCIALES							
Bonitos + 1/3 gratificación s/vacaciones	26.20	205.440	57.934	1.05	1.39	4.48	
INGRESOS	5.484.800						
COSTOS TOTALES							
COSTO ORIGINAL	4.102.297						
CARGAS SOCIALES	57.934						
GRATIFIC. S/VACAC.	4.200						
CPMF	1.292 (4.177.351)						
Cargas Sociales	63.070 (4.327.874)						
UTILIDAD	1.293.567 (1.287.449)						
CPMF (Contribución Provisoria s/Mov. Financiero)	0.30	3.400.231	10.201	0.18	0.24	0.79	
Costos Fijos - depreciación + costos variables + Cargas Sociales =							
$2.844.834 - 780.000 + 1.267.683 + 57.934 = 3.400.231$							
a) Utilidad Presunte: $8\% \times 5.484.800 = 437.184$	15.00	240.000	36.000				
$437.184 - 240.000$	25.00	187.184	49.285				
b) Contribución social s/utilidad neta	8.00	655.778	62.482				
$(12\% \text{ Ingr. Bruto} = 12\% \times 5.484.800 = 658.176)$							
Impuesto Total (a + b)			137.758	2.52	3.19	2.62	
Incidencia Total sobre Ingresos				3.11			
Incidencia Total sobre Costos y Gastos					4.82		
Incidencia Total sobre Utilidad						7.79	
Observaciones:							
- Excluido el seguro sobre accidente de trabajo, ya incluido en los costos fijos.							
- CPMF en vigor desde 11/6/80 hasta 16/6/82							

[Handwritten signatures and initials]

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA EMPRESA ARMADOR		D - BRASIL					
		ALIC.	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA s/INGRESOS %	INCIDENCIA s/COSTOS %	INCIDENCIA s/UTILIDAD %
CARGAS SOCIALES							
Bueldos (28,2 % + 2,5 % - Fondo Desarrollo Enseñanza		30,70	205.440	63.070	1,16	1,46	5,62
Profesional Marítimo - FDPM							
INGRESOS	6.464.800 /						
COSTOS TOTALES							
Costo Original	4.102.287						
COFINS/PIS	144.817						
GRATIFIC. S/VACAC.	4.200						
CPMF	13.490						
Cargas Sociales	63.070 (4.327.874) /						
UTILIDAD	1.136.926 /						
COFINS/PIS (Contribución Social afec. -Fletes-)		2,65	6.464.800	144.817	2,65	3,36	12,57
CPMF (Contribución Provisoria s/Mov. Financiero)		0,30	3.650.184	10.660	0,19	0,25	6,14
Costos Fijos - depreciación + costos variables + Cargas Sociales + COFINS/PIS =							
2.644.634 - 760.000 + 1.257.633 + 63.070 + 144.817 =							
= 3.650.184							
IMPUESTO SOBRE LAS UTILIDADES (UTILIDAD PRESUNTA)							
a) Utilidad Presunta: 8% x 4.464.800 = 401.184		15,00	240.000	36.000			
437.184 - 240.000		28,00	197.184	49.285			
b) Contribución social s/utilidad neta		8,00	656.778	62.482			
Impuesto Total (a + b)				137.768	2,52	3,19	2,52
Incidencia Total sobre Ingresos					8,61		
Incidencia Total sobre Costos y Gastos						8,26	
Incidencia Total sobre Utilidad							24,76
Observaciones:							
- Excluido el seguro sobre accidente de trabajo, ya incluido en los costos fijos.							
- CPMF en vigor desde 11/16/00 hasta 16/6/02.							

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO"		-PARAGUAY-		con incentivos			
	ALIC. %	B. IMPON. US\$	IMPUESTO US\$	INCIDENCIA S/ INGRESOS %	INCIDENCIA S/ COSTOS Y GASTOS %	INCIDENCIA S/ GS. NETA %	INCIDENCIA S/ GS. A DISTRIB %
CARGAS SOCIALES							
Seguridad Social	16.5	205.200	33.858	0.62	0.81	2.6	
No se pagan aportes s/ aguinaldo							
INGRESOS							
	5.464.800						
COSTOS Y GASTOS							
Costo original	4.102.296						
Aguinaldo	17.100						
Contribución Social	33.858						
COSTOS Y GASTOS	4.153.254						
GANANCIA NETA IMPONIBLE	1.311.546						
IMPUESTO SOBRE LAS RENTAS							
(reducción del 95% del impuesto) Ley Nº 60/90							
UTILIDAD NETA A DISTRIBUIR	1.291.873	1.5	1.311.546	0.36	0.47	1.50	1.52
INCIDENCIA TOTAL SOBRE INGRESOS				0.98			
INCIDENCIA TOTAL SOBRE COSTOS Y GASTOS					1.28		
INCIDENCIA TOTAL SOBRE GANANCIA NETA						4.1	

TRATAMIENTO IMPOSITIVO A LA "EMPRESA ARMADOR TIPO"		-PARAGUAY-		sin incentivos			
	ALIC.	B. IMPON.	IMPUESTO	INCIDENCIA S/ INGRESOS	INCIDENCIA S/ COSTOS Y GASTOS	INCIDENCIA S/ GS. NETA	INCIDENCIA S/ GS. A DISTRIB
	%	US\$	US\$	%	%	%	%
CARGAS SOCIALES							
Seguridad Social	16.5	205.200	33.858	0.62	0.81	2.6	
No se pagan aportes s/ aguinaldo							
INGRESOS							
	5.464.800						
COSTOS Y GASTOS							
Costo original							
	4.102.296						
Aguinaldo							
	17.100						
Contribución Social							
	33.858						
COSTOS Y GASTOS							
	4.153.254						
GANANCIA NETA IMPONIBLE							
	1.311.546						
IMPUESTO SOBRE LAS RENTAS							
	30	1.311.546	393.464	7.2	9.5	30	42.8
UTILIDAD NETA A DISTRIBUIR							
	918.082						
INCIDENCIA TOTAL SOBRE INGRESOS							
				7.82			
INCIDENCIA TOTAL SOBRE COSTOS Y GASTOS							
					10.31		
INCIDENCIA TOTAL SOBRE GANANCIA NETA							
						12.6	

Aso

[Signature]

A

[Signature]

AGREGADO IV

Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros - PASAA

Proyecto de Reglamentación

Artículo 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 del referido Protocolo, cuando coincidieren en la misma persona, las calidades de transportista y depositario.

En caso de no existir tal coincidencia, se exigirá la constitución de garantía de acuerdo a lo establecido en la legislación de cada País Signatario.

Artículo 2

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

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

Artículo 3

La Aduana de Partida, previo a efectuar la verificación de la observancia de las condiciones establecidas en el Artículo 5 del PASAA, deberá constatar el cumplimiento por parte del transportista de las obligaciones que aluden los Artículos 12, 13, 14 y 15 del PASAA.

Artículo 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, agregándose a la vez, al número principal, una numeración secuencial.

Ejemplo: / 1.- Aduana de Partida

/ 2.- Aduana de Embarque Fluvial

/ 3.- ... y sucesivas escalas

/ 4.- y/o Aduana de Destino

En la Aduana de Destino se presentará un ejemplar adicional del MIC/DTA, consignándose en el campo 1 del mismo, la leyenda "TORNAGUIA", el cual deberá ser rubricado por el funcionario aduanero autorizado al efecto.

Artículo 5

A los fines previstos en los Artículos 16 y 18 del PASAA, cuando no sea posible el precintado, la Aduana de Partida o de Embarque Fluvial consignará tal circunstancia en el campo 16 del MIC/DTA, con la leyenda "Artículo 9° del Protocolo Adicional", indicando puntualmente los

elementos tomados en consideración que impidiera 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.

Artículo 6

La Aduana de Destino verificará que las unidades de transporte y la operación de tránsito, hayan cumplido íntegramente con las condiciones de seguridad previstas en los Artículos 5 y 20 del PASAA.

Artículo 7

A los fines previstos en el Artículo 21 del PASAA, 2º 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 contadas a partir del arribo del medio de transporte, la finalización de la operación de tránsito.

No obstante, la operación quedará cancelada con la efectiva recepción física de la mercadería y de la presentación del ejemplar "TORNAGUJA", por parte del transportista, debidamente rubricado por el funcionario aduanero autorizado al efecto de la Aduana de Destino.

Artículo 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 trasgresión a la Legislación Aduanera vigente en el respectivo país interviniente.

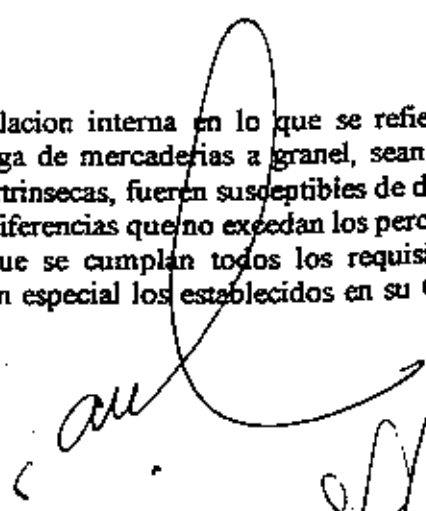
Artículo 9

A los fines previstos en el Artículo 24 del PASAA, cuando exista una rotura de precintos u otros hechos de fuerza mayor, el transportista deberá dar intervención a la Aduana más próxima para que proceda a revisar la documentación y condiciones exteriores de la carga, la que deberá llevarse a cabo con los alcances previstos en el Artículo 23 incisos a) y c) del PASAA, debiendo colocar nuevos precintos y/o adoptar otras medidas de seguridad aduanera, dejando constancia de ello en el MIC/DTA.

Artículo 10

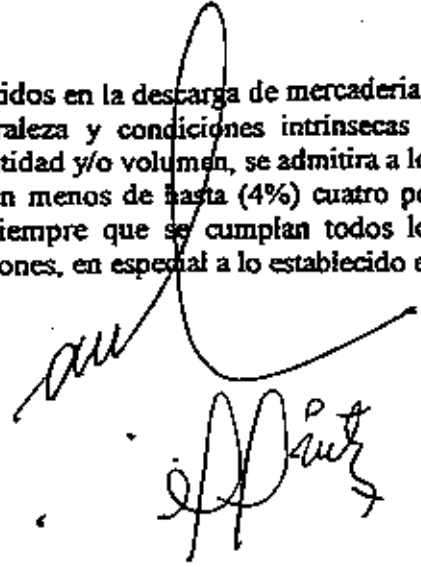
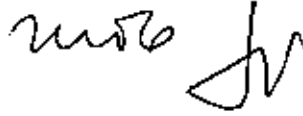
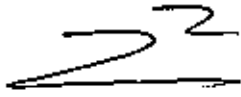
Propuesta Argentina - Brasil

Los países signatarios del Acuerdo adoptarán su legislación interna en lo que se refiere a los niveles de faltantes o sobrantes admitidos en la descarga de mercaderías a granel, sean sólidas, líquidas o gaseosas, que por condiciones intrínsecas o extrínsecas, fueren susceptibles de disminuir o aumentar su cantidad, considerándose justificadas las diferencias que no excedan los porcentajes admitidos por las respectivas legislaciones, siempre que se cumplan todos los requisitos que impone el mencionado Protocolo a estas operaciones, en especial los establecidos en su Capítulo VIII, Sección 3.



Propuesta Paraguaya.

En lo que se refiere a los niveles de faltantes o sobrantes admitidos en la descarga de mercadería a granel, sean sólidas, líquidas o gaseosas que por su naturaleza y condiciones intrínsecas o extrínsecas, fueren susceptibles de disminuir o aumentar su cantidad y/o volumen, se admitirá a los efectos infraccionales o tributarios, una diferencia en más y en menos de hasta (4%) cuatro por ciento, respecto a la medida declarada en el MIC/DTA, siempre que se cumplan todos los requisitos que impone el mencionado Protocolo a estas operaciones, en especial a lo establecido en su Capítulo VIII, Sección 3.



ATA DO GRUPO TÉCNICO Nº 2

Na cidade de Cuiabá, República Federativa do Brasil, nos dias 23 a 25 de outubro de 2000, se reuniu o Grupo Técnico nº 2 sob a presidência e relatoria do Engenheiro Alexandre José Trinas de Freitas, da delegação Brasileira. A relação de participantes é apresentada no Anexo I da presente ata.

