

**ACUERDO DE “SANTA CRUZ DE LA SIERRA”
SOBRE TRANSPORTE FLUVIAL
POR LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ
(Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira)
Y SUS PROTOCOLOS ADICIONALES**

Tomo I

SECRETARÍA GENERAL DE LA ALADI
Segunda Edición
Montevideo, Setiembre 2016



ALADI
Asociación Latinoamericana de Integración
Associação Latino-Americana de Integração

**ACUERDO DE “SANTA CRUZ DE LA SIERRA”
SOBRE TRANSPORTE FLUVIAL
POR LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ
(Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira)
Y SUS PROTOCOLOS ADICIONALES**

Tomo I

SECRETARÍA GENERAL DE LA ALADI

Segunda Edición

Montevideo, Setiembre 2016



Secretaría General de la ALADI:

Carlos Alvarez

Secretario General

César Llona

Subsecretario de Desarrollo del Espacio de Libre Comercio

Pablo Rabczuk

Subsecretario de Cooperación, Asistencia Técnica y Apoyo a los PMDER

María Clara Gutiérrez

Jefa de la Oficina de Asuntos Institucionales y Comunicación

Belquisse Pimentel

Jefa del Departamento de Integración Física y Digital.

© 2016, ALADI Secretaría General
Tel.: +598 24101121 Fax.: +598 24190649
Cebollati 1461 Código Postal 11200
Montevideo – Uruguay
sgaladi@aladi.org
<http://www.aladi.org>

ISBN: 978-9974-8579-1-9 (Obra completa)

ISBN: 978-9974-8579-2-6 (v.1)

Depósito Legal: 370.315

Diseño y diagramación: Marcos De Oliveira, Oficina de Asuntos Institucionales y Comunicación.

Fotos: www.bigstockphoto.com

Los usuarios pueden copiar, descargar e imprimir los contenidos de la publicación sin fines de lucro, respetando la integridad de la misma y sin realizarle modificaciones, siempre que se mencione a la Secretaría General de la ALADI como fuente del material.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	7
MAPA DE LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ Y LOS PUERTOS DE LA CUENCA DEL PLATA.....	9
ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA (Puerto de Cáceres, Puerto de Nueva Palmira) - ALADI/AAP/A14TM/5 - 07/07/92.....	11
PROTOCOLOS ADICIONALES AL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA (Puerto de Cáceres, Puerto de Nueva Palmira).....	19
PRIMER PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ SOBRE ASUNTOS ADUANEROS - ALADI/AAP/A14TM/5.1 - 07/07/92.....	21
SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ SOBRE NAVEGACION Y SEGURIDAD - ALADI/AAP/A14TM/5.2 DE - 07/07/92.....	31
ACTA DE RECTIFICACIÓN DEL SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD ALADI/AAP/A14TM/5.2/ACR1 - 23/06/93.....	49
TERCER PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY PARANA SOBRE SEGUROS - ALADI/AAP/A14.TM/5.3 - 07/07/92....	51
CUARTO PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY PARANA SOBRE CONDICIONES DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA UNA MAYOR COMPETITIVIDAD - ALADI/AAP/A14TM/5.4 - 07/07/92.....	53
QUINTO PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY PARANA SOBRE SOLUCION DE CONTROVERSAS - ALADI/AAP/A14TM/5.5 - 07/07/92.....	55
SEXTO PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY PARANA SOBRE CESE PROVISORIO DE BANDERA - ALADI/AAP/A147M/5.6 - 07/07/92.....	59
SEPTIMO PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ SOBRE PRÓRROGA DE VIGENCIA DE DICHO ACUERDO.....	61

INTRODUCCIÓN

El 13 de febrero del año 2016 se cumplieron 21 años de la entrada en vigor del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), también denominado "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra", suscrito por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, países de la "Cuenca del Plata", al amparo del Tratado de Montevideo 1980 de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

El Proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) (PHPP), surgió ante la necesidad de los países de la Cuenca del Plata de avanzar en la integración física regional a través de mejoras operativas y de infraestructura en el sistema fluvial de transporte.

La integración regional requiere de una etapa de integración física a través de la utilización de modos de transporte eficientes y adecuados a las necesidades socioeconómicas de la región, cuyas ventajas comparativas hagan posible el acceso de los productos de la región a mercados internacionales con precios más competitivos.

Como sabemos, un bajo costo de transporte, se traduce en una reducción de la distancia económica, aumentando los efectos positivos de producción y facilitando el comercio, lo cual cobra particular importancia en una región como la Cuenca del Plata, caracterizada por producir, entre otros, materias primas que implican grandes volúmenes de carga, en donde el costo transporte representa un porcentaje muy alto del precio final del producto.

La Hidrovía Paraguay-Paraná conlleva un carácter estratégico para la región, dada su ubicación geográfica de privilegio, la enorme dotación de recursos naturales presentes en su área de influencia, el potencial productivo y económico, la capacidad en materia de infraestructura portuaria y las disponibilidades energéticas.

En líneas generales, el PHPP pretende optimizar un corredor de transporte fluvial natural, en donde el abaratamiento de los costos permitido por este modo de transporte y la seguridad en la navegación constituyen un factor decisivo para la integración de los países de la Cuenca del Plata a partir del desarrollo equilibrado y sustentable de las economías regionales.

El PHPP fue impulsado políticamente desde 1967¹, a la vez que concretado con la creación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) en 1989² y su inclusión dentro del marco del Tratado de la Cuenca del Plata.

Sus objetivos son: mejorar las condiciones de navegabilidad del sistema Paraguay - Paraná hasta alcanzar un óptimo de utilización durante las 24 horas, los 365 días del año, adaptar y redimensionar la flota y mejorar la infraestructura de los puertos allí emplazados acorde a los requisitos actuales de intercambio comercial en el área de influencia.

Para alcanzar dichos objetivos, fue concebido un programa para actuar en dos aspectos principales relacionados con el transporte fluvial: los operacionales (transporte) y los vinculados con el mejoramiento

¹ 1967, Declaración Conjunta de Buenos Aires. Cancilleres de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. "desarrollo armónico y equilibrado de la región de la Cuenca del Plata en beneficio de los intereses comunes de sus países y sus pueblos". - 1969, Tratado de la Cuenca del Plata. - 1987, XVII Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata. "desarrollo del sistema fluvial formado por los ríos Paraná y Paraguay, es de interés prioritario para los países miembros".

² setiembre, 1989, Reunión de Ministros Transporte y Obras Públicas. Acta de Santiago de Chile. Se creó el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH). -octubre, 1989, los Ministros de Relaciones Exteriores de la Cuenca del Plata, Declaración de La Paz, acordaron promover el Proyecto en los niveles políticos más altos, con el propósito manifiesto de promover la integración de los países de la Cuenca.

o adecuación de la infraestructura (vía fluvial y terminales), en un tramo de 3442 Km. comprendido de Norte a Sur desde el Puerto de Cáceres (Brasil) hasta el Puerto de Nueva Palmira (Uruguay).

Para facilitar la navegabilidad, o sea, el aspecto operativo, se crearon las "Reglas de Juego", el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira).

En 1990 tuvo lugar en Montevideo una reunión cumbre de los cinco Jefes de Estado de la Cuenca del Plata, en donde acordaron instruir a sus respectivos Cancilleres y Ministros para la organización de la I Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) y en noviembre de ese mismo año, en la III Reunión del CIH se encomendó a la ALADI, elaborar un anteproyecto de Acuerdo de Transporte por la Hidrovía. En la VII Reunión realizada en Santa Cruz de la Sierra de diciembre de 1991, como parte del Acta de dicha Reunión quedó anexado el Acuerdo de Transporte Fluvial, también denominado Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra.

