

CONGRESO DE LA NACIÓN

República Argentina

LEY 24.385 · 1994

ACUERDOS

Boletín Oficial, 21 de noviembre de 1994 · 102 artículos

Texto original, como se publicó

ÍNDICE

Acuerdos

CAPÍTULO I Objeto y alcance del Acuerdo 6

CAPÍTULO II Libertad de navegación 8

CAPÍTULO III Igualdad de tratamiento 10

CAPÍTULO IV Libertad de tránsito 12

CAPÍTULO V Reserva de carga 14

Sección 1 · Reserva de carga regional 15

Sección 2 · Reserva de carga nacional 15

CAPÍTULO VI Armador de la Hidrovía 16

CAPÍTULO VII Facilitación del transporte y el comercio 18

CAPÍTULO VIII Servicios portuarios y servicios auxiliares de navegación 20

CAPÍTULO IX Órganos del acuerdo 22

CAPÍTULO X Solución de controversias 24

CAPÍTULO XI Evaluación y ajustes 26

CAPÍTULO XII Entrada en vigor y duración 28

CAPÍTULO XIII Adhesión 30

CAPÍTULO XIV Denuncia 32

CAPÍTULO XV Disposiciones generales 34

TÍTULO IV Normas relativas a las vías navegables 36

Capítulo II · Remoción de obstáculos no permanentes para la navegación 37

TÍTULO V Normas de seguridad relativas a la navegación propiamente dicha 38

Capítulo I · Asistencia y salvamento de embarcaciones y bienes 39

Capítulo II · Búsqueda y salvamento de personas en peligro 40

Capítulo III · Normas para la Navegación 40

Capítulo IV · Comunicaciones en lo relativo a la Navegación 41

Capítulo V · Averías y siniestros 42

TÍTULO VI Normas de seguridad relativas a los puertos 44

Capítulo I · Disposiciones generales 45

Capítulo II · Despacho de llegada, permanencia y despacho de salida de embarcaciones 45

Capítulo III · Remolque, atraque y practicaje en puerto 48

TÍTULO VII Normas para la prevención, reducción y control de la contamina... 49

ÍNDICE

Acuerdos

Capítulo I · Disposiciones generales 50
Capítulo II · Transporte de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, sustancias per... 51
Capítulo III · Transporte y vertimiento 52
Capítulo IV · Régimen de las descargas 52
Capítulo V · Lucha contra Incidentes de Contaminación 53
Capítulo VI · Entrada en vigor 55
TÍTULO VIII **Disposición final** 56

Ley Nº 24.385

Apruébase el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) suscripto con las Repúblicas de Bolivia, Federativa del Brasil, Paraguay y Oriental del Uruguay.

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

ARTÍCULO 1°. Apruébase el ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA (PUERTO DE CACERES-PUERTO DE NUEVA PALMIRA) suscripto entre la REPUBLICA ARGENTINA, la REPUBLICA DE BOLIVIA, la REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, la REPUBLICA DEL PARAGUAY y la REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, en el Valle de Las Leñas, Departamento de Malargue, Provincia de Mendoza, el 26 de junio de 1992, que consta de QUINCE (15) capítulos, TREINTA Y SEIS (36) artículos y SEIS (6) Protocolos Adicionales, cuya fotocopia autenticada forma parte de la presente ley.

ARTÍCULO 2°. Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional. — ALBERTO R. PIERRI. — EDUARDO MENEM. — Esther H. Pereyra Arandía de Pérez Pardo. —Edgardo Piuzzi.



CAPÍTULO I

OBJETO Y ALCANCE DEL ACUERDO

Artículo 3º

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 concerten en el futuro entre los países ribereños de la Hidrovía o entre estos y terceros países.



CAPÍTULO II

LIBERTAD DE NAVEGACIÓN

Artículos 4º a 5º

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.



CAPÍTULO III

IGUALDAD DE TRATAMIENTO

Artículos 6º a 8º

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, practicaje, 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.



CAPÍTULO IV

LIBERTAD DE TRÁNSITO

Artículo 9º

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.



CAPÍTULO V

RESERVA DE CARGA

Artículos 10 a 11

SECCIÓN 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.

SECCIÓN 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.



CAPÍTULO VI

ARMADOR DE LA HIDROVÍA

Artículos 12 a 15

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.



CAPÍTULO VII

FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL COMERCIO

Artículos 16 a 17

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



CAPÍTULO VIII

SERVICIOS PORTUARIOS Y SERVICIOS AUXILIARES DE NAVEGACIÓN

Artículos 18 a 21

ARTÍCULO 18. Los países signatarios se garantizan mutuamente la 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 movilicen 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 practicaje 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 practicaje 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.



CAPÍTULO IX

ÓRGANOS DEL ACUERDO

Artículos 22 a 25

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.



CAPÍTULO X

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Artículo 26

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.



CAPÍTULO XI

EVALUACIÓN Y AJUSTES

Artículos 27 a 29

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.



CAPÍTULO XII

ENTRADA EN VIGOR Y DURACIÓN

Artículo 30

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.



CAPÍTULO XIII

ADHESIÓN

Artículos 31 a 32

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.



CAPÍTULO XIV

DENUNCIA

Artículo 33

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.



CAPÍTULO XV

DISPOSICIONES GENERALES

Artículos 34 a 36

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 Malargue, 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.

PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) SOBRE ASUNTOS ADUANEROS

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.



TÍTULO IV

NORMAS RELATIVAS A LAS VÍAS NAVEGABLES

Artículos 37 a 39

CAPÍTULO 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.



TÍTULO V

NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LA NAVEGACIÓN PROPIAMENTE DICHA

Artículos 40 a 62

CAPÍTULO 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 aquél 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.

CAPÍTULO 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 solo 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.

CAPÍTULO 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 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.

CAPÍTULO 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.

CAPÍTULO V
Averías y siniestros

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 aquélla debió operarse.

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

Exceptúase 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 prorrateo 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 avería comunes o gruesas, los jueces o tribunales del país en cuyo puerto se practica la liquidación y prorrateo, siendo nula toda cláusula que atribuya competencia a los jueces o tribunales de otro país.



TÍTULO VI

NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LOS PUERTOS

Artículos 63 a 81

CAPÍTULO 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.

CAPÍTULO II
Despacho de llegada, permanencia y despacho de salida de embarcaciones

SECCIÓN I
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; e

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;

k) 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.

SECCIÓN 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 del 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.

SECCIÓN 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 aconsejaran.

b) Cuando el remolcador deje barcazas en puerto continuando su navegación. La agencia correspondiente formalizará, en este caso, el despacho de tales barcazas.

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

CAPÍTULO 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 del 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.



TÍTULO VII

NORMAS PARA LA PREVENCIÓN, REDUCCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN DE LAS ...

Artículos 82 a 101

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

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 inadecuamente.

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 aquéllas.

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.

CAPÍTULO 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 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 IMDG.

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. *Transportes 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.

CAPÍTULO 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.

CAPÍTULO 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.

CAPÍTULO 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 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.

CAPÍTULO 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.



TÍTULO VIII

DISPOSICIÓN FINAL

Artículo 102

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 Malargue, 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.

PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)

SOBRE SEGUROS

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.

VEREDICTA LEYES

Acuerdos. Texto original, como se publicó.

Datos: Base InfoLEG de Normativa Nacional, Ministerio de Justicia de la Nación (CC BY 4.0).