O grupo recebeu a incumbência de analisar os itens 3 e 5 do temário, sendo as principais deliberações sobre cada tema apresentadas a seguir:

ITEM 3: REGIME DE POLUIÇÃO (ADEQUAÇÃO DO MARPOL)

Antes do início dos trabalhos, o grupo reiterou a conveniência e a necessidade dos trabalhos se desenvolverem por intermédio de grupos de correspondência através de correio eletrônico, antes das reuniões. Para tanto, foram discutidos os procedimentos para regular a atuação desse grupo de correspondência, os quais são apresentados no Anexo II da presente ata.

Em seguida foi efetuada a leitura e discussão do documento apresentado pela delegação Argentina, em conjunto com os comentários apresentados pelas delegações Brasileira e Paraguai. O texto acordado entre as delegações para o estágio atual do documento é apresentado no Anexo III. Com relação a esse texto, ficaram pendentes os seguintes tópicos:

- a) definição de "Estado Reitor do Porto" (Artigo 1 (8)), sendo proposta da delegação Paraguai, que seja mantida a redação apresentada no Regulamento de Inspeções;
- b) limite da arqueação bruta a partir do qual seria obrigatória a emissão de um Certificado de Prevenção da Poluição (Regra 7 (1)); e
- c) o termo "dispositivos acessórios" apresentado na regra 10 (2).

Os representantes de cada país se comprometem a estudar os tópicos pendentes e enviar seus comentários e sugestões, de acordo com os procedimentos acertados no Anexo II.

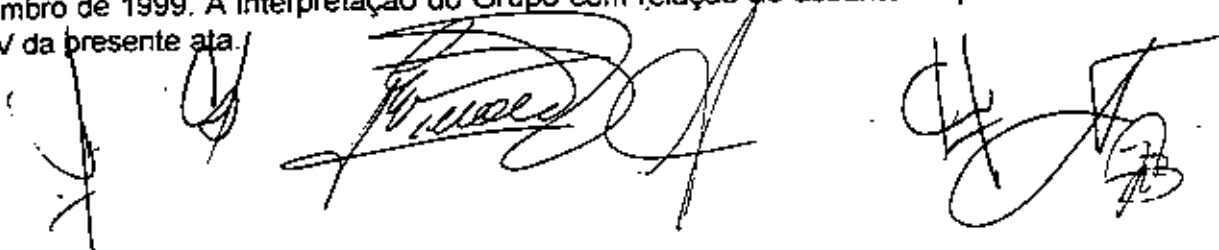
O grupo sugere ao CIH que solicite a cada país signatário que estabeleça, caso considere necessário, as Zonas Especiais em suas respectivas áreas de jurisdição, conforme determinado no Artigo 93 do Protocolo de Segurança e Navegação. Tal definição está relacionada com os debates sobre o regime de descargas.

ITEM 5: COMPATIBILIZAÇÃO DE PLANOS DE CONTIGÊNCIA

Inicialmente a delegação da Bolívia informou, em virtude de não ter tido oportunidade de enviar representante na última reunião, que não tinha qualquer comentário, sugestão ou restrição aos assuntos acordados na reunião anterior e que uma comunicação oficial já havia sido feita à Secretaria Executiva nesse sentido. Como não constavam os dados do representante da República de Bolívia na relação dos "Pontos de Contato para Notificar Incidentes de Contaminação e Efetuar Requisição de Equipamentos e/ou Pessoal", apresentada no Anexo II da ata da reunião anterior, a delegação da Bolívia se comprometeu em apresentar essas informações na próxima reunião.

A delegação Uruguai apresentou uma lista de atualização dos pontos e contatos referidos ao Plano Nacional de Contigência com seus dados correspondentes.

Em seguida o Grupo retomou o tema do Comando das Operações de Controle de Derrames em Águas de Jurisdição Compartilhada, que havia ficado pendente da reunião de novembro de 1999. A interpretação do Grupo com relação ao assunto é apresentada no Anexo IV da presente ata.

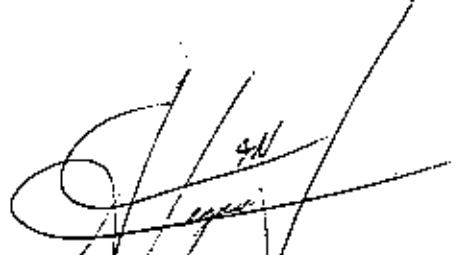
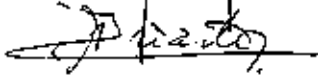


O Grupo acorda em seguir debatendo o tema constante no Anexo IV da presente ata assim como os pontos dos Planos Nacionais de Contigência que ainda necessitem de uma futura compatibilização. O Grupo solicita que cada delegação apresente para a próxima reunião os pontos que considerem necessários serem compatibilizados.

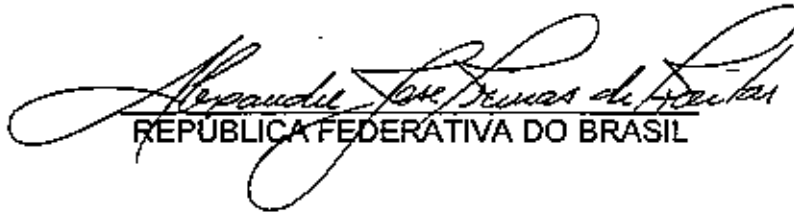
As delegações de Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai desejam expressar à delegação do Brasil seus mais sinceros agradecimentos pela hospitalidade e facilidades de trabalho oferecidas por ocasião da presente reunião.



REPUBLICA ARGENTINA



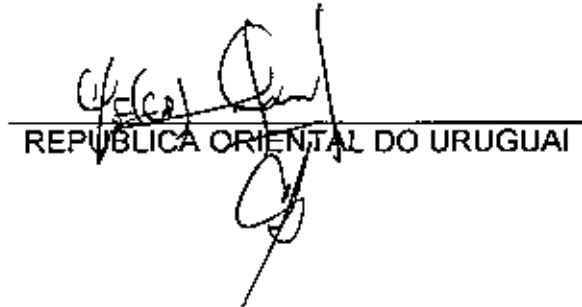
REPÚBLICA DE BOLÍVIA



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL



REPÚBLICA DO PARAGUAI



REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI

**LISTA DE PARTICIPANTES
GRUPO TÉCNICO Nº 2**

Anexo I

ARGENTINA

Pref. Mayor Eduardo Adolfo Olmedo
Prefectura Naval Argentina

Pref. Princ. Jorge F. Iriarte
Prefectura Naval Argentina

BOLÍVIA

Ing. Leonidas Ferrufino
Dirección de Intereses Marítimos

TN.CGEN. Alex L. Segovia Fernández
Jefe Departamento Técnico
Registro Internacional Boliviano de Buques

TN.CGON. Marco A. Arispe Jarjuri
Sub-jefe de Inspecciones
Registro Internacional Boliviano de Buques

BRASIL

CF Jorge Luiz Noel Kronemberger
Capitania Fluvial do Pantanal
Marinha do Brasil

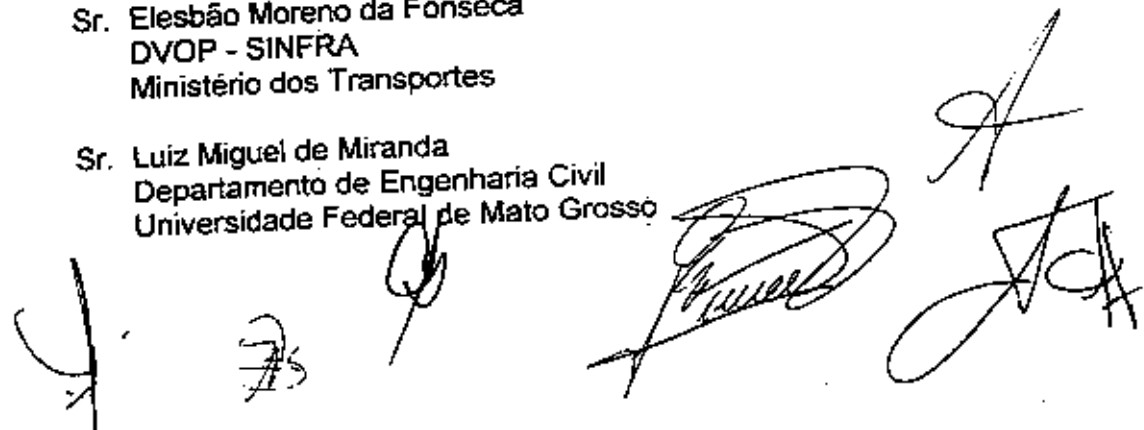
Eng^a. Maria Bebiana Castanho
Departamento de Hidrovias
Ministério dos Transportes

Eng^a. Alexandre José Trinas de Freitas
Diretoria de Portos e Costas
Marinha do Brasil

Sr. Eugênio Roberto Maia
Agência Nacional de Petróleo (SCP)

Sr. Elesbão Moreno da Fonseca
DVOP - SINFRA
Ministério dos Transportes

Sr. Luiz Miguel de Miranda
Departamento de Engenharia Civil
Universidade Federal de Mato Grosso



Sr. Elder de Lucena Madruga
Instituto de Pesquisa Matogrossense (IPEM)
Universidade Federal de Mato Grosso

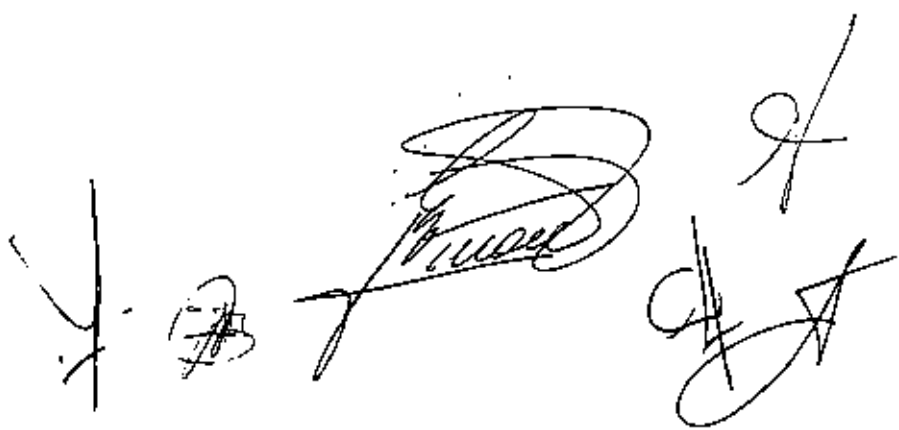
PARAGUAI

Cap. Nav. Adan Villalba
Jefe de Departamento Técnico
Prefectura General Naval - Paraguay

URUGUAI

CF (CP) Juan P. Ambrosio Menendez
Prefecto del Puerto de Colonia
Prefectura Nacional Naval - Uruguay

CF (CP) Carlos Ormaechea
Departamento de Legislación y Acuerdos Internacionales
Prefectura Nacional Naval - Uruguay



ANEXO II

Pautas para el Trabajo del Grupo de Correspondencia

1. Se acuerda que el texto a seguir para la adecuación del Anexo I del MARPOL (agrupamiento de temas por capítulos), será el del documento de revisión del Anexo I del MARPOL, sobre el que se está trabajando en el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG) de la Organización Marítima Internacional (OMI), con el objeto de simplificar el texto y eliminar reglas y definiciones ya innecesarias, debido al tiempo transcurrido desde la redacción inicial del MARPOL. A tales efectos, se entrega a cada delegación una copia del documento BLG 5/6.
2. La Delegación Argentina, como coordinadora del grupo, preparará en el término de 30 días una nueva propuesta con los puntos que han quedado pendientes en la última reunión, y agregando nuevos capítulos de la adecuación del MARPOL, y la enviará por e-mail a todos los integrantes del grupo.
3. Los integrantes del grupo confirmarán a la brevedad posible que han recibido la propuesta, mediante e-mail enviado a la delegación argentina.
4. Dentro de los 30 días de recibida la propuesta, los integrantes del grupo enviarán sus comentarios a las otras delegaciones vía e-mail, requiriendo confirmación de recibo. La no remisión de comentarios por parte de alguna delegación, implicará, en principio, que la misma acepta la propuesta tal cual ha sido elaborada.
5. Dentro de los siguientes 30 días, la Delegación Argentina preparará un nuevo proyecto incorporando al original los comentarios recibidos, y efectuando las correcciones que estime pertinentes, el cual será remitido a los restantes integrantes del grupo requiriendo su confirmación de recibo. Como norma de trabajo, se decide que los comentarios recibidos de las distintas delegaciones, se diferenciarán según el código de colores siguiente:

Argentina: Negrita cursiva
Bolivia: Púrpura
Brasil: Verde
Paraguay: Rojo
Uruguay: Azul

6. Las direcciones de correo electrónico de los integrantes del grupo se indican a continuación:

Argentina - Jorge F. Iriarte: dgma-de@prefecturanaval.gov.ar
jfiriarte@ciudad.com.ar

Brasil - Alexandre José Trinas de Freitas: alex@prtcos.mb
trinas@zaz.com.br

Bolivia - Alex Segovia: alexsef@hotmail.com
ribb@ceibo.entelnet.bo

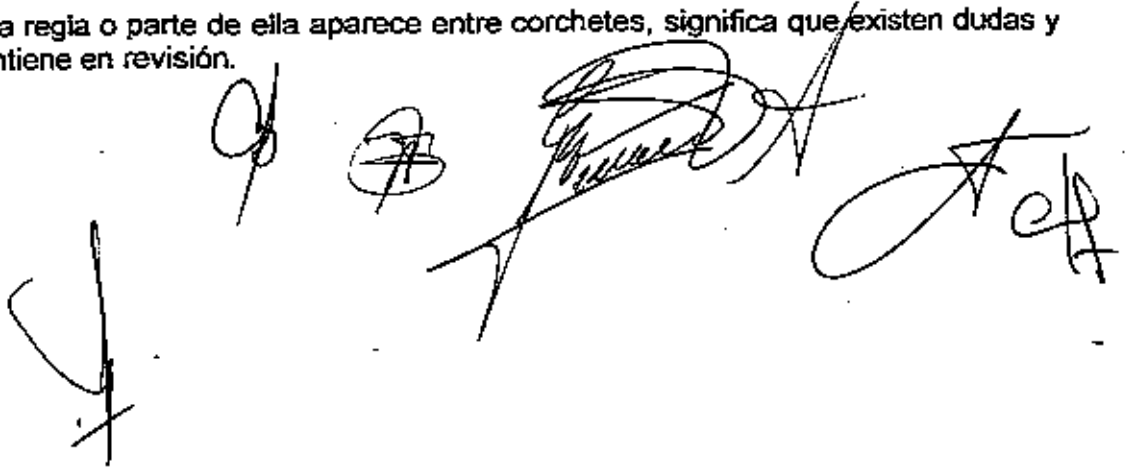
Paraguay - Adan Villaiba: preferal@rieder.net.py

Uruguay - Carlos Ormaechea: delea@armada.gub.uy
ormaeche@adinet.com.uy



El grupo acuerda que cada integrante comunicará al resto cualquier cambio de estas direcciones, como así también toda nueva nominación para integrar el grupo.

7. Cuando una regla o parte de ella aparece entre corchetes, significa que existen dudas y que se mantiene en revisión.

A collection of handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there is a large stylized signature, a smaller signature, a circled signature, a signature with a large flourish, and a signature with the letters 'ep' written below it.

**ANEXO III
ADEQUAÇÃO DO MARPOL
(MINUTA DO REGULAMENTO)**

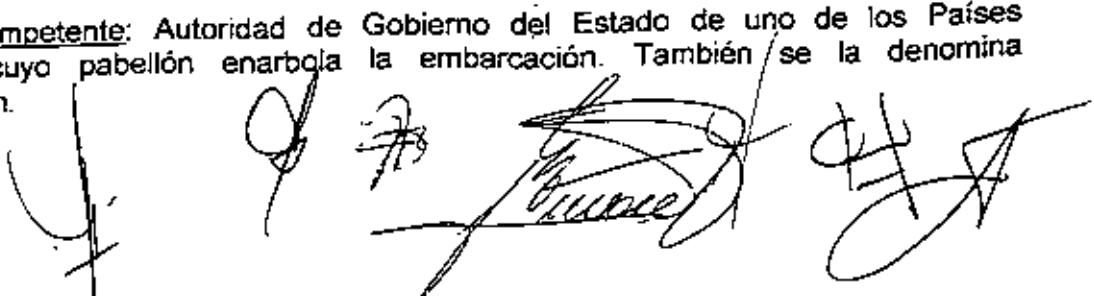
ARTICULADO GENERAL

Artículo 1
Definiciones

- 1) Sustancia perjudicial: Se entiende cualquier sustancia cuya introducción en las aguas de la Hidrovía pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio acuático, menoscabar sus alicientes recreativos o entorpecer sus usos legítimos y, en particular, toda sustancia sometida a control de conformidad con el presente Reglamento.
- 2) Descarga: En relación con las sustancias perjudiciales o con efluentes que contengan tales sustancias, se entiende cualquier derrame procedente de una embarcación por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento.

El término descarga no incluye:

- Ni las operaciones de vertimiento en el sentido que se da a este término en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias adoptado en Londres el 13 de noviembre de 1972, las que están expresamente prohibidas en el Art. 90 del Protocolo de Seguridad y Navegación;
 - Ni el derrame de sustancias perjudiciales directamente resultantes de la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento, en instalaciones río adentro, de los recursos minerales de los fondos fluviales;
 - Ni el derrame de sustancias perjudiciales con objeto de efectuar trabajos lícitos de investigación científica acerca de la reducción o control de la contaminación.
- 3) Embarcación: Se entiende toda construcción flotante destinada a navegar ya sea propulsada por sus propios medios o mediante el auxilio de otra. El término buque, a los efectos del presente Reglamento, será considerado equivalente.
 - 4) Embarcación de la Hidrovía: Es toda embarcación matriculada en el registro de un País Signatario como embarcación de la Hidrovía.
 - 5) Países Signatarios: Países que han firmado el Acuerdo de "Santa Cruz de la Sierra" sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).
 - 6) Autoridad Competente: Autoridad de Gobierno del Estado de uno de los Países Signatarios cuyo pabellón enarboló la embarcación. También se la denomina Administración.



- 7) Organización reconocida: Es toda Sociedad de Clasificación u otra organización, cuyos reconocimientos, inspecciones, habilitaciones, pruebas, aprobaciones y certificaciones, se encuentran convalidadas mediante un acuerdo o reglamentación oficial que encuadre la actuación de las mismas en nombre de la Autoridad Competente.
- 8) [Estado Rector del Puerto: Autoridad con jurisdicción en puertos o muelles de un País Signatario, encargada de velar por la prevención de la contaminación que pueda ser causada por un buque de bandera extranjera surto en los mismos.]
(Se seguirá analizando en función de lo establecido en el Reglamento de Inspecciones y en el Acuerdo de Vía del Mar)

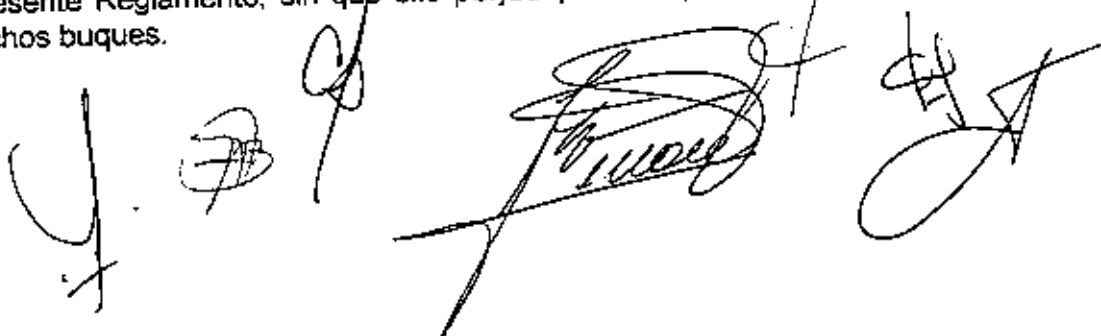
Artículo 2

Ambito de aplicación

El presente Reglamento se aplicará a toda embarcación matriculada en el registro de un País Signatario como embarcación de la Hidrovía.
(analizar si todos los Países Signatarios tienen una legislación nacional para prevenir la contaminación, que se aplicaría, cuando correspondiera, a los buques extranjeros que naveguen por la Hidrovía)

Nada de lo dispuesto en el presente artículo se interpretará en el sentido de que deroga o amplía los derechos soberanos de las Partes, en virtud del derecho internacional, sobre los fondos fluviales y su subsuelo adyacentes a sus costas, a los efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales.

El presente Reglamento no se aplicará a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte adoptará las medidas oportunas para garantizar que dentro de lo razonable y practicable, tales buques de propiedad o servicio estatal actúen en consonancia con el propósito y la finalidad del presente Reglamento, sin que ello perjudique las operaciones o la capacidad operativa de dichos buques.



PROYECTO DE ADECUACION DEL ANEXO I DEL MARPOL

INDICE TEMATICO

Capítulo 1 – Generalidades

Regla 1	Definiciones
Regla 2	Ambito de aplicación
Regla 3	Exenciones
Regla 4	Excepciones
Regla 5	Equivalentes

Capítulo 2 – Reconocimientos y certificación

Regla 6	Reconocimientos y certificación
Regla 7	Expedición de certificados
Regla 8	Expedición del certificado por otro gobierno
Regla 9	Modelo del certificado
Regla 10	Duración del certificado
Regla 11	Supervisión por el Estado Rector del Puerto

Capítulo 3 – Prescripciones relativas a las salas de máquinas de todos los buques

Parte A: Control de las descargas operacionales

Regla 12	Control de las descargas de hidrocarburos
Regla 13	Separación de los hidrocarburos del agua de lastre y prohibición transporte de hidrocarburos en el pique de proa
Regla 14	Libro registro de hidrocarburos

Parte B: Equipo

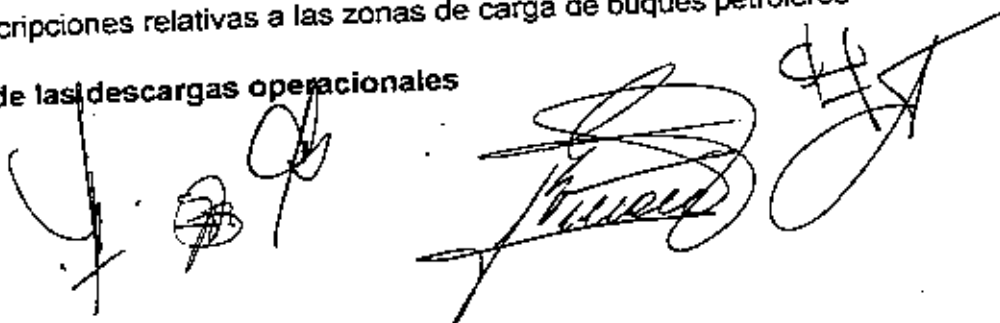
Regla 15	Equipo filtrador de hidrocarburos
----------	-----------------------------------

Parte C: Construcción

Regla 16	Tanques para residuos de hidrocarburos (fangos)
[Regla 17 (ver si es necesaria)]	Conexión universal a tierra]

Capítulo 4 – Prescripciones relativas a las zonas de carga de buques petroleros

Parte A: Control de las descargas operacionales



Regla 18 Control de las descargas de hidrocarburos
Regla 19 Retención de los hidrocarburos a bordo
Regla 20 Libro registro de hidrocarburos

Parte B: Construcción

Regla 21 Tanques de decantación
Regla 22 Instalación de bombas, tuberías y dispositivos de
descarga
Regla 23 Prescripciones relativas al doble casco
Regla 24 Compartimentado y estabilidad.

