

**ACTA DE RECTIFICACIÓN DE LA VERSIÓN EN IDIOMA ESPAÑOL DEL
DECIMOCUARTO REGLAMENTO DEL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL
POR LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ
(PUERTO DE CÁCERES – PUERTO DE NUEVA PALMIRA)**

En la ciudad de Montevideo, a los treinta días del mes de octubre de dos mil siete, la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), en uso de las facultades que le confiere la Resolución 30 del Comité de Representantes, como depositaria de los Acuerdos y Protocolos suscritos por los Gobiernos de los países miembros de la ALADI, y de conformidad con lo establecido en su artículo tercero, hace constar:

Primero.- Que la Secretaría Ejecutiva del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH), por nota SE HPP N° 43, de fecha 11 de julio de 2006, y en cumplimiento de la Decisión 5/XXXV, adoptada en la XXXV Reunión del CIH (celebrada los días 6 y 7 de abril de 2006 en Asunción, Paraguay), solicitó a la Secretaría General de la ALADI realizar las gestiones pertinentes para modificar la versión en idioma español del Reglamento de Seguridad para las Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), protocolizado al amparo del Tratado de Montevideo 1980 como Decimocuarto Reglamento del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira).

Segundo.- Que la citada Decisión 5/XXXV, aprueba el texto bilingüe español/portugués de la modificación propuesta por la Marina del Brasil al Numeral 2 de la Regla 2 del Capítulo 2 del Título II del Reglamento antes mencionado, el cual figura como Anexo V del Informe Final de la XXXV Reunión del CIH.

Tercero.- Que dicha modificación consiste en:

Testar el Numeral 2 de la Regla 2 del Capítulo 2 del Título II del Reglamento de referencia, ubicado en la página número 10, e intercalar la página número 10-bis en la versión en idioma español con la modificación propuesta *ut supra*, de acuerdo a lo siguiente:

Donde dice:

“2. En las lanchas de pasajeros no se exigirá la colocación de los mamparos estancos transversales prescriptos en 1, siempre que el compartimentado del casco sea tal que producido el ingreso de agua incontrolado por:

- a) Una avería en la roda o en un 10% de la eslora medida desde la perpendicular de proa, en el fondo del casco, o
- b) Una rotura de tubería en alguna toma de casco bajo flotación, o
- c) Un ingreso de agua por el sello del tubo de bocina o de la limera cuando ésta estuviera a menos de 150 mm de la flotación, o
- d) Una avería del casco en la zona de apoyo de arbotantes y cualquier otro apéndice que sobresalga en forma no protegida por las líneas del casco,



la flotación final no sumerja ninguna abertura por la que pueda producirse una inundación progresiva, ni se encuentre a menos de 150 mm del borde de la regala en embarcaciones sin cubierta.”

Debe decir:

“2. En las lanchas de pasajeros no se exigirá la colocación de los mamparos estancos transversales prescriptos en 1, siempre y cuando el compartimentado del casco sea tal que producido el ingreso de agua incontrolado por una de las averías abajo indicadas, la condición final de flotación no sumerja ninguna abertura por la que pueda producirse una inundación progresiva, ni se encuentre a menos de 150 mm del borde de la regala en embarcaciones sin cubierta:

- a) una avería en la roda o en un 10% de la eslora medida desde la perpendicular de proa, en el fondo del casco, o
- b) una rotura de tubería en alguna toma del casco bajo flotación, o
- c) un ingreso de agua por el sello del tubo de bocina o de la límera cuando ésta estuviera a menos de 150 mm de la flotación, o
- d) una avería del casco en la zona de apoyo de arbotantes y cualquier otro apéndice que sobresalga en forma no protegida por las líneas del casco.”

Cuarto.- Que las modificaciones a realizar fueron puestas en conocimiento de la Representación Argentina para MERCOSUR y ALADI, de la Representación Permanente de Bolivia ante la ALADI, de la Representación Permanente de Brasil ante la ALADI y el MERCOSUR, de la Representación Permanente del Paraguay ante la ALADI y el MERCOSUR y de la Representación Permanente del Uruguay ante ALADI y MERCOSUR, mediante la nota ALADI/SUB-JRB-450/07, de fecha 9 de octubre de 2007, otorgándose un plazo de diez días hábiles contados a partir de su notificación para formular observaciones, plazo al cabo del cual esta Secretaría General procedería a expedir el Acta de Rectificación, siempre que no se hubiesen formulado objeciones.