Finalmente el 26 de junio de 1992 los Cancilleres ante la presencia de los mandatarios de los países de la Cuenca del Plata, suscribieron el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) y sus seis Protocolos Adicionales, en el Valle de Las Leñas, Departamento de Malargue, Provincia de Mendoza, Argentina. Dicho Acuerdo fue depositado en ALADI con fecha 7 de julio de 1992 y en enero de 1995 la Secretaría General de la Asociación recibió la última notificación relativa al cumplimiento de las disposiciones internas para la puesta en vigor del Acuerdo, entrando el mismo en vigor el 13 de febrero de 1995.

Desde entonces el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, que consta hasta la fecha de siete Protocolos Adicionales y catorce Reglamentos, amparado en el Tratado de Montevideo 1980, establece un marco normativo común para el transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná, viene favoreciendo el desarrollo, modernización y eficiencia de las operaciones de navegación y transporte comercial en la región.

En esta oportunidad, ALADI tiene el agrado de presentar esta publicación que contiene el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) y sus siete Protocolos Adicionales (Tomo I); y los 14 Reglamentos del Acuerdo protocolizados hasta la fecha (Tomo II).

Carlos Álvarez
Secretario General de la ALADI

Setiembre de 2016.

MAPA DE LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ Y LOS PUERTOS DE LA CUENCA DEL PLATA¹



¹ Fuente: ALADI. 2000. Diagnóstico sobre Transporte Internacional y su Infraestructura en América del Sur (DITIAS). Informe Modo Fluvial, Cuenca del Plata. Montevideo : ALADI.

ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA (Puerto de Cáceres, Puerto de Nueva Palmira) - ALADI/AAP/A14TM/5 - 07/07/92

Los Plenipotenciarios de la República Argentina, de la República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay;

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

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

SEGUROS Que el desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) crea una comunidad de intereses que debe ser apoyada en forma adecuada, eficaz y mancomunada, basada en la igualdad de derechos y obligaciones de sus países ribereños;

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

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

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

CONSIDERANDO El Tratado de Brasilia de 1969 como marco político para la integración física de la Cuenca del Plata y la Resolución No. 238 de la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata; y

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

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

CAPITULO I

Objeto y alcance del Acuerdo

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

Artículo 2.- La Hidrovía comprende los Ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura de este último, desde Cáceres en la República Federativa del Brasil hasta Nueva Palmira

en la República Oriental del Uruguay y el Canal Tamengo, afluente del Río Paraguay, compartido por la República de Bolivia y la República Federativa del Brasil.

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

Se exceptúa de esta norma el paso de buques de guerra y otras embarcaciones con actividades sin fines de comercio, así como el transporte fluvial transversal fronterizo, los cuales se regirán por los tratados y normas existentes o que se concierten en el futuro entre los países ribereños de la Hidrovía o entre éstos y terceros países.

CAPITULO II

Libertad de navegación

Artículo 4.- Los países signatarios se reconocen recíprocamente la libertad de navegación en toda la Hidrovía de las embarcaciones de sus respectivas banderas, así como la navegación de embarcaciones de terceras banderas.

Artículo 5.- Sin previo acuerdo de los países signatarios no se podrá establecer ningún impuesto, gravamen, tributo o derecho sobre el transporte, las embarcaciones o sus cargamentos, basado únicamente en el hecho de la navegación.

CAPITULO III

Igualdad de tratamiento

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

Artículo 7.- Los países signatarios compatibilizarán y/o armonizarán sus respectivas legislaciones en la medida que fuere necesario, para crear condiciones de igualdad de oportunidad, de forma tal que permitan simultáneamente la liberalización del mercado, la reducción de costos y la mayor competitividad.

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

CAPITULO IV

Libertad de tránsito

Artículo 9.- Se reconoce la libertad de tránsito por la Hidrovía de las embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios y sólo podrá cobrarse la tasa retributiva de los servicios efectivamente prestados a los mismos.

Igualmente se reconoce entre los países signatarios, la libertad de transferencia de carga, alije, transbordo y depósito de mercancías en todas las instalaciones habilitadas a dichos efectos, no pudiéndose realizar discriminación alguna a causa del origen de la carga de los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino o de cualquier circunstancia relativa a la propiedad de las mercancías, de las embarcaciones o de la nacionalidad de las personas.

CAPITULO V

Reserva de Carga

SECCION 1

Reserva de Carga Regional

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

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

SECCION 2

Reserva de Carga Nacional

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

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

Disposición Transitoria

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

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

CAPITULO VI

Armador de la Hidrovía

Artículo 12.- A los efectos del presente Acuerdo se considerará Armador de la Hidrovía, a los armadores de los países signatarios, reconocidos como tales por sus respectivas legislaciones.

Artículo 13.- Las embarcaciones fluviales registradas como tales en cada uno de los países signatarios serán reconocidas como embarcaciones de la Hidrovía por los otros países signatarios. A tales efectos los organismos nacionales competentes intercambiarán las informaciones pertinentes.

Artículo 14.- Los armadores de la Hidrovía podrán utilizar en la prestación de sus servicios embarcaciones propias o bajo contrato de fletamento o arrendamiento a casco desnudo de conformidad con la legislación nacional de cada país signatario.

Artículo 15.- Los países signatarios se comprometen a adoptar las normas necesarias para facilitar el desarrollo de empresas de transporte en la Hidrovía, con participación de capitales, bienes de capital, servicios y demás factores de producción de dos o más países signatarios.

CAPITULO VII

Facilitación del transporte y el comercio

Artículo 16.- Con la finalidad de facilitar las operaciones de transporte de bienes y personas y de comercio que se realicen en la Hidrovía, los países signatarios se comprometen a eliminar gradualmente las trabas y restricciones reglamentarias y de procedimiento que obstaculizan el desenvolvimiento de dichas operaciones.

Artículo 17.- A fin de lograr el cumplimiento del presente Acuerdo los países signatarios convienen celebrar, sin perjuicio de otros que sean oportunamente indicados los siguientes Protocolos Adicionales:

- a) Asuntos Aduaneros
- b) Navegación y Seguridad
- c) Seguros
- d) Condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad
- e) Solución de Controversias
- f) Cese provisorio de bandera

CAPITULO VIII

Servicios Portuarios y Servicios Auxiliares de Navegación

Artículo 18.- Los países signatarios se garantizan mutuamente las facilidades que se han otorgado hasta el presente y las que se otorguen en el futuro para el acceso y operaciones en sus respectivos puertos localizados en la Hidrovía.

Artículo 19.- Los países signatarios promoverán medidas tendientes a incrementar la eficiencia de los servicios portuarios prestados a las embarcaciones y a las cargas que se movilen por la Hidrovía, y al desarrollo de acciones de cooperación en materia portuaria y de coordinación de transporte intermodal.

Artículo 20.- Los países signatarios adoptarán las medidas necesarias para crear las condiciones que permitan optimizar los servicios de practica y pilotaje para las operaciones de transporte fluvial realizadas por las embarcaciones de los países que integran la Hidrovía.

Artículo 21.- Los países signatarios revisarán las características y costos de los servicios de practica y pilotaje con el objetivo de readecuar su estructura, de modo de armonizar las condiciones de prestación del servicio, reducir sus costos y garantizar una equitativa e igualitaria aplicación de éstos para todos los armadores de la Hidrovía.

CAPITULO IX

Órganos del Acuerdo

Artículo 22.- Los órganos del Acuerdo son:

- a) El Comité Intergubernamental de la Hidrovía (C.I.H.), órgano del Tratado de la Cuenca del Plata, es el órgano político.
- b) La Comisión del Acuerdo, en adelante "la Comisión", es el órgano técnico.

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

Artículo 23.- La Comisión tendrá las siguientes funciones:

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

Artículo 24.- La Comisión podrá convocar a reuniones de representantes de otros organismos de la Administración Pública y del sector privado para facilitar la aplicación y desarrollo del Acuerdo.

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

CAPITULO X

Solución de Controversias

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

CAPITULO XI

Evaluación y ajustes

Artículo 27.- La Comisión evaluará anualmente los resultados alcanzados en el marco del presente Acuerdo, debiendo presentar sus conclusiones al C.I.H. para su consideración.