Parte C: Control de descargas operacionales

Regla 25 Control de las descargas de hidrocarburos
Regla 26 Retención de los hidrocarburos a bordo
Regla 27 Libro registro de hidrocarburos

Capítulo 5 – Prevención de la contaminación derivada de sucesos que entrañan contaminación por hidrocarburos

Regla 28 Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos

Capítulo 6 – Instalaciones de recepción

Regla 29 Instalaciones de recepción

Capítulo 7 – Prescripciones para las plataformas de perforación y otras plataformas

Regla 30 Prescripciones para las plataformas de perforación y otras plataformas

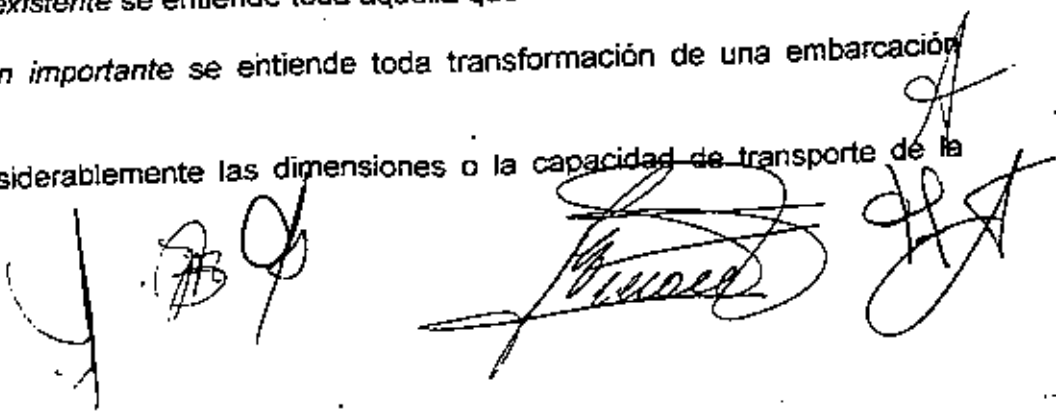
Capítulo 1 – Generalidades

Regla 1

Definiciones

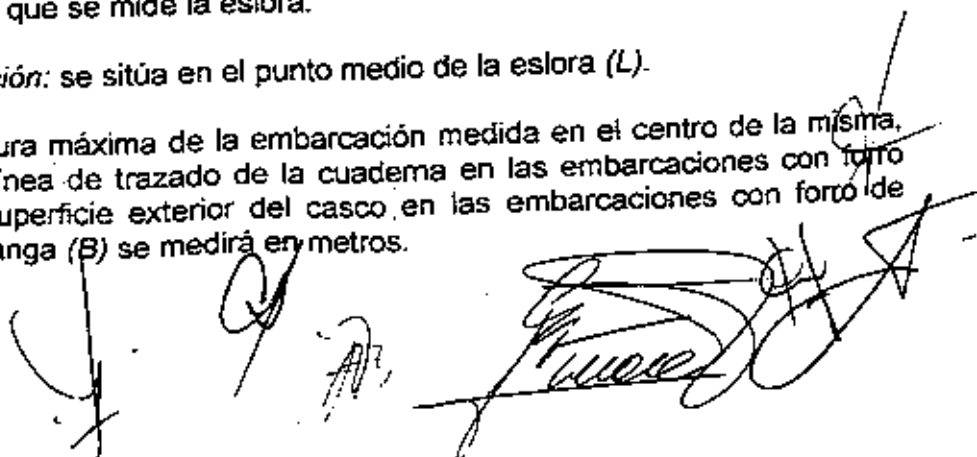
A los efectos del presente Anexo:

- 1) Por *hidrocarburos* se entiende el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fueloil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación (distintos de los de tipo petroquímico que están sujetos a las disposiciones del Anexo II del presente Reglamento) y, sin que ello limite la generalidad de la enumeración precedente, las sustancias que figuran en la lista del apéndice I de este anexo.
- 2) Por *mezcla oleosa* se entiende cualquier mezcla que contenga hidrocarburos.
- 3) Por *combustible líquido*, se entiende todo hidrocarburo utilizado como combustible para la maquinaria propulsora y auxiliar del buque en que se transporta dicho combustible.
- 4) Por *petrolero* se entiende toda embarcación construida o adaptada para transportar principalmente hidrocarburos a granel en sus espacios de carga; este término comprende las embarcaciones de carga combinadas y las "embarcaciones tanque quiniqueras", tal como se definen estas últimas en el Anexo II del presente Reglamento, cuando estén transportando un cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel.
(se ha decidido incluir a las embarcaciones gaseras cuando estén transportando un cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel)
- 5) Por embarcación de carga combinada se entiende todo petrolero proyectado para transportar indistintamente hidrocarburos o cargamentos sólidos a granel.
- 6) Por *embarcación nueva* se entiende:
 - a) toda embarcación cuya quilla sea colocada, o que se halle en fase análoga de construcción, en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento o posteriormente; o
 - b) toda embarcación que sea sometida a una transformación importante, cuyo inicio tenga lugar en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento o posteriormente; o
 - c) toda embarcación que se incorpore a la matrícula de un País Signatario con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento o posteriormente.
- 7) Por *embarcación existente* se entiende toda aquella que no es nueva
- 8) Por *transformación importante* se entiende toda transformación de una embarcación existente:
 - a) que altere considerablemente las dimensiones o la capacidad de transporte de la embarcación; o



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature that appears to be 'P. S. S. S.' and several other initials.

- b) que haga que cambie el tipo de embarcación; o
c) que se efectúe, en opinión de la Administración, con la intención de prolongar considerablemente la vida de la embarcación; o
d) que de algún otro modo altere la embarcación hasta tal punto que si fuera una embarcación nueva quedaría sujeto a las disposiciones pertinentes del presente Reglamento que no le son aplicables como embarcación existente.
(ver las interpretaciones unificadas y analizar si corresponde agregar alguna)
- 9) Por *zona especial* se entiende cualquier extensión de la Hidrovía en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones hidrográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico fluvial, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del río por hidrocarburos.
- 10) Por *tanque* se entiende todo espacio cerrado que esté formado por la estructura permanente de una embarcación y esté proyectado para el transporte de líquidos a granel.
- 11) Por *tanque lateral* se entiende cualquier tanque adyacente al forro exterior en los costados de la embarcación.
- 12) Por *tanque central* se entiende cualquier tanque situado del lado interior de un mamparo longitudinal.
- 13) Por *tanque de decantación*, se entiende todo tanque que esté específicamente destinado a recoger residuos y aguas de lavado de tanques, y otras mezclas oleosas.
- 14) Por *lastre separado* se entiende el agua de lastre que se introduce en un tanque que está completamente separado de los servicios de carga de hidrocarburos y de combustible líquido para consumo, y que está permanentemente destinado al transporte de lastre o al transporte de lastre o cargamentos que no sean ni hidrocarburos ni otras sustancias perjudiciales, tal como se definen éstas en el presente Reglamento.
- 15) *Eslora (L)*: se toma como eslora el 96% de la eslora total en una flotación situada al 85% del puntal mínimo de trazado medido desde el canto superior de la quilla, o la eslora tomada en esa línea de flotación medida desde el canto exterior de la roda hasta el eje de la mecha del timón en dicha flotación, si ésta fuera mayor. En las embarcaciones proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se medirá la eslora será paralela a la flotación de proyecto. La eslora (L) se medirá en metros.
- 16) *Perpendiculares de proa y de popa*: se tomarán en los extremos de proa y de popa de la eslora (L). La perpendicular de proa pasará por la intersección del canto exterior de la roda con la flotación en que se mide la eslora.
- 17) *Centro de la embarcación*: se sitúa en el punto medio de la eslora (L).
- 18) *Manga (B)* es la anchura máxima de la embarcación medida en el centro de la misma, y se medirá hasta la línea de trazado de la cuaderna en las embarcaciones con forro metálico, y hasta la superficie exterior del casco en las embarcaciones con forro de otros materiales. La manga (B) se medirá en metros.



19) *Peso muerto (DW)* es la diferencia, expresada en toneladas métricas, entre el desplazamiento de una embarcación en agua de densidad igual a 1,025 con la flotación correspondiente al menor francobordo asignado de acuerdo con el Reglamento de Francobordo y Estabilidad para las Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná, y el peso de la embarcación vacía.

20) Por *peso de la embarcación vacía*, valor que se expresa en toneladas métricas, se entiende el desplazamiento de una embarcación sin carga, combustible, aceite lubricante, agua de lastre, agua dulce y agua de alimentación de calderas en los tanques, y sin provisiones de consumo ni pasajeros y tripulantes y sus efectos.

21) *Permeabilidad* de un espacio es la relación entre el volumen de ese espacio que se supone ocupado por agua y su volumen total.

(A medida que se avance en la adaptación se verá si algunas de las definiciones están de más, y si faltan otras)

Regla 2

Ambito de aplicación

1) A menos que se prescriba expresamente otra cosa, las disposiciones del presente anexo se aplicarán a todas las embarcaciones matriculadas en el registro de un País Signatario como embarcación de la Hidrovía.

(analizar si todos los Países Signatarios tienen una legislación nacional para prevenir la contaminación, que se aplicaría, cuando corresponda, a los buques extranjeros que naveguen por la Hidrovía)

2) Cuando en un espacio de carga de un petrolero se transporte un cargamento que esté sujeto a lo dispuesto en el Anexo II del presente Reglamento se aplicarán también las prescripciones pertinentes de dicho Anexo II.

Regla 3

Exenciones

a) Los aliscafos, aerodeslizadores y demás embarcaciones de tipo nuevo (naves de semisuperficie, naves sumergibles, etc.), cuyas características de construcción no permitan aplicar, por irrazonable o impracticable, alguna cualquiera de las normas de construcción y equipo previstas en los capítulos II y III de este anexo, podrán ser eximidos por la Administración de cumplir tales normas siempre que la construcción y el equipo del buque ofrezca protección equivalente contra la contaminación por hidrocarburos, habida cuenta del servicio a que esté destinada la embarcación.

b) Los pormenores referentes a toda exención de esta índole que pueda conceder la Administración constarán en el certificado prescrito por la regla 7 del presente anexo.

c) La Administración que autorice tal exención comunicará a la Comisión del Acuerdo, lo antes posible, pero desde luego dentro de un plazo que no pase de noventa días, los pormenores y razones de esa exención, y la Comisión del Acuerdo los transmitirá



a los otros Países Signatarios para información y para que se tomen las medidas que puedan resultar oportunas.

Regla 4
Excepciones

Las reglas 12 y 18 del presente Anexo no se aplicarán:

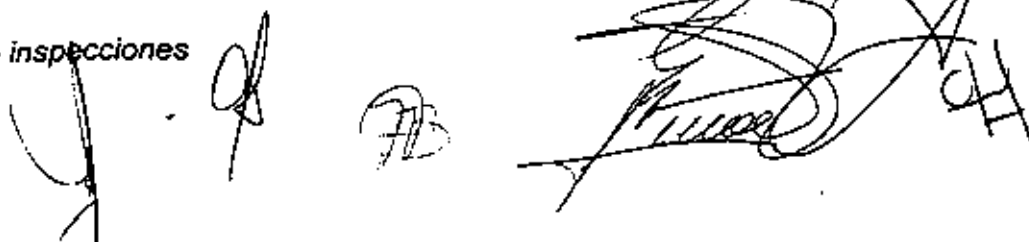
- a la descarga en el río de hidrocarburos o de mezclas oleosas cuando sea necesaria para proteger la seguridad de la embarcación o para salvar vidas en el río;
- a la descarga en el río de hidrocarburos o de mezclas oleosas resultante de averías sufridas por una embarcación o por sus equipos:
 - i. siempre que después de producirse la avería o de descubrirse la descarga se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para eliminar o reducir a un mínimo tal descarga; y
 - ii. salvo que el propietario o el capitán hayan actuado ya sea con la intención de causar la avería, o con imprudencia temeraria y a sabiendas de que con toda probabilidad iba a producirse una avería; o
- a la descarga en el río de sustancias que contengan hidrocarburos, previamente aprobadas por la Administración, cuando sean empleadas para combatir casos concretos de contaminación a fin de reducir los daños resultantes. Toda descarga de esta índole quedará sujeta a la aprobación de cualquier gobierno con jurisdicción en la zona donde se tenga intención de efectuar la descarga.

Regla 5
Equivalentes

- 1) La Administración puede autorizar a bordo de una embarcación instalaciones, materiales, equipos o aparatos en sustitución de los prescritos por el presente anexo, si tales instalaciones, materiales, equipos o aparatos son por lo menos tan eficaces como los prescritos por el presente anexo. Esta facultad de la Administración no le permitirá autorizar que se sustituyan, como equivalentes, las normas de proyecto y construcción prescritas en las reglas de este anexo por métodos operativos cuyo fin sea controlar las descargas de hidrocarburos.
- 2) La Administración que autorice instalaciones, materiales, equipos o aparatos en sustitución de los prescritos por el presente anexo, comunicará a la Comisión del Acuerdo los pormenores de tal sustitución, en un plazo no mayor de noventa días, a fin de que sean transmitidos a los otros Países Signatarios para información y para que se tomen las medidas que puedan resultar oportunas.