Quinto.- Que transcurrido el plazo otorgado y no habiéndose formulado objeciones por parte de los países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), esta Secretaría General procede a realizar las correspondientes modificaciones a la versión en idioma español del Decimocuarto Reglamento del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira).

Y para constancia, esta Secretaría General 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.

13 NOV. 2007

ES COPIA FIEL
DEL ORIGINAL

Dr. DIDIER OPERTTI BADÁN
Secretario General

**ATA DE RETIFICAÇÃO DA VERSÃO EM IDIOMA ESPANHOL DO DÉCIMO QUARTO
REGULAMENTO DO ACORDO DE TRANSPORTE FLUVIAL PELA
HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ
(PORTO DE CÁCERES – PORTO DE NOVA PALMIRA)**

Na cidade de Montevidéu, aos trinta dias do mês de outubro de dois mil e sete, a Secretaria-Geral da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), no uso das faculdades que a Resolução 30 do Comitê de Representantes lhe confere como depositária dos Acordos e Protocolos assinados pelos Governos dos países-membros da ALADI e de conformidade com o estabelecido em seu Artigo terceiro, faz constar:

Primeiro.- Que a Secretaria Executiva do Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná (CIH), por nota SE HPP N° 43, de 11 de julho de 2006, e em cumprimento à Decisão 5/XXXV, adotada na XXXV Reunião do CIH (realizada nos dias 6 e 7 de abril de 2006 em Assunção, Paraguai), solicitou à Secretaria-Geral da ALADI realizar as gestões pertinentes para modificar a versão em idioma espanhol do Regulamento de Segurança para as Embarcações da Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres – Porto de Nova Palmira), protocolizado ao amparo do Tratado de Montevidéu de 1980 como Décimo Quarto Regulamento do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres – Porto de Nova Palmira).

Segundo.- Que a mencionada Decisão 5/XXXV aprova o texto bilingüe espanhol/português da modificação proposta pela Marinha do Brasil, no número 2 da Regra 2 do Capítulo 2 do Título II do Regulamento mencionado, que consta como Anexo V do Relatório Final da XXXV Reunião do CIH.

Terceiro.- Que a mencionada modificação consiste em:

Riscar o número 2 da Regra 2 do Capítulo 2 do Título II desse Regulamento, na página número 10, e intercalar a página número 10-bis na versão em idioma espanhol com a modificação proposta *ut supra*, conforme o seguinte:

Onde consta:

“2. En las lanchas de pasajeros no se exigirá la colocación de los mamparos estancos transversales prescriptos en 1, siempre que el compartimentado del casco sea tal que producido el ingreso de agua incontrolado por:

- a) Una avería en la roda o en un 10% de la eslora medida desde la perpendicular de proa, en el fondo del casco, o
- b) Una rotura de tubería en alguna toma de casco bajo flotación, o
- c) Un ingreso de agua por el sello del tubo de bocina o de la limera cuando ésta estuviera a menos de 150 mm de la flotación, o
- d) Una avería del casco en la zona de apoyo de arbotantes y cualquier otro apéndice que sobresalga en forma no protegida por las líneas del casco,

4



la flotación final no sumerja ninguna abertura por la que pueda producirse una inundación progresiva, ni se encuentre a menos de 150 mm del borde de la regala en embarcaciones sin cubierta.”