Artículo 28.- Anualmente, en ocasión de la evaluación antes mencionada, la Comisión podrá llevar a consideración del C.I.H. propuestas de modificación y desarrollo y/o perfeccionamiento del presente Acuerdo.

Artículo 29.- Las modificaciones y adiciones al presente Acuerdo deberán ser aprobadas por el C.I.H. y formalizadas a través de Protocolos Adicionales o Modificatorios.

CAPITULO XII

Entrada en vigor y duración

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

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

Sin embargo este plazo podrá ser anticipado por el C.I.H. teniendo en cuenta los avances logrados en el desarrollo del Acuerdo.

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

CAPITULO XIII

Adhesión

Artículo 31.- El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión, previa negociación, de los países miembros de la ALADI que deseen participar en todos los aspectos del Programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

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

CAPITULO XIV

Denuncia

Artículo 33.- Cualquier país signatario del presente Acuerdo podrá denunciarlo transcurridos cuatro (4) años de su entrada en vigor. Al efecto, notificará su decisión con sesenta (60) días de anticipación,

depositando el instrumento respectivo en la Secretaría General de la ALADI, la cual informará de la denuncia a los demás países signatarios.

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

CAPITULO XV

Disposiciones Generales

Artículo 34.- Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo podrá limitar el derecho de los países signatarios de adoptar medidas para proteger el medio ambiente, la salubridad y el orden público, de acuerdo con su respectiva legislación interna.

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

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

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Acuerdo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos. (Fdo.): Por el Gobierno de la República Argentina: Guido Di Tella; Por el Gobierno de la República de Bolivia: Ronald Maclean; Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil: Celso Laper; Por el Gobierno de la República del Paraguay: Alexis Frutos Vaesken; Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay: Héctor Gros Espiell

**PROTOS COLOS ADICIONALES AL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE FLUVIAL
POR LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA
(Puerto de Cáceres, Puerto de Nueva Palmira)**

PRIMER PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ SOBRE ASUNTOS ADUANEROS - ALADI/AAP/A14TM/5.1 07/07/92

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

CAPITULO I

Definiciones

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

- a. *Tránsito aduanero internacional:* Régimen bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de un recinto aduanero a otro en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras.
- b. *Operación de tránsito aduanero internacional:* Transporte de mercancías desde la jurisdicción de una aduana de partida hasta la jurisdicción de una aduana de destino ubicada en otro país, bajo el régimen establecido en el presente Protocolo.
- c. *Aduana de partida:* Oficina aduanera del territorio que comprende los cinco países signatarios del Acuerdo, bajo cuya jurisdicción se inicia una operación de tránsito aduanero internacional y donde son cargadas las mercancías en las unidades de transporte y colocados los precintos aduaneros.
- d. *Aduana de embarque fluvial:* Oficina aduanera bajo cuya jurisdicción se realiza el transbordo de las mercancías, o se inicia el tramo fluvial de una operación de tránsito aduanero internacional.
- e. *Aduana de desembarque fluvial:* Oficina aduanera bajo cuya jurisdicción se concluye el tramo fluvial de una operación de tránsito aduanero internacional, o se transbordan las mercancías a otro medio de transporte.
- f. *Aduana de destino:* Oficina aduanera del territorio que comprende los cinco países signatarios de este Acuerdo bajo cuya jurisdicción se concluye una operación de tránsito aduanero internacional y donde se ampararán las mercancías a un nuevo régimen aduanero.
- g. *Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero, en adelante "MIC/DTA":* El documento por el cual el declarante indica ante la aduana de partida el régimen aduanero que debe darse a las mercancías y proporciona las informaciones necesarias para su aplicación.
- h. *Declarante:* Persona que de acuerdo a la legislación de cada país signatario, solicita el inicio de una operación de tránsito aduanero internacional en los términos del presente Protocolo, presentando un Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero ante la aduana de partida y responde frente a las autoridades competentes por la exactitud de su declaración.
- i. *Control aduanero:* Conjunto de medidas tomadas para asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la aduana esté encargada de aplicar.
- j. *Depósito aduanero:* Régimen especial en virtud del cual las mercancías son almacenadas bajo control de la aduana en un recinto aduanero constituido por edificación, con o sin playa, en un área

determinada y habilitado para almacenar mercancías con suspensión del pago de los gravámenes de importación o exportación.

- k. *Garantía*: Obligación que se contrae a satisfacción de la aduana, con el objeto de asegurar el pago de los gravámenes o el cumplimiento de otras obligaciones contraídas frente a ella.
- l. *Gravámenes a la importación o exportación*: Derechos aduaneros y cualquier otro recargo de efectos equivalentes, sean de carácter fiscal, monetario, cambiario o de otra naturaleza, que incidan sobre las importaciones y exportaciones. No quedan comprendidos en este concepto las tasas y recargos análogos cuando respondan al costo de los servicios prestados.
- m. *Medio o unidad de transporte*: Embarcación, barcaza, convoy, remolcador, vagón ferroviario, camión, contenedor o cualquier otro vehículo utilizado para el transporte de mercancías.
- n. *Transbordo*: Traslado de mercancías efectuado bajo control aduanero, desde una unidad de transporte a otra, incluida su descarga a tierra, con el objeto de que continúe hasta su lugar de destino.
- o. *Transportador o transportista*: Persona física o jurídica habilitada para realizar el transporte de mercancías en los términos del presente Protocolo.
- p. *Operador de transporte multimodal*: Persona jurídica habilitada para realizar operaciones de transporte de mercancías por más de un modo en los términos del presente Protocolo.
- q. *Tornaguía*: Copia del MIC/DTA refrendada por la aduana de destino que acredita el cumplimiento de la operación de tránsito aduanero internacional.

CAPITULO II

Ámbito de aplicación

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

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

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

CAPITULO III

Suspensión de gravámenes a la importación o exportación

Artículo 4.- Las mercancías transportadas en tránsito aduanero internacional al amparo del presente Protocolo, no estarán sujetas al pago de gravámenes a la importación o a la exportación eventualmente exigibles mientras dure la operación de tránsito, con excepción del pago de tasas por servicios efectivamente prestados.

CAPITULO IV

Condiciones técnicas de las unidades de transporte

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

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

Artículo 6.- Cada país signatario se reserva el derecho de formular observaciones a la aprobación de las embarcaciones o medios de transporte cuando no reúnan las condiciones mínimas a los efectos del control aduanero establecidas en el artículo anterior. No obstante, se comprometen a no retrasar el transporte cuando las deficiencias comprobadas sean de poca importancia y no entrañen riesgos de fraude.

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

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

CAPITULO V

Precintos aduaneros

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

Los países signatarios aceptarán los precintos aduaneros que respondan a las condiciones mínimas prescriptas, cuando hayan sido colocados por las autoridades aduaneras de otro país. Tales precintos gozarán, en el territorio de los demás países signatarios, de la misma protección jurídica que los precintos nacionales.

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

CAPITULO VI

Declaración de las mercancías y responsabilidad

Artículo 10.- Para acogerse al régimen de tránsito aduanero internacional aquí establecido, se deberá presentar, para cada unidad de transporte, ante las autoridades de la aduana de partida, un MIC/DTA conforme al modelo y notas explicativas que figuran en el Apéndice II del presente Protocolo, debidamente completado y en el número de ejemplares que sean necesarios para cumplir con todos los controles y requerimientos durante la operación de tránsito.

Artículo 11.- El transportador por el tramo que le corresponda o el operador de transporte multimodal habilitado son responsables ante las autoridades aduaneras del cumplimiento de las obligaciones que se derivan de la aplicación del régimen de tránsito aduanero internacional, en particular, están obligados a asegurar que las mercancías lleguen intactas a la aduana de destino, de acuerdo con las condiciones establecidas en el presente Protocolo.