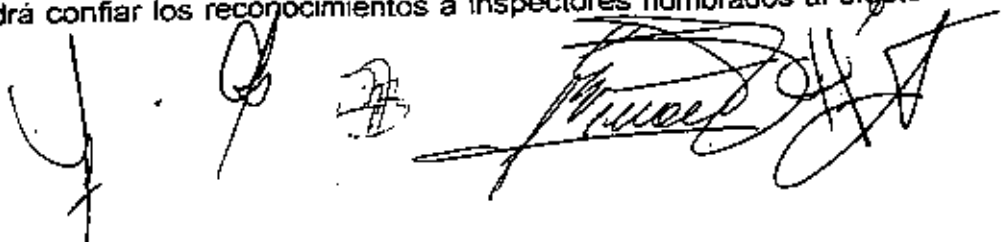
Capítulo 2 – Reconocimientos y certificación

Regla 6
Reconocimientos e inspecciones

The image shows several handwritten signatures and initials in black ink. On the left, there are three distinct signatures. In the center, there are the initials 'FB'. On the right, there is a large, complex signature that appears to be 'J. Lopez' or similar, with a smaller signature above it and the initials 'CH' to its right.

(Analizar donde se incluirán los detalles de los procedimientos a seguir en los distintos reconocimientos)

- 1) [Toda embarcación cuyo arqueado bruto sea igual o superior a [150] será objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación:]
(Analizar el límite de aplicación para petroleros y no petroleros)
 - a) Un reconocimiento inicial antes de que el certificado exigido en virtud de la regla 7 del presente Anexo haya sido expedido por primera vez. El reconocimiento comportará una inspección completa de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural y los materiales de la embarcación, en la medida en que ésta esté sujeta a lo dispuesto en el presente Anexo. Este reconocimiento será tal que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural y los materiales cumplen con las prescripciones aplicables del presente Anexo.
 - b) Un reconocimiento periódico o de renovación del certificado, realizado de tal modo que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural y los materiales cumplen con todas las prescripciones del presente Anexo. Este reconocimiento se llevará a cabo dentro de los tres meses previos al vencimiento del certificado que se haya expedido en virtud de la regla 7 del presente Anexo.
 - c) Un reconocimiento intermedio durante el periodo de validez del certificado, realizado de tal modo que garantice que el equipo y las bombas y tuberías correspondientes, incluidos los separadores de agua e hidrocarburos y los sistemas de filtración de hidrocarburos cumplen con todas las prescripciones aplicables del presente anexo y están en buen estado de funcionamiento. Este reconocimiento intermedio se efectuará no más de seis meses antes ni más de seis meses después de transcurrida la mitad del periodo de validez del certificado que se haya expedido en virtud de la regla 7 del presente anexo, y se consignará en dicho certificado para convalidarlo.
 - d) Reconocimientos anuales durante el periodo de validez del certificado, realizados de tal modo que garanticen que la embarcación y su equipo continúan siendo en todos los sentidos satisfactorios para el servicio a que está destinada la embarcación. Estos reconocimientos se efectuarán anualmente no más de tres meses antes ni más de tres meses después de la fecha que coincida en día y mes con la del vencimiento del certificado que se haya expedido en virtud de la regla 7 del presente anexo, y se consignarán en dicho certificado para convalidarlo.
- 2) [Respecto a las embarcaciones que no estén sujetas a lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente regla, cada Administración dictará medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables del presente anexo.]
(Analizar esta regla y su implementación y control)
- 3) a) Los reconocimientos de las embarcaciones dispuestos en el párrafo 1) de la presente regla, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials in black ink. On the left, there is a large, stylized signature that appears to be 'Y'. To its right are several smaller, less distinct signatures and initials, including one that looks like 'G' and another that is more complex and illegible. The largest signature on the right side is a dense, cursive scribble that is difficult to decipher.

o a organizaciones reconocidas por ella. Asimismo, los reconocimientos podrán ser realizados por otros Países Signatarios a petición de la Administración.

- b) Toda Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones, facultará a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:
- i. exigir la realización de reparaciones en la embarcación; y
 - ii. realizar reconocimientos e inspecciones cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

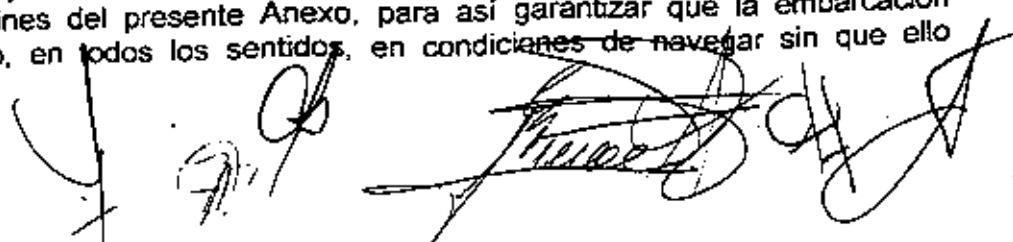
La Administración notificará a la Comisión del Acuerdo cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad, para que, puesto esto en conocimiento de los otros Países Signatarios, se informe a sus funcionarios.

(ver el tema de la comunicación)

- c) Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida dictaminen que el estado de la embarcación o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado, o es tal que la embarcación no puede zarpar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio acuático por los daños que pueda ocasionarle, harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas. En caso que actúen un inspector nombrado o una organización reconocida, inmediatamente comunicarán los pormenores del hecho a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, será retirado el certificado y, en caso que actúen un inspector nombrado o una organización reconocida, esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando la embarcación se encuentre en un puerto de otro País Signatario, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados, toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trate, tomará las medidas necesarias para que la embarcación no zarpe mientras suponga un riesgo inaceptable para el medio acuático por los daños que pueda ocasionarle, pudiendo autorizar su salida del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones apropiado que estando disponible se encuentre más próximo, en condiciones que sean adecuadas para prevenir el citado riesgo del medio acuático.

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

- 4) a) La embarcación y su equipo serán mantenidos de modo que se conserven ajustados a las disposiciones del presente Anexo, para así garantizar que la embarcación seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de navegar sin que ello



suponga un riesgo inaceptable para el medio acuático por los daños que pueda ocasionarle.

- b) Una vez realizado cualquiera de los reconocimientos de la embarcación en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente regla, no se podrá efectuar ningún cambio en la estructura, el equipo, los sistemas, la disposición estructural o los materiales que fueron objeto de reconocimiento, sin previa autorización de la Administración, excepto cuando se trate del recambio de dispositivos accesorios.
- c) Siempre que una embarcación sufra un accidente o que se le descubra algún defecto que afecte considerablemente su integridad, o que afecte la eficacia o la integridad de la parte de su equipo que esté sujeta a lo dispuesto en el presente Anexo, el capitán o el propietario de la embarcación informarán lo antes posible a la Administración, a la organización reconocida o al inspector nombrado, encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar alguno de los reconocimientos prescritos en el párrafo 1) de la presente regla, o un reconocimiento adicional, tal como se define éste en el punto 2.1.5 del Reglamento de Inspecciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Cuando la embarcación se encuentre en un puerto de otro País Signatario, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

Regla 7

Expedición de certificados

(Dado que el Reglamento de Inspecciones sólo contempla los aspectos referidos a seguridad, deberá analizarse si esta regla debe incorporarse al mismo o quedar en el presente Reglamento)

- 1) [A toda embarcación cuyo arqueado bruto sea igual o superior a [150] se le expedirá, una vez efectuado un reconocimiento de acuerdo con las disposiciones del apartado a) de la regla 6 1) del presente Anexo, un Certificado de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos para la Hidrovía.]
(Analizar el límite de aplicación para petroleros y no petroleros)
- 2) Tal certificado será expedido por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En cualquier caso, la Administración asume la total responsabilidad del certificado.

Regla 8

Expedición del certificado por otro gobierno

- 1) El Gobierno de uno de los Países Signatarios puede, a requerimiento de la Administración, efectuar un reconocimiento de una embarcación y, si estima que cumple las disposiciones del presente anexo, expedir o autorizar la expedición a esa embarcación de un Certificado de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos para la Hidrovía, de conformidad con el presente anexo.
- 2) El Gobierno que actúe en función de lo indicado en el párrafo 1) de la presente regla, remitirá, lo más pronto posible, una copia del certificado y otra del informe de reconocimiento, a la Administración que haya hecho el requerimiento.



- 3) Se hará constar en el certificado que ha sido expedido a petición de la Administración, y se le dará la misma fuerza e igual validez que al expedido de acuerdo con la regla 7 del presente anexo.
- 4) No se expedirá el Certificado de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos para la Hidrovía, a ninguna embarcación que no sea una embarcación de la Hidrovía.

Regla 9

Modelo del certificado

El Certificado de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos para la Hidrovía, será redactado en el idioma oficial del País Signatario que lo otorgue, conforme al modelo que figura en el apéndice II del presente Anexo.

Regla 10

Duración del certificado

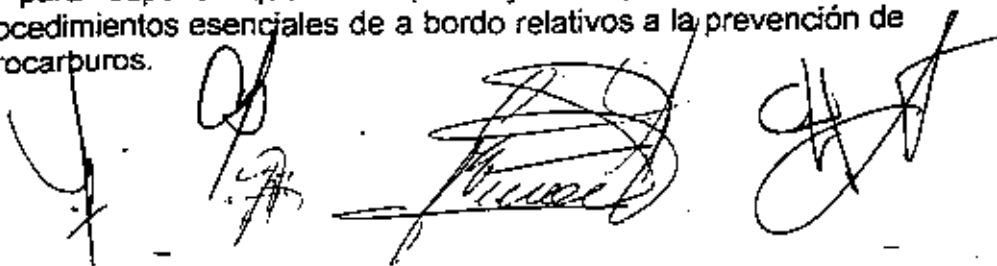
- 1) El Certificado de prevención de la contaminación por hidrocarburos para la Hidrovía se expedirá para un período que especificará la Administración y que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expedición.
- 2) Un certificado perderá su validez si se han efectuado reformas importantes que afecten a la construcción, el equipo, los sistemas, la disposición estructural o los materiales prescritos sin previa autorización de la Administración, excepto cuando se trate del recambio de [dispositivos accesorios], o que no se hayan efectuado los reconocimientos intermedios y anuales que se prescriben en los apartados c) y d) de la regla 6 1) del presente Anexo, dentro de las fechas allí establecidas.
- 3) El certificado expedido a una embarcación perderá también su validez cuando dicha embarcación cambie su pabellón por el de otro Estado. En el caso de un cambio de pabellón entre Países Signatarios, el Gobierno del país cuyo pabellón la embarcación tenía antes derecho a enarbolar, transmitirá lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta, una copia del certificado que llevaba la embarcación antes del cambio y, si está disponible, una copia del informe del reconocimiento pertinente. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando la Administración se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con todo lo prescrito en los apartados a) y b) de la regla 6 4) del presente Anexo.

Regla 11

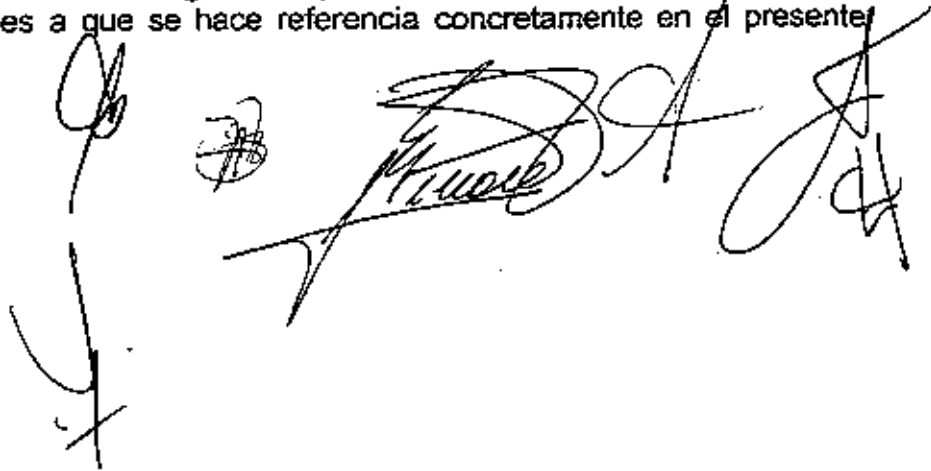
Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado Rector del Puerto

(Analizar donde se incluirán los detalles de los procedimientos a seguir en las supervisiones de las prescripciones operacionales)

- 1) Una embarcación que esté en un puerto de otro País Signatario está sujeta a inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicho País en lo que concierne a las prescripciones operacionales en virtud del presente anexo, cuando existan claros indicios para suponer que el capitán y la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación por hidrocarburos.