Deve constar:

“2. En las lanchas de pasajeros no se exigirá la colocación de los mamparos estancos transversales prescriptos en 1, siempre y cuando el compartimentado del casco sea tal que producido el ingreso de agua incontrolado por una de las averías abajo indicadas, la condición final de flotación no sumerja ninguna abertura por la que pueda producirse una inundación progresiva, ni se encuentre a menos de 150 mm del borde de la regala en embarcaciones sin cubierta:

- a) una avería en la roda o en un 10% de la eslora medida desde la perpendicular de proa, en el fondo del casco, o
- b) una rotura de tubería en alguna toma del casco bajo flotación, o
- c) un ingreso de agua por el sello del tubo de bocina o de la limera cuando ésta estuviera a menos de 150 mm de la flotación, o
- d) una avería del casco en la zona de apoyo de arbotantes y cualquier otro apéndice que sobresalga en forma no protegida por las líneas del casco.”

Quarto.- Que as modificações a serem feitas foram levadas ao conhecimento da Representação Argentina junto ao MERCOSUL e à ALADI, da Representação Permanente da Bolívia junto à ALADI, da Delegação Permanente do Brasil junto à ALADI e ao MERCOSUL, da Representação Permanente do Paraguai junto à ALADI e ao MERCOSUL e da Representação Permanente do Uruguai junto à ALADI e ao MERCOSUL, mediante a Nota ALADI/SUB-JRB-450/07, de 9 de outubro de 2007, sendo outorgado um prazo de dez dias úteis contados a partir de sua notificação para observações, depois do qual esta Secretaria-Geral expediria a Ata de Retificação, desde que não houvesse objeções.

Quinto.- Que transcorrido esse prazo sem ter recebido objeções dos países signatários do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres – Porto de Nova Palmira), esta Secretaria-Geral faz as correspondentes modificações na versão em idioma espanhol do Décimo Quarto Regulamento do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres – Porto de Nova Palmira).

E, para que conste, esta Secretaria-Geral lavra a presente Ata de Retificação no lugar e data indicados, nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente válidos.

COPIA FIEL DO
ORIGINAL

13 NOV. 2007

Dr. DIDIER OPERTTI BADÁN
Secretário - Geral



Regla 2

Compartimentado y Flotabilidad en Avería de Embarcaciones y Lanchas de Pasajeros

1 Adicionalmente a los mamparos prescritos en la regla 1.1, las embarcaciones de pasajeros estarán subdivididas por un número de mamparos estancos tal que no sumerjan la línea de margen ante la inundación de un compartimento cualquiera, ni se produzca la pérdida de la estabilidad en avería conforme lo establecido en la regla 5.

~~2 En las lanchas de pasajeros no se exigirá la colocación de los mamparos estancos transversales prescritos en 1, siempre que el compartimentado del casco sea tal que producido el ingreso de agua incontrolado por:~~

- ~~a) Una avería en la roda o en un 10% de la eslora medida desde la perpendicular de proa, en el fondo del casco, o~~
- ~~b) Una rotura de tubería en alguna toma de casco bajo flotación, o~~
- ~~c) Un ingreso de agua por el sello del tubo de bocina o de la límera cuando ésta estuviera a menos de 150 mm de la flotación, o~~
- ~~d) Una avería del casco en la zona de apoyo de arbotantes y cualquier otro apéndice que sobresalga en forma no protegida por las líneas del casco,~~

la flotación final no sumerja ninguna abertura por la que pueda producirse una inundación progresiva, ni se encuentre a menos de 150 mm del borde de la regala en embarcaciones sin cubierta.

TESTADO: numeral 2, de la Regla 2, del Capítulo 2, del Título II, NO VALE.
 INTERLINEADO: ver página 10 - bis, VALE.

Regla 3

Disposición de los Mamparos Estancos Transversales

1 En todas las embarcaciones con cubierta los mamparos se extenderán hasta la cubierta de cierre de forma resistente y estanca al agua.

2 En embarcaciones de carga, el mamparo de pique de popa, podrá terminar en una cubierta por debajo de la cubierta de cierre, siempre que dicha cubierta esté por encima de la de francobordo.

3 El mamparo de colisión se colocará a una distancia de la perpendicular de proa de entre el 5% y 8% de la eslora (L). La Administración podrá aceptar una posición del mamparo de colisión mayor a la prescrita cuando inundado dicho compartimento, con el buque a máxima carga, se pruebe que no se sumerge la cubierta de cierre, ni se produce una inaceptable pérdida de estabilidad o la emersión de la hélice.