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

CAPITULO VII

Garantías

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

CAPITULO VIII

Formalidades aduaneras

SECCION 1 - En la aduana de partida

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

Artículo 15.- Las autoridades de la aduana de partida controlarán:

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

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

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

SECCION 2 - En la aduana de embarque y de desembarque fluvial, cuando no coincida con la aduana de partida o de destino respectivamente

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

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

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

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

SECCION 3 - En la aduana de destino

Artículo 20.- En la aduana de destino, las autoridades aduaneras se asegurarán que los sellos o precintos o las marcas de identificación estén intactos y verificarán que la unidad de transporte ofrezca suficiente seguridad, efectuarán asimismo los controles que juzguen necesarios para asegurarse de que todas las obligaciones del declarante hayan sido cumplidas.

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

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

CAPITULO IX

Disposiciones generales

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

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

Estas deberán:

- a. Reducir al mínimo el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades requeridas;
- b. Conceder prioridad al despacho de las mercancías perecederas y las que requieran un transporte rápido, tales como los envíos urgentes o de socorro en ocasión de catástrofes; y
- c. Asegurar que, en los casos en que corresponda efectuar visitas, las mismas se realicen, en la medida de lo posible, sin detener la marcha de las embarcaciones.

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

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

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

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

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de Las Leñas, Departamento de Malargüe, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos. (Fdo.): Por el Gobierno de la República Argentina: Guido Di Tella; Por el Gobierno de la República de Bolivia: Ronald Maclean; Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil: Celso Laper; Por el Gobierno de la República del Paraguay: Alexis Frutos Vaesken; Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay: Héctor Gros Espiell.

APENDICE I**CONDICIONES MINIMAS A QUE DEBEN RESPONDER LOS
ELEMENTOS DE SEGURIDAD ADUANERA****(Sellos y precintos)**

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

1. Los requisitos generales de los elementos de seguridad aduanera:
 - a. Ser fuertes y durables;
 - b. Ser fáciles de colocar;
 - c. Ser fáciles de examinar e identificar;
 - d. No poder quitarse o deshacerse sin romperlos o efectuarse manipulaciones irregulares sin dejar marca;
 - e. No poder utilizarse más de una vez; y
 - f. Ser de copia o imitación tan difícil como sea posible.
2. Especificaciones materiales del sello:
 - a. El tamaño y forma del sello deberán ser tales que las marcas de identificación sean fácilmente legibles;
 - b. La dimensión de cada ojal de un sello corresponderá a la del precinto utilizado y deberá estar ubicado de tal manera que éste se ajuste firmemente cuando el sello esté cerrado;
 - c. El material utilizado deberá ser suficientemente fuerte como para prevenir roturas accidentales, un deterioro demasiado rápido (debido a condiciones climáticas, agentes químicos, etc.) o manipulaciones irregulares que no dejen marcas; y
 - d. El material utilizado se escogerá en función del sistema de precintado adoptado.
3. Especificaciones de los precintos:
 - a. Los precintos deberán ser fuertes y durables, resistentes al tiempo y a la corrosión;
 - b. El largo del precinto debe ser calculado de manera de no permitir que una abertura sellada sea abierta en todo o en parte sin que el sello o precinto se rompa o deteriore visiblemente; y
 - c. El material utilizado debe ser escogido en función del sistema de precintado adoptado.
4. Marcas de identificación.
El sello o precinto, según convenga, debe comprender marcas que:
 - a. Indiquen que se trata de un sello aduanero, por la aplicación de la palabra "aduanas";
 - b. Identifiquen el país que aplica el sello; y
 - c. Permitan la identificación de la aduana que colocó el sello, o bajo cuya autoridad fue colocado.

APENDICE II

INSTRUCCIONES PARA LLENAR EL FORMULARIO MANIFIESTO INTERNACIONAL DE CARGA/DECLARACION DE TRANSITO ADUANERO MIC/DTA

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

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

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

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

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

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

Casilla 4 - Identificación de las unidades de transporte, por tramo. Se indica el país y el número de matrícula de las unidades de transporte amparadas por este documento.

Casilla 5 - Nombre y domicilio del remitente. Se individualiza a la persona que remite al exterior las mercancías, indicando su dirección y el país de domicilio.

Casilla 6 - Nombre y domicilio del destinatario. Se individualiza a la persona a la cual van destinadas las mercancías, indicando su dirección y país de domicilio.

Casilla 7 - Lugar y país de carga. Se indican el lugar y el país donde se cargan las mercancías a bordo de la(s) unidad(es) de transporte.

Casilla 8 - Lugar y país de destino. Se indican el lugar y el país donde se pondrá término a la operación de tránsito aduanero internacional.

Casilla 9 - Nombre y domicilio del consignatario. Si existe una persona facultada para recibir las mercancías en destino que sea distinta del destinatario, se individualiza a dicha persona, indicando su dirección y el país de domicilio.

Casilla 10 - Número de los conocimientos. Para cada partida de mercancías se indica el número del conocimiento de embarque que ampara su transporte internacional.

Casilla 11 - Cantidad de bultos. Se indica la cantidad total de los bultos que componen cada partida de mercancías. Al final de la casilla se consigna la sumatoria de estas cantidades.

Casilla 12 - Peso bruto en kilogramos. Se indica el peso bruto de cada partida de mercancías. Al final de la casilla se consigna la sumatoria de estos pesos.

Casilla 13 - Valor FOB en US\$. Se indica el valor que tenía cada partida de mercancías en el tiempo y lugar en que el transportador se hizo cargo de ella, expresado en dólares de los Estados Unidos de América. Al final de la casilla se consigna la sumatoria de estos valores.

Casilla 14 - Marcas y números, descripción de las mercancías. Se indican las marcas y los números que figuran en los bultos de cada partida de mercancías, así como la descripción de éstas que figura en el documento de exportación correspondiente.

Casilla 15 - Número de los precintos. Se indica la serie y el número de los precintos o sellos colocados a la unidad de transporte, o bien a cada uno de los bultos si la unidad no es precintable.

Casilla 16 - Observaciones de la aduana de partida. Se anotan cualesquiera observaciones sobre la operación de tránsito aduanero internacional, las mercancías u otras que la aduana de partida estime pertinentes.

Casilla 17 - Firma y sello del responsable. En la parte inferior se anota la fecha y el lugar en que se suscribe.

Casilla 18 - Firma y sello de la aduana de partida. Se consigna la firma y el sello del funcionario responsable de la aduana que autoriza el inicio de la operación de tránsito aduanero internacional. En la parte inferior se anota la fecha de esta intervención.

Casillas 19 a 22 - Firma y sello del transportador responsable por el transporte realizado en cada tramo.

B. Indicaciones para llenar las casillas del reverso del formulario.

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

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

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

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

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

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

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

SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ SOBRE NAVEGACION Y SEGURIDAD - ALADI/AAP/A14TM/5.2 DE 07/07/92 -

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

TITULO I**DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 1.- Objeto. Las disposiciones de este Protocolo y sus reglamentos complementarios serán aplicables sólo a las embarcaciones de la Hidrovía, a excepción de las normas comprendidas en el Título VII, las cuales serán de aplicación a todos los buques y embarcaciones que utilicen la misma.

Artículo 2.- Régimen sancionatorio. Los países signatarios adoptarán un régimen sancionatorio único aplicable a las infracciones cometidas a las normas del presente Protocolo y sus reglamentos complementarios.

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

TITULO II**NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LAS EMBARCACIONES Y A LA CARGA****CAPITULO I****Luces y Marcas**

Artículo 4.- Régimen Normativo. Se adopta, en lo que a Luces y Marcas se refiere, el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG, Londres, 1972).

CAPITULO II**Certificados de Seguridad**

Artículo 5.- Emisión del Certificado. Los países signatarios deciden adoptar, para la emisión del Certificado de Seguridad de la Navegación, el formato que se agrega como Apéndice I.

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

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

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

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

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

CAPITULO III

Seguridad de Embarcaciones Tanques

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

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

CAPITULO IV

Arqueo de Embarcaciones y Asignación de Francobordo

Artículo 11.- Arqueo de Embarcaciones. Los países signatarios deciden adoptar para el arqueo de las embarcaciones el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (Londres, 1969).