- 2) Si se dan las circunstancias mencionadas en el párrafo 1) de la presente regla, el Estado Rector del Puerto tomará las medidas necesarias para que la embarcación no zarpe hasta que se haya resuelto la situación de conformidad con lo prescrito en el presente Anexo.
- 3) Los procedimientos relacionados con las inspecciones por el Estado Rector del Puerto estipulados en el punto 2.3 del Reglamento de Reconocimientos, Inspecciones y Certificados para embarcaciones de la Hidrovía, se aplicarán a la presente regla.
- 4) Ninguna disposición de la presente regla se interpretará de manera que se limiten los derechos y obligaciones de un País Signatario que lleve a cabo la supervisión de las prescripciones operacionales a que se hace referencia concretamente en el presente Reglamento.

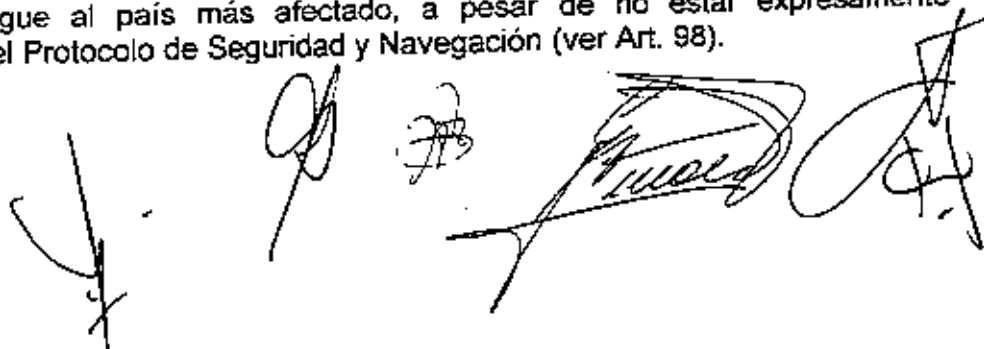
The image shows several handwritten signatures and stamps. On the left, there is a vertical signature. In the center, there is a circular stamp with some illegible text inside. To the right of the stamp, there are two large, overlapping handwritten signatures. The signatures are written in black ink on a white background.

ANEXO IV

Comando de las Operaciones de Control de Derrames en Aguas de Jurisdicción Compartida.

Analizado el contenido de los Artículos 41, 44, 97 y 98 del Protocolo de Seguridad y Navegación, que relacionan el tema mencionado con el referido al Comando de Operaciones de Búsqueda y Salvamento en aguas de jurisdicción compartida, los integrantes del Grupo llegan a las siguientes conclusiones, según los diferentes casos que podrían llegar a plantearse:

1. En cualquier caso, en una zona de jurisdicción compartida por dos países, el primero que tome conocimiento de un derrame, podrá iniciar las operaciones de lucha contra la contaminación (ver Art. 98 y 44).
2. En caso que en una zona de jurisdicción compartida por dos países, se produjera un derrame desde una embarcación que enarbole la bandera de uno de ellos, el Comando de las Operaciones de Control de Derrames sería asumido por el país de la bandera de la embarcación (Ver Art. 97 y 41). Si se diera el caso que el país más afectado por derrame fuera el otro país que comparte la jurisdicción en la zona, sería recomendable que el país de la bandera del buque le delegue el Comando de las Operaciones de Control de Derrames, a pesar de no estar expresamente establecido así en el Protocolo de Seguridad y Navegación (ver Art. 98).
3. En caso que en una zona de jurisdicción compartida por dos países, se produjera un derrame desde una embarcación que enarbole la bandera de otro país, el Comando de las Operaciones de Control de Derrames debería ser asumido por el país de la margen izquierda o derecha, según sea que la embarcación navegara aguas arriba o abajo, respectivamente (ver Art. 97 y 41). Si se diera el caso que el país más afectado por derrame fuera el otro país que comparte la jurisdicción en la zona, sería recomendable que el país al que le corresponde asumir el Comando de las Operaciones de Control de Derrames, lo delegue al país más afectado, a pesar de no estar expresamente establecido así en el Protocolo de Seguridad y Navegación (ver Art. 98).

The bottom of the page contains several handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there is a vertical signature, a circular initial, a small scribble, a large signature that appears to read 'J. M. ...', and another large signature on the far right.

Ata do Grupo Técnico III

Regime de Reembolso pelos Gastos Decorrentes de Operações de Combate à População Produzida por embarcações

Na cidade de Cuiabá, República Federativa do Brasil, durante os dias 23, 24 e 25 do mês de Outubro de dois mil, reuniu-se o Grupo Técnico nº 3 sob a Presidência e com a Relatoria do Capitão - de - Mar- e- Guerra Ary Cavalieri Brandão Junior, integrante da Delegação do Brasil.

A lista de participantes está constando do anexo a esta Ata.

O grupo tratou do seguinte tema:

Regime de reembolso pelos gastos decorrentes de operações de combate à poluição produzida por embarcações.

A reunião iniciou sem a presença de representantes do Paraguai e nenhuma Delegação trouxe perito em matéria de seguros marítimos.

O representante do Brasil abriu a reunião, apresentando o fato de que após consulta formulada a especialistas de seguros brasileiros e a representante de P&Y, foi informado que não existe um teto mínimo de cobertura para acidentes marítimos, que cada situação deve ser negociada entre o interessado (proprietário/Amador) e o segurador.

Os representantes das outras Delegações ficaram de fazer consulta em seus países, a fim de verificar se ocorre fato semelhante ao apresentado pelo representante brasileiro.

A Delegação da Argentina manifestou o interesse em fazer constar de Ata, a intenção de avançar uma instrumentação sobre a situação prevista no 3º parágrafo do artigo 99 do Protocolo Adicional Sobre Navegação e Segurança que prevê:

"Quando um país signatário houver requerido colaboração de outro, e este não conseguir obter no âmbito administrativo, o pagamento por parte do responsável, a fim de obter o reembolso dos gastos que realizou, os ditos gastos serão reembolsados pelo país signatário requerente, o qual poderá acionar juridicamente o responsável pelo acidente de contaminação".

A Delegação Argentina se comprometeu a apresentar num prazo de 60 dias uma proposta de instrumentação para o referido tema.

Ficou acordado pelas Delegações, que deve ser dada atenção especial ao previsto no Art.4º do Protocolo Adicional Sobre Seguros, no tocante ao fato das embarcações possuírem o

[Handwritten signature and initials]
13
[Handwritten signature]

Lista de Participantes
Grupo Técnico Nº 3

Anexo

ARGENTINA

- Sub Pref. Abogado - Carlos Figueroa - P.N.A.
- Dr^a. Beatriz Cristina Melendez -Comissão da Hidrovia
Paraguay - Paraná

BOLÍVIA

- T.N Marco Antonio Arispe Jarjuri - Sub Chefe de Inspeções
do R.I.B.B
- Eng. Leônidas Ferrufino C. - Assessor Geral de Assuntos
Marítimos.

BRASIL

- CMG Ary Cavalieri Brandão Júnior - Marinha do Brasil/
Diretoria de Portos e Costas

PARAGUAY

URUGUAY

- Dr^a. Marina Legazcue - Diretora Nacional de Transportes
Marítimo e Fluvial
- CF (CP) Juan P. Ambrosio - Prefectura Nacional Naval.

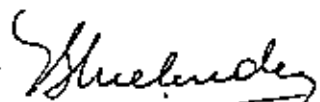
Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a signature that appears to be 'Ly.' and another that looks like 'Jul.' with a large circular mark below it.

certificado de cobertura P&Y, sem o qual poderão ficar impedidas de navegar.

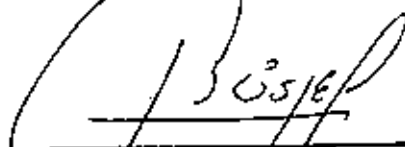
Fica registrada, também, a solicitação para que o CIH instrua as Administrações para o fiel cumprimento do referido Artigo.

As Delegações da Argentina, Bolívia e Uruguai desejam expressar à Delegação do Brasil seus mais sinceros agradecimentos pela hospitalidade e facilidades de trabalho brindadas para esta Reunião.

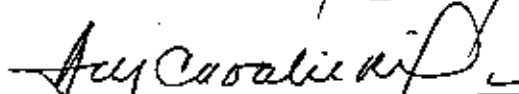
O grupo técnico encerrou suas deliberações no dia 25 de Outubro do corrente ano, com a aprovação da presente Ata.



República Argentina

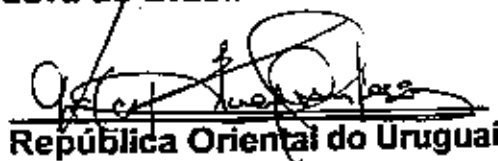


República da Bolívia



República Federativa do Brasil

República do Paraguai



República Oriental do Uruguai

ANEXO V

ACTA DEL GRUPO AD-HOC

En la ciudad de Cuiabá, los días 24 Y 25 de octubre de 2000 se reunió el Grupo Ad-hoc para dar cumplimiento al mandato de la Reunión Extraordinaria de Jefes de Delegación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH), celebrada en la Ciudad de Buenos Aires el día 1° de junio de 2000. El Grupo sesionó con la participación de los representantes acreditados por los países miembros cuya nomina figura en Anexo. Luego de un intercambio de opiniones sobre lo encomendado, el Grupo acordó elevar al CIH las siguientes propuestas:

- 1- Efectivizar lo dispuesto en el Capítulo VI, artículo 7° del Estatuto vigente, para lo cual se deberán encaminar las acciones conducentes a la suscripción del Acuerdo de Sede. A tal efecto la Delegación argentina se comprometió a elaborar un proyecto de Acuerdo, que será remitido a las demás Delegaciones, y considerado en la próxima reunión del Grupo;
- 2- Solicitar a la Secretaría Ejecutiva que presente en el menor tiempo posible un proyecto de Estructura Institucional de la Secretaría para su consideración en el Grupo. La Secretaría deberá asimismo elaborar las estimaciones de los costos de funcionamiento a fin de examinar la aplicación del Artículo 20° inciso j) y del Artículo 21;
- 3- Bajo las condiciones más adecuadas, se confiera a la Secretaría Ejecutiva, el mandato de realizar las operaciones bancarias que sean necesarias a los efectos de la aplicación de los Artículos 6° incisos e), h), i) y l), 20 inciso g) del Estatuto y 15 inciso g) del Reglamento y en las demás disposiciones relacionadas con estas materias.
- 4- Efectivizar y adecuar las disposiciones transitorias que a la fecha han perdido vigencia. Al efecto la Secretaría Ejecutiva presentó el siguiente texto:

"ARTICULO 23 – El Gobierno de la República Argentina se hará cargo de los gastos de mantenimiento y operación de la Secretaría Ejecutiva, así como de los sueldos del Secretario Ejecutivo y del personal técnico-administrativo de la misma, durante el período comprendido entre la entrada en vigor del presente estatuto y la completa integración del presupuesto conforme a lo dispuesto en el artículo 21.


Parágrafo Único: Para este período el cargo de Secretario Ejecutivo será propuesto por el país sede".

Atendiendo a la evolución del Programa de la Hidrovía Paraguay – Paraná, y con la finalidad de alcanzar un mayor dinamismo en el logro de sus objetivos, surge la conveniencia de analizar posibles nuevas propuestas en relación con el articulado del Estatuto, para cuyo efecto se requiere el mandato del CIH.-

El Grupo concluyó sus deliberaciones, expresando a la Delegación de Brasil sus más sinceros agradecimientos por la hospitalidad y el apoyo brindado en ocasión de la presente reunión.