4 En las embarcaciones tanque, adicionalmente, se exigirá al menos un mamparo estanco longitudinal que se extienda hasta la cubierta de francobordo a todo lo largo de la zona de tanques. El número mínimo de mamparos estancos en cualquier caso será tal que asegure una resistencia estructural suficiente y evite esfuerzos estructurales dinámicos inadecuados. Sin perjuicio de lo prescrito precedentemente, las embarcaciones tanque deberán cumplimentar con los requerimientos concernientes a estabilidad en el estado de avería, tamaño y arreglo de los tanques de cargamento según se prescribe en la reglamentación del Capítulo II del Título VII del

ING. JOAN A. BASADONNA
 Secretario Ejecutivo
 C.I.H.

(Handwritten signatures and marks)



“2. En las lanchas de pasajeros no se exigirá la colocación de los mamparos estancos transversales prescritos en 1, siempre y cuando el compartimentado del casco sea tal que producido el ingreso de agua incontrolado por una de las averías abajo indicadas, la condición final de flotación no sumerja ninguna abertura por la que pueda producirse una inundación progresiva, ni se encuentre a menos de 150 mm del borde de la regala en embarcaciones sin cubierta:

- a) una avería en la roda o en un 10% de la eslora medida desde la perpendicular de proa, en el fondo del casco, o
- b) una rotura de tubería en alguna toma del casco bajo flotación, o
- c) un ingreso de agua por el sello del tubo de bocina o de la limera cuando ésta estuviera a menos de 150 mm de la flotación, o
- d) una avería del casco en la zona de apoyo de arbotantes y cualquier otro apéndice que sobresalga en forma no protegida por las líneas del casco.”

INTERLINEADO:

“2. En las lanchas de pasajeros no se exigirá la colocación de los mamparos estancos transversales prescritos en 1, siempre y cuando el compartimentado del casco sea tal que producido el ingreso de agua incontrolado por una de las averías abajo indicadas, la condición final de flotación no sumerja ninguna abertura por la que pueda producirse una inundación progresiva, ni se encuentre a menos de 150 mm del borde de la regala en embarcaciones sin cubierta:

- a) una avería en la roda o en un 10% de la eslora medida desde la perpendicular de proa, en el fondo del casco, o
- b) una rotura de tubería en alguna toma del casco bajo flotación, o
- c) un ingreso de agua por el sello del tubo de bocina o de la limera cuando ésta estuviera a menos de 150 mm de la flotación, o
- d) una avería del casco en la zona de apoyo de arbotantes y cualquier otro apéndice que sobresalga en forma no protegida por las líneas del casco.”

VALE

**ACTA DE RECTIFICACIÓN DE LA VERSIÓN EN IDIOMA ESPAÑOL DEL
DECIMOCUARTO REGLAMENTO DEL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL
POR LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ
(PUERTO DE CÁCERES – PUERTO DE NUEVA PALMIRA)**

En la ciudad de Montevideo, a los veintinueve días del mes de octubre de dos mil siete, la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), en uso de las facultades que le confiere la Resolución 30 del Comité de Representantes, como depositaria de los Acuerdos y Protocolos suscritos por los Gobiernos de los países miembros de la ALADI, y de conformidad con lo establecido en su artículo tercero, hace constar:

Primero.- Que la Secretaría General de la ALADI, habiendo realizado una revisión formal de la versión en idioma español del Reglamento de Seguridad para las Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), protocolizado al amparo del Tratado de Montevideo 1980 como Decimocuarto Reglamento del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), detectó los siguientes errores:

- En la página 8, Título II, Capítulo 1, Regla 1, existe un salto de numeración, por lo que deberían sustituirse los numerales 27 y 28 por los numerales 24 y 25, respectivamente.
- En la página 41, Título III, Capítulo 1, Regla 1, numeral 14, debería corregirse en dos lugares el símbolo de “° C” (grados Celsius), que figura como “ª C”.
- En las páginas 42, 43, y 44, Título III, Capítulo 1, Regla 1, debería corregirse un salto de numeración, sustituyéndose el numeral 18 por el numeral 16 y los numerales 16 al 30 por los numerales 17 al 31.
- En la página 75, Título III, Capítulo 6, Regla 6, numeral 3, debería eliminarse la puntuación que está adelante del punto 1).
- En la página 78, Título III, Capítulo 7, Regla 2, existe un salto de numeración, por lo que debería sustituirse el numeral 3.8 por el numeral 3.7.
- En la página 85, Título IV, Capítulo 2, Regla 3, se detectó un salto de numeración, por lo que deberían sustituirse los numerales 4 y 5 por los numerales 3 y 4, respectivamente.
- En la página 86, Título IV, Capítulo 2, Regla 5, debería corregirse un error de numeración, dejándose como numeral 1 el primer párrafo (que no está numerado) y como numeral 2 el segundo párrafo (que figuraba como numeral 10).



Segundo.- Que las modificaciones a realizar fueron puestas en conocimiento de la Representación Argentina para MERCOSUR y ALADI, de la Representación Permanente de Bolivia ante la ALADI, de la Representación Permanente de Brasil ante la ALADI y el MERCOSUR, de la Representación Permanente del Paraguay ante la ALADI y el MERCOSUR y de la Representación Permanente del Uruguay ante ALADI y MERCOSUR, mediante la nota ALADI/SGA-COM-266/04, de fecha 23 de noviembre de 2004, otorgándose un plazo de cinco días hábiles contados a partir de su notificación para formular observaciones, plazo al cabo del cual esta Secretaría General procedería a expedir el Acta de Rectificación, siempre que no se hubiesen formulado objeciones.

Tercero.- Que transcurrido el plazo otorgado y no habiéndose formulado objeciones por parte de los países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), esta Secretaría General procede a realizar las siguientes enmiendas a la versión en idioma español del Decimocuarto Reglamento del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira):

- En la página 8, Título II, Capítulo 1, Regla 1, se corrige un salto de numeración, sustituyéndose los numerales 27 y 28 por los numerales 24 y 25, respectivamente.
- En la página 41, Título III, Capítulo 1, Regla 1, numeral 14, se corrige en dos lugares el símbolo de "° C" (grados Celsius), que figura como "ª C".
- En las páginas 42, 43, y 44, Título III, Capítulo 1, Regla 1, se corrige un salto de numeración, sustituyéndose el numeral 18 por el numeral 16 y los numerales 16 al 30 por los numerales 17 al 31.
- En la página 75, Título III, Capítulo 6, Regla 6, numeral 3, se elimina la puntuación que está adelante del punto 1).
- En la página 78, Título III, Capítulo 7, Regla 2, se corrige un salto de numeración, sustituyéndose el numeral 3.8 por el numeral 3.7.
- En la página 85, Título IV, Capítulo 2, Regla 3, se corrige un salto de numeración, sustituyéndose los numerales 4 y 5 por los numerales 3 y 4, respectivamente.
- En la página 86, Título IV, Capítulo 2, Regla 5, se corrige un error de numeración, dejándose como numeral 1 el primer párrafo (que no está numerado) y como numeral 2 el segundo párrafo (que figuraba como numeral 10).

Y para constancia, esta Secretaría General 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.

13 NOV. 2007

ES COPIA FIEL
DEL ORIGINAL

**ATA DE RETIFICAÇÃO DA VERSÃO EM IDIOMA ESPANHOL DO DÉCIMO QUARTO
REGULAMENTO DO ACORDO DE TRANSPORTE FLUVIAL PELA
HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ
(PORTO DE CÁCERES – PORTO DE NOVA PALMIRA)**

Na cidade de Montevideu, aos vinte e nove dias do mês de outubro do ano de dois mil e sete, a Secretaria-Geral da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), no uso das faculdades que a Resolução 30 do Comitê de Representantes lhe outorga como depositária dos Acordos e Protocolos assinados pelos Governos dos Países-Membros da ALADI e de conformidade com o estabelecido em seu Artigo terceiro, faz constar:

Primeiro. Que a Secretaria-Geral da ALADI, tendo realizado uma revisão formal da versão em idioma espanhol do "Reglamento de Seguridad para las Embarcaciones de la Hidrovia Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira)" (Regulamento de Segurança das Embarcações da Hidrovia Paraguai-Paraná / Porto de Cáceres – Porto de Nova Palmira), protocolizado ao amparo do Tratado de Montevideu 1980 como Décimo Quarto Regulamento do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres – Porto de Nova Palmira), identificou os seguintes erros:

- Na página 8, Título II, Capítulo 1, Regra 1, há um salto na numeração, de modo que os números 27 e 28 deveriam ser substituídos pelos números 24 e 25, respectivamente.
- Na página 41, Título III, Capítulo 1, Regra 1, número 14, deveria ser corrigido o símbolo de "° C" (graus Celsius), que em dois lugares consta como "a C".
- Nas páginas 42, 43 e 44, Título III, Capítulo 1, Regra 1, deveria ser corrigido um salto na numeração, substituindo-se o número 18 pelo número 16 e os números de 16 a 30 pelos números de 17 a 31.
- Na página 75, Título III, Capítulo 6, Regra 6, número 3, deveria ser suprimida a pontuação diante do ponto 1).
- Na página 78, Título III, Capítulo 7, Regra 2, há um salto na numeração, de forma que o número 3.8 deveria ser substituído pelo número 3.7.
- Na página 85, Título IV, Capítulo 2, Regra 3, há um salto na numeração, de modo que os números 4 e 5 deveriam ser substituídos pelos números 3 e 4, respectivamente.
- Na página 86, Título IV, Capítulo 2, Regra 5, deveria ser corrigido um erro de numeração, colocando-se o número 1 no primeiro parágrafo (que não está numerado) e o número 2 no segundo parágrafo (que constava como número 10).





Segundo. Que as modificações a serem feitas foram levadas ao conhecimento da Representação Argentina para o MERCOSUL e a ALADI, da Representação Permanente da Bolívia junto à ALADI, da Delegação Permanente do Brasil junto à ALADI e ao MERCOSUL, da Representação Permanente do Paraguai junto à ALADI e ao MERCOSUL e da Representação Permanente do Uruguai junto à ALADI e ao MERCOSUL, por meio da Nota ALADI/SGA-COM-266/04, datada de 23 de novembro de 2004, outorgando-se um prazo de cinco dias úteis contados a partir de sua notificação para formular observações, após o qual esta Secretaria-Geral expediria a Ata de Retificação, desde que não tivessem sido feitas objeções.

Terceiro. Que transcorrido o prazo outorgado e não tendo sido apresentadas objeções pelos países signatários do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres – Porto de Nova Palmira), esta Secretaria-Geral faz as seguintes emendas na versão em idioma espanhol do Décimo Quarto Regulamento do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres – Porto de Nueva Palmira):

- Na página 8, Título II, Capítulo 1, Regra 1, é corrigido um salto na numeração, substituindo-se os números 27 e 28 pelos números 24 e 25, respectivamente.
- Na página 41, Título III, Capítulo 1, Regra 1, número 14, é corrigido o símbolo de “° C” (graus Celsius), que em dois lugares consta como “aC”.
- Nas páginas 42, 43 e 44, Título III, Capítulo 1, Regra 1, é corrigido um salto na numeração, substituindo-se o número 18 pelo número 16 e os números 16 a 30 pelos números 17 a 31.
- Na página 75, Título III, Capítulo 6, Regra 6, número 3, é eliminada a pontuação diante do ponto 1).
- Na página 78, Título III, Capítulo 7, Regra 2, é corrigido um salto na numeração, substituindo-se o número 3.8 pelo número 3.7.
- Na página 85, Título IV, Capítulo 2, Regra 3, é corrigido um salto na numeração, substituindo-se os números 4 e 5 pelos números 3 e 4, respectivamente.
- Na página 86, Título IV, Capítulo 2, Regra 5, é corrigido um erro de numeração, colocando-se o número 1 no primeiro parágrafo (que não está numerado) e o número 2 no segundo parágrafo (que constava como número 10).

E, para que conste, esta Secretaria-Geral lavra a presente Ata de Retificação no lugar e data indicados, em um original nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente válidos.