Artículo 12.- Francobordo. Los países signatarios adoptarán y emitirán un documento único de francobordo para embarcaciones de la Hidrovía.

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

Artículo 13.- Reglamento. Los países signatarios elaborarán un reglamento único para la asignación de francobordo para las embarcaciones de la Hidrovía, a ser aplicado por las autoridades competentes de los países signatarios

CAPITULO V

Seguridad de la Carga

SECCION 1

Disposición General

Artículo 14.- Reglamento. Los países signatarios podrán elaborar un reglamento único para la seguridad de las cargas transportadas no normadas en el presente Capítulo.

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

SECCION 2

Transporte de Mercancías sobre Cubierta

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

Artículo 17.- Régimen Normativo. Los países signatarios adoptarán un reglamento único para el transporte de mercancías sobre cubierta.

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

- a) Embarcaciones del tipo tanque, cuando transporte productos con punto de inflamación menor de 701 C;
- b) Embarcaciones que transporten más de doce pasajeros; y
- c) Embarcaciones que por diseño o servicio no se adapten o no resulten aconsejables para este tipo de transporte, a criterio de la autoridad competente de cada país signatario, una vez efectuadas las verificaciones correspondientes.

SECCION 3

Transporte de mercancías sólidas a granel

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

Artículo 19.- Piloto - Funciones. El piloto es quien aconseja y asesora al capitán respecto de la navegación y maniobra en los ríos, pasos y canales de la Hidrovía, así como sobre las reglamentaciones especiales de cada zona.

Artículo 20.- Responsabilidad del capitán. El capitán es el único responsable de la conducción, maniobra y gobierno de la embarcación; y su autoridad en ningún caso se delega en el piloto, sin perjuicio de la responsabilidad que incumba a éste por su asesoramiento.

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

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

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

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

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

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

Artículo 24.- Habilitación. La autoridad competente de los países signatarios habilitará a los pilotos de la Hidrovía que cumplan con los siguientes requisitos:

- a) Presentación del Título de Piloto;
- b) Poseer la aptitud psicofísica requerida; y
- c) No poseer antecedentes penales o profesionales desfavorables.

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

Artículo 25.- Excepción. Las embarcaciones menores de 200 toneladas de arqueo bruto (T.A.B.) quedan exceptuadas del pilotaje.

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

- a) Puerto de Cáceres - Puerto Suárez - Canal Tamengo - Puerto Ladario;
- b) Puerto Suárez - Canal Tamengo - Puerto Ladario - Puerto Murtinho - Puerto Asunción;
- c) Puerto Asunción - Puerto Corrientes; y
- d) Puerto Corrientes - Desembocadura del Río Paraná incluyendo sus diferentes brazos y Puerto de Nueva Palmira.

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

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

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

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

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

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

CAPITULO II

Dotación de Seguridad

Artículo 30.- Definición. La dotación de seguridad es el personal mínimo necesario de las embarcaciones de la Hidrovía que permita navegar en condiciones de seguridad. La dotación de explotación será establecida de acuerdo a la legislación de cada país signatario.

Artículo 31.- Certificado de Dotación de Seguridad. Las autoridades competentes de cada país signatario, emitirán los Certificados de Dotación de Seguridad para las embarcaciones de la Hidrovía, según el modelo contenido en el Apéndice II.

Artículo 32.- Vigencia del Certificado. El Certificado de Dotación de Seguridad mantendrá su vigencia durante toda la vida útil de la embarcación, a menos que a ésta se le introduzcan modificaciones de relevancia que alteren su tonelaje de arqueo, cambie su servicio o la potencia de su planta propulsora o surja cualquier otra circunstancia que la autoridad competente de cada país signatario considere pertinente.

Artículo 33.- Criterios. Las autoridades competentes de los países signatarios determinarán la dotación de seguridad según el siguiente esquema:

DOTACION DE SEGURIDAD

CARGO	EMBARC. PASAJ.	EMBARCAC. TANQUE AUTOPROPULS. CARG-PELIGR.	EMBARCAC. DE CARGA AUTOPRO- PULSADA.	REMOLCADORES.
CAPITAN	1(*)	1 (*)	1 (*)	1(*)
OFICIAL	1(*)	-	-	-
MARINEROS	2(*)	2 (*) (+)	1(*)	1(*)
JEFE MAQ.	1	1	1	1
AUX. MAQ.	1	1	-	-

Observaciones:

(*) Cualquiera de ellos deberá estar capacitado para operar equipo de comunicación VHF.

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

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

TITULO IV

NORMAS RELATIVAS A LAS VIAS NAVEGABLES

CAPITULO I

Balizamiento y Señalización

Artículo 35.- Régimen general. Los países signatarios adoptarán el sistema IALA (Región B) adaptado a la navegación fluvial o el sistema de señalización de "ACCIONES A EMPRENDER" o ambos en forma indistinta, según las características particulares de los diferentes tramos de la Hidrovía. Sobre la base de lo establecido precedentemente, los países signatarios acordarán un reglamento único de balizamiento.

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

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

CAPITULO II

Remoción de obstáculos no permanentes para la navegación

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

Artículo 38.- Ejecución de las operaciones. El responsable por los obstáculos no permanentes para la navegación podrá solicitar a la autoridad competente del país signatario respectivo, autorización para investigarlos, removerlos, extraerlos o demolerlos, en todo o en parte.

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

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

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

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

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

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

TITULO V

NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LA NAVEGACION PROPIAMENTE DICHA

CAPITULO I

Asistencia y Salvamento de Embarcaciones y Bienes

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

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

En caso de que ellas no se realicen en los plazos y condiciones legales del país signatario en cuya jurisdicción haya ocurrido el hecho y pueda originar riesgos para la seguridad de la navegación o de contaminación para el medio ambiente, la autoridad competente de dicho país asumirá la operación de salvamento o asistencia respectiva.

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

a) En el caso de que la embarcación auxiliada enarbole el pabellón de alguno de los países signatarios costeros en dicho tramo, las operaciones de asistencia o salvamento serán prestadas por el país del pabellón de la embarcación, pudiendo el otro país realizar las operaciones si aquel no se encontrare en condiciones de ejecutarlas.

b) Las operaciones de asistencia o salvamento a embarcaciones de terceras banderas que naveguen aguas arriba, serán de responsabilidad del país signatario que se encuentre sobre la margen izquierda del río, y si la embarcación navegara aguas abajo lo será el país signatario que se encuentre ubicado sobre la margen derecha del río.

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

Artículo 42.- Cooperación. En la medida de sus posibilidades, los países signatarios cooperarán y facilitarán apoyo a requerimiento de cualquier otro país signatario para la realización de operaciones de asistencia o salvamento o para continuar su ejecución si se hubieren iniciado.

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

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

CAPITULO II

Búsqueda y Salvamento de Personas en Peligro

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

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

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

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

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

CAPITULO III

Normas para la Navegación

Artículo 46.- Reglas Generales para la Navegación. Los países signatarios adoptan las normas establecidas en el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG, Londres, 1972) como reglas generales para la navegación en la Hidrovía.

Artículo 47.- Reglas para la Navegación en Canales. Toda embarcación cuyo calado le permita navegar fuera de canales, solamente podrá hacerlo dentro de ellos cuando se encuentren libres de embarcaciones que por su calado no puedan abandonarlos.

Artículo 48.- Normas a seguir por las Embarcaciones en caso de Varadura o Encalladura. Cuando se produzca una varadura o encalladura, se procederá a informar con la mayor precisión posible a la estación costera más próxima la posición, fecha y hora del acaecimiento y sondajes.

Artículo 49.- Clausura de Canales. Los países signatarios podrán, en casos de fuerza mayor o por razones de seguridad de la navegación, clausurar transitoriamente el uso de determinados canales o vías navegables de su jurisdicción en forma total o parcial, con aviso previo a los demás países signatarios. Desaparecidas las causas que motivaron tal clausura, se dará aviso de la supresión de la medida.