REPUBLICA ARGENTINA



REPUBLICA DE BOLIVIA

Marcos Oliveira Amalás

REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL



REPUBLICA DEL PARAGUAY



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

MM

**ANEXO
LISTA DE REPRESENTANTES**

GRUPO AD HOC

ARGENTINA

- Lic. Gustavo GREEN
Ministerio de Relaciones Exteriores
Comercio Internacional y Culto
- Dr. Marcelo ERCOLI
Asesor Subsecretaria de Transporte por Agua y Puertos

BOLIVIA

- Lic. Guillermo LORIA
Director General de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
- Ing. Leonidas FERRUFINO C.
Asesor General Asuntos Maritimos
Ministerio de Defensa Nacional

BRASIL

- Sr. Marcio OLIVEIRA DORNELLES
Asistente de Jefe de Delegación del Brasil

PARAGUAY

- Consejera Graciela CABALLERO BAEZ
Directora de Cuenca del Plata y Navegación Fluvial
- Dr. Gregorio LEZCANO PAEZ
Relaciones Internacionales ANNP.

URUGUAY

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

M

ATA DO GRUPO ASSESSOR NAVAL

Cuiabá, 23 e 24 de outubro de 2000

I. Os representantes das Marinhas no Grupo Assessor Naval do Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto Cáceres, Nova Palmira), se reuniram na cidade de Cuiabá nos dias 23 e 24 de outubro de 2000.

II. A representação de cada Marinha esteve a cargo dos senhores:

Contra-Almirante Arturo Julio Cancela
COMANDANTE DA ÁREA NAVAL ATLÂNTICA
ARMADA ARGENTINA

Capitão de Navio DAEN Gustavo Zalles Medrano
DIRETOR GERAL DE INTERESSES MARÍTIMOS,
FLUVIAIS E LACUSTRES
ARMADA BOLIVIANA

Contra-Almirante João Afonso Prado Maia de Faria
SUBCHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA
MARINHA DO BRASIL

Capitão de Navio DEM Lucas Eladio González Bobadilla
COMANDANTE DO COMANDO DE APOIO DE COMBATE
ARMADA PARAGUAIA

III. A presidência da reunião foi exercida pelo Sr. Contra-Almirante João Afonso Prado Maia de Faria, representante da Marinha do Brasil, estando presentes os membros do Grupo Assessor Naval, listados no Anexo I, Relação de Participantes.

IV. DESENVOLVIMENTO DA AGENDA

IV.1 Foi estabelecida, de comum acordo pelas delegações presentes, a seguinte agenda para as reuniões:

23 de Outubro - 2º tempo – Estudos Preliminares do Plano Cartográfico

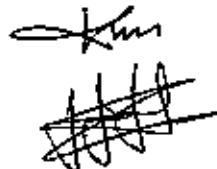
24 de Outubro - 1º tempo – Apresentação da delegação brasileira

- Tribunal Marítimo
- Serviços de hidrografia e sinalização náutica na hidrovia
- O uso da carta eletrônica na hidrovia

2º tempo - O Plano Cartográfico

O Zero Hidrométrico

25 de Outubro - 2º tempo – Apresentação da Ata



IV.2 ESTUDOS PRELIMINARES DO PLANO CARTOGRÁFICO DA HIDROVIA

No dia 23 de outubro, as delegações da Argentina, Bolívia, Brasil e Paraguai debateram aspectos preliminares sobre o plano cartográfico da hidrovia.

IV.3 APRESENTAÇÃO DA DELEGAÇÃO BRASILEIRA

O assunto "Tribunal de Navegação", incluído na agenda por proposta da última reunião, foi apresentado pelo Contra-Almirante Prado Maia que explanou sobre a existência, na estrutura governamental do Brasil, do Tribunal Marítimo. Acrescentou que este Tribunal, apesar de sua denominação, não pertence ao Poder Judiciário, sendo um órgão autônomo, vinculado ao Comando da Marinha do Brasil. Suas sentenças têm valor como prova, caso aceitas pelo juiz do Tribunal de Justiça, auxiliando-o no julgamento dos acidentes e fatos da navegação. O Tribunal Marítimo é, portanto, um órgão técnico-administrativo, sendo seus juizes – advogados especializados em Direito Marítimo Internacional, capitães de longo curso da Marinha Mercante, engenheiros navais e oficiais da Marinha do Brasil. O propósito da inclusão deste assunto foi a de dar conhecimento, aos demais países do CIH, quanto a esta peculiaridade da organização do Brasil na área da Segurança da Navegação.

Foi efetuada, pelo Capitão de Corveta CARVALHO, Encarregado do Serviço de Sinalização Náutica do Oeste, uma apresentação para as delegações presentes, sobre as atividades hidrográficas e de sinalização náutica realizadas pela Marinha do Brasil (MB) na hidrovia. Ao final, apresentou as cartas náuticas digitais, no formato RASTER, que deverão ser utilizadas, em médio prazo, pelos usuários da hidrovia, proporcionando assim mais um instrumento de auxílio à navegação.

IV.4 PLANO CARTOGRÁFICO

Foi apresentado, pela delegação do Brasil, o seu Plano Cartográfico que abrange o tramo de Cáceres à Assunção. No tramo final, da foz do Rio Apa até Assunção, a responsabilidade pelos levantamentos e produção dos documentos cartográficos é partilhada pelos Serviços Hidrográficos do Paraguai e Brasil. No que se refere à harmonização das propostas foi identificado que os Serviços Hidrográficos da Armada da Argentina e da Marinha do Brasil observam as mesmas recomendações estabelecidas pela Organização Hidrográfica Internacional, o que assegura uma padronização dos documentos cartográficos por eles produzidos.

IV.5 ZERO HIDROMÉTRICO

O assunto "Zero Hidrométrico" foi passado para a responsabilidade da Comissão de Coordenação Técnica (CCT). Coube ao Grupo Assessor Naval (GAN) opinar sobre os aspectos técnicos de sua competência. Nesse mister, o GAN acolheu proposta da Delegação da Argentina modificando o termo de referência para o projeto de determinação dos níveis de referência, incluindo no Anexo V-8CCT, o seguinte texto:

a) Para o rio Paraná - devido às influências de construções de usinas nos últimos anos deverá se utilizar séries contínuas, dos últimos 30 anos, dos níveis diários do rio.

b) Para o rio Paraguai - se aconselha utilizar as maiores séries temporais que se dispõem, preferencialmente utilizando períodos de observação maiores do que 50 anos.

A redação final ficou da seguinte forma:

"Critério estatístico das médias mínimas anuais: calcular a média da leitura mínima diária de cada ano hidrológico em todo o período de observação; para o rio Paraná, utilizar séries contínuas dos últimos 30 anos ; para o rio Paraguai, utilizar as maiores séries temporais que se dispõem,

preferencialmente maiores de 50 anos, sem prejuízo de que o Consultor possa utilizar outra série conforme as informações disponíveis e de acordo com os resultados das tarefas preliminares.”

IV.6 DIVERSOS

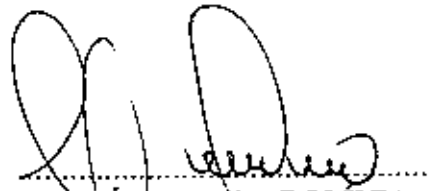
A Delegação do Brasil, com a concordância dos demais delegações do Grupo Assessor Naval, enviará nota à Secretaria Executiva do CIH com o propósito de submeter à apreciação da Comissão de Coordenação Técnica (CCT) a alteração do subitem III.3 “Metodologia Geral do Trabalho”, do Anexo V-8 CCT, substituindo o “datum planimétrico SAD-69” pelo “datum WGS-84”, para que se minimize os custos pelo fato deste último sistema ser adotado internacionalmente por todos os organismos.

V. TEMAS PARA A PRÓXIMA REUNIÃO

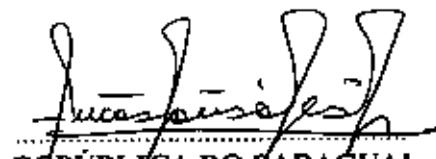
- Especificações para elaboração do Plano Cartográfico
- Cartas eletrônicas (Armada Argentina)

NOTA: Em face da ausência do Representante da Armada do Uruguai, o Grupo Assessor Naval decidiu remeter a presente Ata para seu conhecimento e consideração.


REPÚBLICA ARGENTINA


REPÚBLICA DA BOLÍVIA


REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL


REPÚBLICA DO PARAGUAI

ANEXO I

RELAÇÃO DOS PARTICIPANTES Cuiabá, 23 e 24 de outubro de 2000

ARGENTINA

Contra-Almirante Arturo Julio Cancela
COMANDANTE DA AREA NAVAL ATLÂNTICA

Capitão de Navio Miguel E. Clements
SUBSECRETÁRIO DE INTERESSES MARÍTIMOS
SECRETARIA GERAL NAVAL

Capitão de Navio (Ret.) Ricardo Luis Poy
CHEFE DO DEPARTAMENTO DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS
SERVIÇO DE HIDROGRAFIA NAVAL

BOLÍVIA

Capitão de Navio DAEN Gustavo Zalles Medrano
DIRETOR GERAL DE INTERESSES MARÍTIMOS, FLUVIAIS E LACUSTRES
MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

BRASIL

Contra-Almirante João Afonso Prado Maia de Faria
SUBCHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

Capitão-de-Mar-e-Guerra Roberto Figueira Carvalho
SUPERINTENDENTE DE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO
DIRETORIA DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO

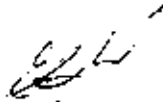
PARAGUAI

Capitão de Navio DEM Lucas Eladio González Bobadilla
COMANDANTE DO COMANDO DE APOIO DE COMBATE
DIRETORIA DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO

ACTA DE LA 9a. REUNION

DE LA COMISION DE COORDINACION TECNICA

- I. En la sede del Hotel Fazenda Mato Grosso, de la ciudad de Cuiabá MT, República Federativa del Brasil, los días 23, 24 y 25 de octubre de 2000, se reunieron los integrantes de la Comisión de Coordinación Técnica (CCT) en cumplimiento de la convocatoria de la Secretaría Ejecutiva del CIH.
- II. La lista de participantes consta en el Anexo I-9CCT de la presente Acta.
- III. La apertura de la reunión estuvo a cargo del Representante del Brasil, Capitán de Fragata Delfos POLYCARPO DAMIAO, Coordinador de la Delegación Brasileña en la CCT. La presidencia quedó a cargo del Ing. Ramón A. CABRERA de la Delegación del Paraguay y la relatoría a cargo de la Delegación del Brasil, en la persona del Ing. Paulo Roberto COELHO de GODOY, con el apoyo de la Secretaría Ejecutiva.
- IV. Posteriormente se procedió a considerar el temario de la presente reunión, quedando establecido de la siguiente forma:
 1. Plan de Acción Integrado (PAI) – Matriz de Actividades: Seguimiento e Informaciones Técnicas.
 2. Plan de Gestión Ambiental (PGA): Propuesta de Implementación.
 3. Niveles de Referencia: Elaboración de Términos de Referencia para la Contratación de una Consultora.
 4. Plan de Trabajo de la CCT.
 5. Sistema de Información para la Hidrovía.
 6. Sistema de Estadísticas de Transportes: su implementación.
 7. Proyecto de Comunicado de prensa.
 8. Varios:
 - Reunión conjunta con representantes del Grupo Asesor Naval.
 - Presentación de la firma RIO TINTO
 - Balizamiento en el Canal Tamengo
- V. Antes del inicio del tratamiento de los temas la Delegación de Bolivia manifestó que ha revisado el Acta de la 8a. Reunión de la CCT y que está de acuerdo con todo el contenido de la misma, por tanto dicha Acta queda aprobada en la presente reunión.
- VI. Con relación al punto 1, la CCT procedió al análisis del PAI, realizando la actualización y el ajuste correspondiente. El informe al seguimiento se agrega como Anexo II-9CCT y la matriz actualizada como Anexo III-9CCT.



- VII. Con relación al punto 2, la Delegación del Brasil realizó una exposición sobre la estrategia para la implementación del PGA, en el tramo brasileño, entregando una copia a cada delegación, la que se adjunta como Anexo IV-9CCT.