COPIA FIEL DO
ORIGINAL

13 NOV. 2007

Dr. DIDIER OPERTTI BADÁN
Secretário - Geral



los chigres de los botones de emergencia se hallen en buen estado y funcionan normalmente, y, por otra parte, las condiciones de habitabilidad que según lo proyectado ha de reunir el buque están en la misma situación de normalidad.

19 Situación de emergencia: aquella en la que cualesquiera de los servicios necesarios para mantener las condiciones normales de funcionamiento y habitabilidad no pueden ser prestados porque la fuente de energía eléctrica principal ha fallado.-

20 Fuente de energía eléctrica principal: la destinada a suministrar energía eléctrica al cuadro de distribución principal a fin de distribuir dicha energía para todos los servicios que el mantenimiento del buque en condiciones normales de funcionamiento y habitabilidad hace necesarios.-

21 Cuadro de distribución principal: cuadro de distribución alimentado directamente por la fuente de energía eléctrica principal, y destinado a distribuir energía para los servicios del buque.-

22 Cuadro de distribución de emergencia: cuadro de distribución que, en caso de que falle el sistema principal de suministro de energía eléctrica, alimenta directamente la fuente de energía eléctrica de emergencia o la fuente transitoria de energía de emergencia, y que está destinado a distribuir energía eléctrica para los servicios de emergencia.-

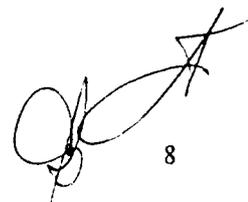
23 Fuente de energía eléctrica de emergencia: fuente de energía eléctrica destinada a alimentar el cuadro de distribución de emergencia en caso de que falle el suministro procedente de la fuente de energía eléctrica principal.-

24 ~~27~~ Buque tanque quimiquero: buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de cualquiera de los productos líquidos peligrosos enumerados como tales en el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas en la Hidrovía.

25 ~~28~~/Buque gasero: buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de cualquiera de los gases licuados u otros productos enumerados en el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas en la Hidrovía.

TESTADO:"27", NO VALE. INTERLINEADO:"24", VALE.
TESTADO:"28", NO VALE. INTERLINEADO:"25", VALE.


ING. JUAN A. BASADONNA
Secretario Ejecutivo


8

TESTADO: "°C", NO VALEN.
INTERLINEADO: "°C", VALEN.



TITULO III – CAP. I

- .1 motores de combustión interna utilizados para la propulsión; o.
- .2 motores de combustión interna utilizados para fines distintos de la propulsión, si esos motores tienen una potencia conjunta no inferior a 375 kW; o
- .3 cualquier caldera o instalación de combustible líquido.

9 Espacios de máquinas: todos los espacios de categoría A para máquinas y todos los que contienen la maquinaria propulsora, calderas, instalaciones de combustible líquido, máquinas vapor y de combustión interna, generadores y maquinaria eléctrica principal, estaciones de toma de combustible, maquinaria de refrigeración, estabilización, ventilación y climatización, y espacios semejantes, así como los troncos de acceso a ellos.

10 Instalaciones de combustible líquido: equipos que sirven para preparar el combustible que alimenta las calderas o los calentadores de combustible para motores de combustión interna; la expresión comprende cualquier bomba de combustible y sus filtros y calentadores de combustible que funciones a una presión manométrica superior a 0,18 N/mm².

11 Puestos de control: espacios en que se hallan aparatos de radiocomunicaciones o los principales aparatos de navegación o el equipo electrogenerador de emergencia, o en los que está centralizado el equipo detector y extintor de incendios.

12 Espacios de alojamiento o alojamientos: espacios públicos, pasillos, aseos, camarotes, oficinas, enfermerías, cines, salas de juegos, y pasatiempos, barberías, oficios no equipados para cocinar y otros espacios semejantes.

13 Espacios de servicio: cocinas, o espacios con artefactos para cocinar, pañoles, talleres que no formen parte del espacio de máquinas y otros espacios semejantes, incluidos los troncos que conducen a ellos.