Artículo 50.- Zonas de Espera, Fondeo, Alijo y Complemento de Cargas. Los países signatarios informarán sobre las zonas habilitadas para transferencia de carga, espera, fondeo, alije, transbordo y depósito de mercancías en sus respectivas jurisdicciones, así como instalaciones disponibles.

Artículo 51.- Intercambio de Información. Los países signatarios se comprometen a intercambiar información sobre los aspectos particulares de la navegación en cada zona, en especial sobre el ordenamiento del tránsito a que obligue la congestión de éste, el estado del balizamiento y las condiciones de las vías navegables.

Artículo 52.- Zona de Armado y Desarmado de Convoyes. Los países signatarios deberán establecer y habilitar zonas aptas en sus respectivas jurisdicciones para el armado y desarmado de convoyes, que posibiliten dichas operaciones con el máximo de seguridad.

Artículo 53.- Maniobra de Armado y Desarmado de Convoyes. Cuando mediaren razones que hicieran necesario el armado o desarmado de los convoyes fuera de las zonas habilitadas a tal efecto, la autoridad competente del respectivo país signatario permitirá la mencionada operación, siempre que no afecte la navegación.

Artículo 54.- Dimensiones de los Convoyes. Los países signatarios acordarán un régimen único de dimensiones máximas de convoyes, en aquellas zonas que por sus características o intenso tránsito lo hagan necesario.

CAPITULO IV

Comunicaciones en lo relativo a la Navegación

Artículo 55.- Disposiciones Generales. Las autoridades competentes de los países signatarios serán responsables de la atención y dirección del sistema de comunicaciones para la seguridad de la navegación, el cual deberá ser establecido por tramos y según criterios convenidos.

Artículo 56.- Informaciones Fluviométricas. Las autoridades competentes de cada país signatario deben prever la difusión del nivel de las aguas de las estaciones localizadas en sus respectivas jurisdicciones.

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

Artículo 58.- Suministro de Información. Las embarcaciones deberán suministrar a las autoridades competentes de cada país signatario toda la información que le requieran relativa a la seguridad de la navegación y contaminación de las aguas.

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

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

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

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

CAPITULO V

Averías y Sinistros Régimen normativo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITULO VI

NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LOS PUERTOS REGIMEN DE ESTADIA EN PUERTO

CAPITULO I

Disposiciones Generales

Artículo 63.- Régimen normativo. Las normas de seguridad a que habrán de ajustarse las embarcaciones en cada puerto en particular serán establecidas por la autoridad competente de cada país signatario, teniendo presente las disposiciones establecidas en el presente Protocolo.

Artículo 64.- Estadías en Puertos o Lugares de Atraque. Toda embarcación o convoy, independientemente de su carga, deberá tener en forma permanente una persona responsable de su seguridad, designado por el armador.

CAPITULO II

Despacho de Llegada, Permanencia y Despacho de Salida de Embarcaciones

SECCION 1

Contenido y Objeto de los Documentos

Artículo 65.- Documentos exigibles. Las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán a la llegada o salida de embarcaciones a las cuales se aplica el presente Protocolo, más que la entrega de los documentos previstos en este Capítulo.

Estos documentos son:

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

Artículo 66.- Declaración General: contenido. En la declaración general las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán más que los siguientes datos:

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

Artículo 67.- Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA). El MIC/DTA corresponderá al formulario adoptado en el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) sobre Aspectos Aduaneros.

Artículo 68.- Lista de tripulación: contenido. En la lista de la tripulación, las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán más que los datos siguientes:

- a) Nombre y nacionalidad de la embarcación;
- b) Apellido (s);
- c) Nombres;
- d) Nacionalidad;
- e) Grado o funciones;
- f) Fecha y lugar de nacimiento;
- g) Tipo y número del documento de identidad;
- h) Puerto y fecha de llegada; y
- i) Procedencia.

Artículo 69.- Excepción. Las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán la presentación de una lista de la tripulación en cada puerto de escala cuando la embarcación que preste servicio, ajustándose a un itinerario regular, no haya modificado la tripulación, en cuyo caso se presentará una declaración en la que conste tal situación.

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

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

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

SECCION 2

Ejemplares a ser entregados

Artículo 72.- Llegada. A la llegada a puerto de una embarcación, las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán mayor número de ejemplares que los siguientes:

- a) 5 ejemplares de la declaración general;
- b) 4 ejemplares del MIC/DTA;
- c) 4 ejemplares de la lista de la tripulación; y
- d) 4 ejemplares de la lista de pasajeros.

Artículo 73.- Salida. A la salida de puerto de la embarcación, las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán mayor número de ejemplares que los siguientes:

- a) 5 ejemplares de la declaración general;
- b) 4 ejemplares del MIC/DTA;
- c) 2 ejemplares de la lista de la tripulación; y
- d) 2 ejemplares de la lista de pasajeros

SECCION 3***Documentos a ser exhibidos y requisitos a cumplir***

Artículo 74.- Documentos. La autoridad competente de cada país signatario podrá requerir toda aquella documentación que de acuerdo al tipo de embarcación deba ser llevada a bordo en cumplimiento de convenios internacionales o del Acuerdo de Transporte Fluvial.

Artículo 75.- Despacho de Salida. El capitán de la embarcación o su agente solicitará a la autoridad competente del respectivo país signatario la autorización para zarpar de puerto.

Artículo 76.- Plazo del Despacho. Otorgado el despacho de salida, la embarcación zarpará dentro de las treinta horas subsiguientes. Vencido dicho plazo sin haber zarpado, solicitará un nuevo despacho y justificará el motivo que tuvo para no haber salido de puerto. En los puertos en que por sus características particulares sea necesario disminuir o aumentar el término expresado precedentemente, la autoridad competente determinará el plazo de su validez.

Artículo 77.- Arribada forzosa. En caso de arribada forzosa, el cumplimiento de las disposiciones sobre entrada y salida de puerto se ajustará a las circunstancias particulares de cada caso.

Artículo 78.- Cambio de Destino. Las disposiciones de esta sección serán de aplicación a las embarcaciones que alteraren su puerto de destino, no observándose al respecto lo establecido en el artículo anterior y se informará previamente a la autoridad competente del puerto.

Artículo 79.- Excepciones. No se formalizará despacho alguno en los siguientes supuestos:

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

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

CAPITULO III**Remolque, Atraque y Practicaje en Puerto**

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

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

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

- a) Acción Conjunta: el empleo de medios de varios países signatarios bajo un único mando.
- b) Contaminación: la introducción en el medio acuático desde una embarcación de la Hidrovía u

otra en navegación, fondeada o amarrada, en forma directa o indirecta por la acción deliberada o accidental del hombre, de sustancias o residuos, causando efectos perjudiciales tales como daños en la biota, peligros para la salud humana, obstáculos para las actividades en el ambiente acuático, incluida la pesca, deterioro de la calidad del agua y reducción de los atractivos naturales y recreativos.

- c) Descargas, hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, sustancias perjudiciales, aguas sucias y basuras: tal como son definidas por el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973, enmendado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).
- d) Desechos peligrosos: todo desecho que pueda producir o contribuir a producir lesiones o enfermedades graves, incluso con riesgos de muerte o que constituya una amenaza sustancial a la salud humana o para el medio ambiente, si se lo manipula inadecuadamente. Pertenece a este grupo cualquier material que presente alguna de las características siguientes: inflamabilidad, corrosividad, explosividad, reactividad, toxicidad o bioacumulación.
- e) Echazón: el acto de arrojar voluntariamente al agua bienes materiales contaminantes, que pueden corresponder a las embarcaciones de la Hidrovía u otras como a la carga, con el fin de preservar la seguridad de aquellas.
- f) Incidente de contaminación: el suceso que causa o puede potencialmente causar una descarga o una echazón de hidrocarburos o de sustancias nocivas y que requiere la realización de una operación inmediata de lucha a fin de eliminar o reducir sus efectos nocivos en el medio acuático, sobre los bienes, la salud humana o el bienestar público.
- g) Mercancías peligrosas: aquellas mercancías que en virtud de ser explosivas, gases comprimidos o licuados, inflamables, combustibles, venenosas, infecciosas, radioactivas o corrosivas, necesitan un embalaje, marcado, segregación, manipuleo o estiba especial.
- h) Plan de Contingencia: la estructura que posee cada país signatario para actuar ante un incidente de contaminación en el medio acuático.
- i) Vertimiento: tal como es definido por el Convenio Internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias del 13 de noviembre de 1972.
- j) Zona Especial: aquella zona de la Hidrovía en la cual están prohibidas las descargas de cualquier tipo que pudieran causar daños al medio ambiente.