A su turno, la Delegación del Paraguay informó sobre el estado actual del proyecto "Centro Multiuso de Monitoreo Ambiental e Hidrológico" en etapa de instalación, que estaría produciendo las primeras informaciones en tiempo real a principios del año 2001. Un resumen del mismo fue entregado a cada delegación, y una copia se agrega como Anexo V-9CCT.

A fin de cumplir con el mandato del CIH, en sentido de proponer la implementación del PGA, la CCT decidió que en el interín hasta la próxima reunión, los interlocutores definidos por cada uno de los países estarán comunicándose a través de correo electrónico, para acelerar el avance en este tema. A continuación se detallan las personas designadas y sus direcciones correspondientes:

Argentina:

Lic. Inés GOMEZ

igomez @medioambiente.gov.ar

Brasil:

Geol. Helder NAVES TORRES

helder.torres@mma.gov.br

Bolivia:

Ing. Hernán FERNANDEZ

Teléfono 00591-2-312447

Paraguay:

Ing. Celso AYALA M

cayala@stp.gov.py

Uruguay:

Secretaría Ejecutiva:

dlevy@mecon.gov.ar

La delegación de Bolivia, manifestó su inquietud con respecto a la bajante extraordinaria de los ríos Paraguay y Paraná, ocurrida a partir del año 1999 y plantea la necesidad de establecer un plan de emergencia para superar este inconveniente.

Sobre la cuestión, la CCT considera que el problema debe ser analizado en forma conjunta con los técnicos en dragado y en medio ambiente de la CCT, de tal manera de programar los trabajos con el criterio de minimizar los impactos ambientales negativos y contar además, con los datos necesarios para realizar acciones de mitigación y compensación si fuese el caso.



Asimismo, entiende pertinente que el marco del Proyecto de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) se deberán llevar adelante acciones que permitan mantener las condiciones de navegación en épocas de estiaje, por lo menos con un nivel mínimo para la operación del transporte fluvial, conforme con lo indicado en el párrafo precedente.

Sobre el particular, se recomienda al CIH se convoque a la CCT para este tema específico, en la oportunidad que sea necesario.

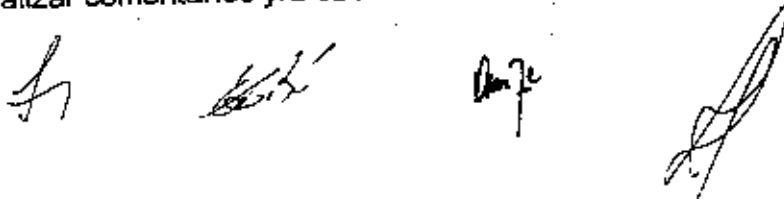
Con respecto al financiamiento para la implementación del PGA, la CCT recomienda al CIH que se inicie contacto con el Fondo Mundial para el Medio Ambiente de las Naciones Unidas u otros Organismos Internacionales, a fin de explorar la posibilidad de contar con una cooperación económica no reembolsable, para garantizar la ejecución de las acciones necesarias para la operación eficiente del PGA. Por otro lado, considera conveniente destacar que el contenido del PGA está orientado a la ejecución de políticas de desarrollo sustentable y el carácter integrador que involucra a los cinco países.

- VIII. Con relación al punto 3, la CCT analizó el borrador de los Términos de Referencia (ANEXO V-8CCT) conjuntamente con representantes del Grupo Asesor Naval, aprobando el documento con la modificación en el punto III.2.a) cuya redacción final quedó como sigue:

"Criterio estadístico de las medias mínimas anuales: calcular la media de las mínimas lecturas diarias de cada año hidrológico en todo el período de observación; para el río Paraná utilizar series continuas de los últimos 30 años; para el río Paraguay utilizar las mayores series temporales que se disponga preferentemente mayores de 50 años, sin perjuicio que el Consultor pueda utilizar otra serie conforme a las informaciones disponibles o de acuerdo a los resultados de las tareas preliminares."

La CCT somete a consideración del CIH el citado documento, solicitando la aprobación correspondiente con el objeto de continuar con los pasos subsiguientes.

- IX. Con relación al punto 4, las Delegaciones procedieron a revisar el documento que consta como Anexo V del Acta de la 3a. Reunión de la CCT, procediéndose a la redacción final del Plan de Trabajo, cuyo texto se adjunta como Anexo VI-9CCT.
- X. Con relación al punto 5, la Secretaría Ejecutiva entregó a cada una de las Delegaciones un ejemplar del estudio "Desarrollo de un Sistema de Información para el Programa de la Hidrovía Paraguay Paraná" a fin de realizar comentarios y/u observaciones en la 10a. Reunión de la CCT.



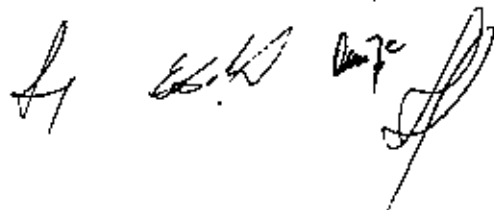
- XI. Con relación al punto 6, la Delegación Argentina solicitó la posibilidad de implementación en el corto plazo, de un Sistema de Estadísticas de Transporte en la Hidrovía". Habida cuenta de la entrega por la Secretaría Ejecutiva del Informe Final del estudio "Desarrollo de un Sistema de Información para el Programa Hidrovía Paraguay Paraná" se estima oportuno su análisis, para la próxima reunión de la CCT, ya que en el mismo estarían contempladas las bases para la puesta en funcionamiento del sistema requerido.
- XII. Con relación al punto 7, la CCT considera oportuno ofrecer a la opinión pública una información sobre el estado actual del Programa de la HPP, para el efecto somete a consideración del CIH el texto que consta como Anexo VII-9CCT.
- XIII. Con relación al Punto 8, se recibió a los representantes del Grupo Asesor Naval, Señores Cap. de Navío Ricardo POY y Cap. de Navío Miguel CLEMENTS, y se analizó en forma conjunta el borrador de Términos de Referencia para la definición de los Niveles de Referencia, aprobándose el documento final con las modificaciones indicadas en el punto VII.

Asimismo, la CCT ha recibido al Sr. Eduardo RODRIGUEZ FILHO de la empresa RIO TINTO, quien realizó una exposición sobre el proyecto que viene desarrollando la firma para aumentar la explotación minera en la zona de Corumbá, con miras a su comercialización con destino a puertos de ultramar. Al respecto, el mensaje de esta empresa se puede resumir en los siguientes términos: "El proyecto avanzará en la medida que progrese el Programa de la HPP, a tal efecto, tiene previsto realizar una evaluación en el mes de mayo del 2001, dejando claro que el camino crítico para la decisión de efectuar las inversiones depende exclusivamente de las condiciones de navegación de los ríos Paraguay y Paraná que aseguren una operación permanente durante todo el año".

La Delegación de Bolivia informó que realizó tareas de señalización en el Canal Tamengo durante el año 1999.

- XIV. La CCT propone que para la próxima reunión sea considerado el siguiente temario tentativo:

1. Plan de Acción Integrado (PAI) - Matriz de Actividades: Seguimiento e Informaciones Técnicas.
2. Plan de Gestión Ambiental (PGA): Propuesta de Implementación.
3. Niveles de Referencia: Contratación de una Consultora.
4. Sistema de Información para la Hidrovía.
5. Sistema de Estadísticas de Transportes: su implementación.
6. Varios.



XV. Se sugiere al CIH, la remisión de la presente acta a la Delegación de Uruguay, con el objeto de someterla a su consideración y recibir su opiniones, a través de la Secretaría Ejecutiva, antes de la próxima reunión de la CCT.

XVI. Los integrantes de la Comisión de Coordinación Técnica expresaron su agradecimiento a la Delegación de la República Federativa del Brasil por la cálida recepción y hospitalidad que les dispensaran durante la realización de la presente reunión, haciendo extensivo el reconocimiento a la Secretaría Ejecutiva.

La CCT clausuró sus deliberaciones, el 25 de octubre de 2000, con la aprobación de la presente acta.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

ANEXO I – 9 CCT

LISTA DE PARTICIPANTES

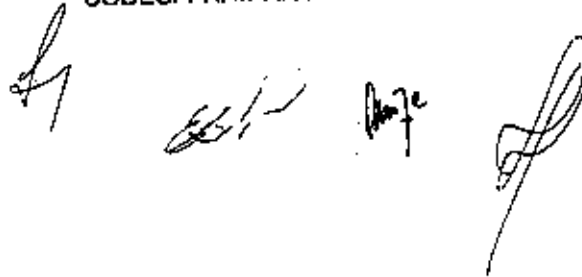
Ciudad de Cuiabá – Estado Mato Grosso – Brasil
23 al 25 de octubre de 2000.

Argentina

- Ing. Guillermo C. SARAVI
Director Nacional de Vías Navegables
Subsecretaría de Transporte por Agua y Puertos
- Ing. Juan Jose MORELLI
Jefe Depto. Estudios y Proyectos
Subsecretaría de Transporte por Agua y Puertos
- Lic. Inés GOMEZ
Coordinadora EIA
Secretaría de Desarrollo Sustentable y Política Ambiental.
- Lic. Ricardo Delfino SCHENKE
Dirección Recursos Itícolas y Acuícolas
Secretaría de Desarrollo Sustentable y Política Ambiental.

Brasil

- Capitão de Fragata Delfos POLYCARPO DAMIÃO
Marinha do Brasil
Estado Maior da Armada
- Eng. Paulo Roberto COELHO DE GODOY
Coordenador Geral de Infraestrutura Hidroviária
Depto. Hidrovias Interiores
Ministério dos Transportes
- Eng. Maria Bebiana FERREIRA DA SILVA CASTANHO
Depto. de Hidrovias Interiores /MT
- Eng. Samuel R. VAN DER LAAN
Superintendente Substituto
CODESP/ AHIPAR / MT



Adv. **Ferniniano YARZON**
Director de Hidrovias e Portos
Do Governo do Estado de Mato Grosso do Sul

Eng. **Paulo Cesar C. GOMES SILVA**
Superintendente
CODESP/ AHIPAR / MT

Sr. **Alberto PEREYRA GOES**
Asesoria Internacional Min. Medio Ambiente

Sr. **Osmir A. PONTIN**
Coord. Hidrovias Governo do Mato Grosso

Sr. **Edezio RIBEIRO**
Governo de Mato Grosso

Sr. **Alfredo Motta MENEZES**
Governo do Mato Grosso

Sr. **Luiz Miguel DE MIRANDA**
Universidade Federal de Mato Grosso

Soc. **Sergio TOLIPAN**
Ministério do Meio Ambiente

Sra. **Margarida AZEVEDO**
Ministério do Meio Ambiente

Lic. **Helder NAVES TORRES**
MMA/Sec.Qualidade Amb/SGA Gerente de Projeto

Lic. **Lucia Regina M. OLIVEIRA**
Instituto Brasileiro do Médio Ambiente -IBAMA

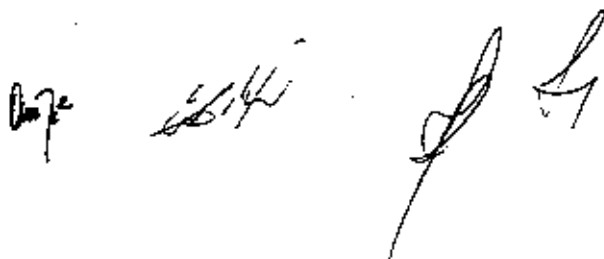
Arq. **Moema ROCHA DE SÁ**
Instituto Brasileiro do Médio Ambiente -IBAMA Sede Brasília

Eng. **Luiz E. GARCIA**
CODESP/AHRANA/MT

Bolívia

Lic. **Eduardo GOBILLARD PINELL**
Consultor de la Dirección General de Transporte
Representante al Comité de Coordinación Técnica

Ing. **Leonidas FERRUFINO CARRASCO**
Asesor General de Asuntos Marítimos
Ministerio de Defensa Nacional



Paraguay

Ing. **Ramón A. CABRERA**
Consejero Embajada del Paraguay en la Rep. Argentina

Ing. **Hugo A. CARDOZO DIGALO**
Gerente de Navegación e Hidrografía - A.N.N.P.

Ing. **Ricardo GIMENEZ TARRÉS**
Unidad de Hidrovia - A.N.N.P.

Ing. **Celso AYALA MARTINEZ**
Jefe Sector Transportes - STP