CAPITULO II

Transporte de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, sustancias perjudiciales y mercancías peligrosas

Artículo 83.- Documentación. Los buques y las embarcaciones de la Hidrovía u otras que transporten mercancías peligrosas presentarán la notificación correspondiente ante la autoridad competente, con antelación a la entrada a puerto o salida de él, cumpliendo las formalidades que al respecto establezca la misma.

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

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

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

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

Artículo 85.- Transporte, Embalaje y Segregación de Mercancías Peligrosas y Contaminantes en Bultos. El transporte, embalaje, marcado y segregación de mercancías peligrosas en bultos se rige, según corresponda por las disposiciones del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) y por el Anexo III del MARPOL 73/78.

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

Artículo 87.- Transporte de Productos Líquidos Químicos Peligrosos a Granel. El transporte de productos químicos líquidos peligrosos a granel se rige, según corresponda, por el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ), por el Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ) o por el Anexo II del MARPOL 73/78, aprobados por la Organización Marítima Internacional (OMI).

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

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

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

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

CAPITULO III

Transporte y Vertimiento

Artículo 90.- Prohibición. Queda prohibido el transporte por agua en la Hidrovía de desechos peligrosos, como así también el vertimiento de todo tipo de desechos u otras materias.

CAPITULO IV

Régimen de las Descargas

Artículo 91.- Prohibición de Descargas. Quedan prohibidas las descargas de:

- a) Hidrocarburos provenientes del régimen operativo de las embarcaciones de la Hidrovía u otras;
- b) Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel procedentes de operaciones de limpieza y deslastrado de tanques;
- c) Aguas sucias; y
- d) Basuras.

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

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

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

- a) Las descargas o los vertimientos que se efectúen para salvar vidas humanas o para proteger la seguridad de la embarcación de la Hidrovía u otra y siempre que se hubieran tomado todas las precauciones razonables para reducir al mínimo tales descargas o vertimientos;
- b) Las descargas o los vertimientos por averías de la embarcación de la Hidrovía u otra o sus equipos, siempre que no se hubiera actuado con intención de producir la avería o con culpa; y
- c) Las descargas o los vertimientos por operaciones de lucha contra incidentes de contaminación.

CAPITULO V

Lucha contra Incidentes de Contaminación

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

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

- a) Intercambiar información sobre toda norma que se prevea dictar en relación con la prevención de incidentes de contaminación, con vistas a establecer normas compatibles o equivalentes en sus respectivos ordenamientos jurídicos; y
- b) Establecer planes de contingencia a nivel nacional, que deberán ser compatibles entre sí y permitir la utilización de los medios en forma complementaria, a fin de facilitar, cuando resulte necesario, la acción conjunta de las mismas.

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

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

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

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

El país signatario actuante podrá requerir la colaboración de las autoridades de los otros países signatarios cuando lo estime necesario, conservando el control de las operaciones, a la vez que suministrará la información disponible sobre su desarrollo. Los países requeridos colaborarán con los medios adecuados de que dispongan.

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

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

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

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

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

CAPITULO VI

Entrada en vigor

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

TITULO VIII

DISPOSICION FINAL

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

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

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos. (Fdo.): Por el Gobierno de la República Argentina: Guido Di Tella; Por el Gobierno de la República de Bolivia: Ronald Maclean; Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil: Celso Laper; Por el Gobierno de la República del Paraguay: Alexis Frutos Vaesken; Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay: Héctor Gros Espiell.

ACTA DE RECTIFICACIÓN DEL SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD ALADI/AAP/A14TM/5.2/ACR1 23/06/93

En la ciudad de Montevideo, a los veintitrés días del mes de junio de mil novecientos noventa y tres, esta Secretaría General en uso de las facultades que le confiere la Resolución 30 del Comité de Representantes en su artículo primero, como depositaria de los Acuerdos y Protocolos suscritos por los Gobiernos de los países miembros de la Asociación, y lo establecido en su artículo tercero, hace constar:

Primero.- Que la Representación del Brasil comunicó la existencia de un error deslizado en el Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad del Acuerdo sobre Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, suscrito entre su Gobierno y los Gobiernos de Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay con fecha 26 de junio de 1992.

Segundo.- Que el error consiste en que en el Artículo 86 hace referencia al "Apéndice B del Código IMDG" cuando en realidad debió referirse al "Apéndice B del Código CCG".

Tercero.- Que la Secretaría General por Memorando DAC/102/93 de fecha 17 de junio de 1993 puso el hecho en conocimiento de las Representaciones de Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay, fijando un plazo de tres días hábiles para deducir oposiciones.

Cuarto.- Que transcurrido el plazo mencionado y no habiéndose recibido objeción alguna, esta Secretaría General ha procedido a testar en el Artículo 86 del Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad del Acuerdo sobre Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, el Código "IMDG", interlineando en su lugar el Código "CCG"

Y para constancia de esta Secretaría General se extiende la presente Acta de Rectificación, en el lugar y fecha indicados, en sendos originales en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

TERCER PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA SOBRE SEGUROS - ALADI/AAP/A14.TM/5.3 07/07/92

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

CAPITULO I

Sistema Común de Cobertura

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

CAPITULO II

Riesgos Asegurables

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

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

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

CAPITULO III

Mecanismo de Contralor

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

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

CAPITULO IV

Ámbito de Cobertura de la Póliza de Seguro

Artículo 5.- Las pólizas deberán ser tomadas por los Armadores que operen en la Hidrovía según la legislación del país de registro de la embarcación de la Hidrovía u otras; cubrir los riesgos exigidos en los artículos 2 y 3 del presente Protocolo y tener la misma amplitud de cobertura para toda la extensión de la Hidrovía.

Artículo 6.- Los países signatarios se comprometen a facilitar las gestiones que permitan la remesa de divisas al exterior para el pago de las primas de seguros, indemnización y gastos relacionados con el contrato de seguros.

Artículo 7.- El presente Protocolo es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial y su vigencia y entrada en vigor estarán conformes con lo establecido en el artículo 30 de dicho Acuerdo.

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

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos. (Fdo.): Por el Gobierno de la República Argentina: Guido Di Tella; Por el Gobierno de la República de Bolivia: Ronald Maclean; Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil: Celso Laper; Por el Gobierno de la República del Paraguay: Alexis Frutos Vaesken; Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay: Héctor Gros Espiell.

CUARTO PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA SOBRE CONDICIONES DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA UNA MAYOR COMPETITIVIDAD - ALADI/AAP/A14TM/5.4 07/07/92

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

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

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

Artículo 3.- En el caso de eventuales concesiones de incentivos fiscales, subsidios u otros favores oficiales a los Armadores de la Hidrovía, los países signatarios adoptarán criterios homogéneos en el tratamiento de los mismos.

Artículo 4.- Los países signatarios adoptarán dotaciones de seguridad homogéneas de acuerdo con el tipo y características de las embarcaciones, sobre la base de una tipificación común de las mismas. Estas medidas entrarán en vigor en un plazo no mayor de doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 5.- Los países signatarios facilitarán la revalidación de títulos y patentes de los tripulantes de embarcaciones de la Hidrovía, adecuando los planes de formación y capacitación a esos efectos. Estas medidas deberán estar vigentes antes del 31 de diciembre de 1994.

Artículo 6.- Los países signatarios se comprometen a no aplicar tratamiento diferencial en el suministro de combustibles y lubricantes entre las embarcaciones de su propia bandera y las de los restantes países que integran la Hidrovía. Estas medidas deberán estar vigentes a partir de los seis (6) meses de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 7.- Los países signatarios dejarán de aplicar todas aquellas tasas portuarias que no reflejen una efectiva contraprestación de servicios. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

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

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

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

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

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

Artículo 12.- Los países signatarios adoptarán las medidas necesarias tendientes a la liberalización de la contratación de la mano de obra y demás servicios portuarios con el objeto de reducir costos en un plazo no mayor de doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 13.- Los países signatarios adoptarán exigencias y procedimientos comunes para la matriculación de las embarcaciones en sus respectivos registros, comprometiéndose asimismo a intercambiar información respecto de las altas, bajas o modificaciones de las mismas. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de los doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 14.- Los países signatarios adoptarán en forma conjunta las medidas que permitan, en igualdad de condiciones, la plena participación en el transporte por la Hidrovía de sus embarcaciones fluviales y fluvio-marítimas. Estas medidas deberán estar vigentes antes del 31 de diciembre de 1994.

Artículo 15.- El presente Protocolo es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial y su vigencia y entrada en vigor estarán conformes con lo establecido en el artículo 30 de dicho Acuerdo.

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

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos. (Fdo.): Por el Gobierno de la República Argentina: Guido Di Tella; Por el Gobierno de la República de Bolivia: Ronald Maclean; Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil: Celso Laper; Por el Gobierno de la República del Paraguay: Alexis Frutos Vaesken; Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay: Héctor Gros Espiell.

QUINTO PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA SOBRE SOLUCION DE CONTROVERSIAS - ALADI/AAP/A14TM/5.5 07/07/92

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

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

Artículo 2.- Los países signatarios en una controversia, a través de sus organismos nacionales competentes, procurarán resolverlas en primer lugar mediante consultas y negociaciones directas.

Artículo 3.- Si mediante negociaciones directas no se alcanzare una solución en un plazo razonable o si la controversia fuese solucionada sólo en forma parcial, cualquiera de los países signatarios en la controversia podrá someterla a consideración de la Comisión del Acuerdo. Esta evaluará la situación a la luz de los elementos pertinentes disponibles, dando oportunidad a las partes para que expongan sus respectivas posiciones y requiriendo, cuando lo considere necesario, el asesoramiento de expertos, según el procedimiento que establezca el Reglamento de la Comisión.

Artículo 4.- Al término del procedimiento previsto en el artículo anterior, la Comisión formulará las recomendaciones tendientes a la solución de la controversia.

Artículo 5.- A falta de solución mediante el procedimiento previsto en los artículos anteriores, cualquiera de los países signatarios en la controversia podrá someterla a consideración del C.I.H., de acuerdo con el procedimiento que establezca el Reglamento del Comité.

Artículo 6.- Si la controversia no hubiere podido solucionarse mediante la aplicación del procedimiento previsto en el artículo 5, cualquiera de los países signatarios en la controversia podrá someterla a la decisión de un Tribunal Arbitral. Cada país signatario en la controversia nombrará un árbitro y los dos árbitros designados se pondrán de acuerdo para elegir como Presidente del Tribunal Arbitral a un nacional de otro país, sea o no signatario del Acuerdo.

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

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

Artículo 8.- Si uno de los países signatarios en la controversia no designa su respectivo árbitro en el plazo establecido en el artículo 6, el Secretario Ejecutivo del C.I.H. procederá a designarlo, por sorteo, de la lista de diez (10) árbitros nacionales presentada por la parte que no haya designado su árbitro. A

tales efectos, los países signatarios deberán presentar dicha lista al C.I.H., luego de la entrada en vigor del Acuerdo.

Si no hubiere acuerdo en la designación del Presidente del Tribunal Arbitral, el nombramiento estará a cargo del Secretario Ejecutivo del C.I.H., quien lo nombrará por sorteo, de una lista de veinte (20) árbitros elaborada por el C.I.H. e integrada por dos (2) nacionales de cada país signatario y diez (10) de terceros países.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 17.- Los particulares afectados por medidas de los países signatarios en violación al Acuerdo de Transporte Fluvial podrán reclamar ante el C.I.H., agotadas las instancias de negociación por los organismos nacionales competentes y de la Comisión del Acuerdo. Si el C.I.H. considerase aceptable

el reclamo procederá a la convocatoria de un grupo de especialistas. Este elevará su dictamen al C.I.H. . Si en ese dictamen se verificase la procedencia del reclamo formulado contra un país signatario, cualquier otro país signatario podrá requerirle la adopción de medidas correctivas o la anulación de las medidas cuestionadas. Si su requerimiento no prosperase dentro de un plazo de quince (15) días el país signatario que lo efectuó podrá recurrir directamente al procedimiento arbitral.

Artículo 18.- Serán idiomas oficiales en todos los procedimientos previstos en el presente Protocolo el español y el portugués, cuando resultare aplicable.

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

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

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos. (Fdo.): Por el Gobierno de la República Argentina: Guido Di Tella; Por el Gobierno de la República de Bolivia: Ronald Maclean; Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil: Celso Laper; Por el Gobierno de la República del Paraguay: Alexis Frutos Vaesken; Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay: Héctor Gros Espiell.

SEXTO PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVÍA PARAGUAY- PARANA SOBRE CESE PROVISORIO DE BANDERA - ALADI/AAP/A147M/5.6 07/07/92

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

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

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

Artículo 3.- El presente Protocolo es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial.

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

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos. (Fdo.): Por el Gobierno de la República Argentina: Guido Di Tella; Por el Gobierno de la República de Bolivia: Ronald Maclean; Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil: Celso Laper; Por el Gobierno de la República del Paraguay: Alexis Frutos Vaesken; Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay: Héctor Gros Espiell.

SEPTIMO PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ SOBRE PRÓRROGA DE VIGENCIA DE DICHO ACUERDO

Los Plenipotenciarios de la República Argentina, de la República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, acreditados por sus respectivos Gobiernos, según poderes que fueron otorgados en buena y debida forma, depositados oportunamente en la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI),

VISTO: El artículo 30, Capítulo XII (Entrada en vigor y duración) del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), denominado "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra".

CONSIDERANDO: Que el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, suscrito el 26 de junio de 1992, entró en vigor el 13 de febrero de 1995 y tiene una duración de diez (10) años;

Que el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), en su Reunión Extraordinaria celebrada en Buenos Aires, República Argentina, los días 16 y 17 de setiembre de 2004, acordó extender la vigencia del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) por un período de quince (15) años; y,

Que la extensión de la vigencia del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra atiende la necesidad de generar un escenario ampliado de seguridad jurídica para el desarrollo de las iniciativas públicas y privadas en sectores operativos de la navegación y productivos de la región.

CONVIENEN:

Artículo 1º.- Prorrogar la vigencia del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) y sus Protocolos Adicionales, por un período de quince (15) años, a partir del 13 de febrero de 2005.

Artículo 2º.- Los Gobiernos de los Países Miembros procederán a la incorporación de este Protocolo a sus respectivos ordenamientos jurídicos nacionales, de conformidad con sus procedimientos internos e informarán a la Secretaría General de la ALADI la fecha de dicha incorporación.

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

EN FE DE LO CUAL, los respectivos plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo, en la ciudad de Montevideo a los nueve días del mes de diciembre dos mil cuatro, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos. (Fdo.): Por el Gobierno de la República Argentina: Juan Carlos Olima; Por el Gobierno de la República de Bolivia: Armando Loaiza Mariaca; Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil: Bernardo Pericás Neto; Por el Gobierno de la República del Paraguay: Bernardino Hugo Saguier Caballero; Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay: Agustín Espinosa.

Secretaría General de la ALADI
Montevideo - Uruguay



Cebollati 1461 CP 11200
Montevideo - URUGUAY
Tel: +598 24101121
Email: sgaladi@aladi.org
web: www.aladi.org