14 Ensayo estándar de exposición al fuego: aquél en que unas muestras de los mamparos o cubiertas objeto del ensayo se someten en un horno de pruebas a temperaturas que corresponden aproximadamente a las de la curva estándar tiempo – temperatura.- La muestra tendrá una superficie expuesta de no menos de 4,65 m² y una altura (longitud si se trata de una cubierta) de 2,44 m, y guardará el mayor parecido posible con la construcción prevista, conteniendo, cuando resulte apropiado, una unión por lo menos.- La curva estándar de tiempo – temperatura viene definida por una curva continua que pasa por los siguientes puntos indicadores de temperatura del horno:

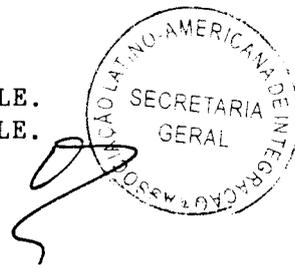
- al finalizar los 5 primeros minutos, 556° C
- al finalizar los 10 primeros minutos, 659 ° C
- al finalizar los 15 primeros minutos, 718 ° C
- al finalizar los 30 primeros minutos, 821 ° C
- al finalizar los 60 primeros minutos, 925 ° C

15 División de clase "A": las formadas por mamparos y cubiertas que reúnan las condiciones siguientes:

- 1.- ser de acero o de otro material equivalente;


ING. JUAN A. BASADONNA
Secretario Ejecutivo
del C.I.H.

TESTADO:"18", NO VALE. INTERLINEADO:"16", VALE.
TESTADO:"16", NO VALE. INTERLINEADO:"17", VALE.



2.- estar convenientemente reforzadas;

3.- estar construidas de manera que impidan el paso del humo y de las llamas hasta el final del ensayo estándar de exposición al fuego de una hora de duración;

4.- estar aisladas con materiales incombustibles aprobados, de manera que la temperatura media de la cara expuesta no suba más de 139° C por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, comprendida cualquier unión que pueda haber, más de 180° C por encima de la temperatura inicial, en los intervalos indicados a continuación:

clase "A - 60"	60 min
clase "A - 30"	30 min
clase "A - 15"	15 min
clase "A - 0"	0 min

5.- la Administración exigirá que se realice una prueba con un mamparo o una cubierta prototipos para asegurarse de que éstos satisfacen las prescripciones mencionadas en cuanto a integridad y elevación de temperatura (Ver Resolución A.754(18) de la Organización Marítima Internacional)

16 18 Divisiones de clase "B": las formadas por mamparos, cubiertas, cielos rasos y forros interiores que reúnan las siguientes condiciones:

1.- estar construidas de manera que impida el paso de llamas hasta el final de la primera media hora de ensayo estándar de exposición al fuego;

2.- tener un valor de aislamiento tal que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139° C por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, comprendida cualquier unión que pueda haber, más de 225° C por encima de la temperatura inicial, en los intervalos indicados a continuación:

clase "B - 15"	15 min
clase "B - 0"	0 min

3- ser de materiales incombustibles aprobados, además de que todos los materiales que se empleen en la construcción y el montaje de las divisiones de clase "B" habrán de ser incombustibles; no obstante, podrá autorizarse el empleo de revestimientos combustibles a condición de que satisfagan otras prescripciones del presente título;

4- la Administración exigirá que se realice una prueba con una división prototipo para asegurarse de que ésta satisface las prescripciones mencionadas en cuanto a integridad y elevación de temperatura (Ver Resolución A.754(18) de la Organización Marítima Internacional).

1716 Divisiones de clase "C": las construidas con materiales incombustibles aprobados. No es necesario que se ajusten a las prescripciones relativas al paso de humo y de las llamas ni a las limitaciones

TESTADO:"17", NO VALE. INTERLINEADO:"18", VALE.
TESTADO:"18", NO VALE. INTERLINEADO:"19", VALE.
TESTADO:"19", NO VALE. INTERLINEADO:"20", VALE.
TESTADO:"20", NO VALE. INTERLINEADO:"21", VALE.
TESTADO:"21", NO VALE. INTERLINEADO:"22", VALE.



TITULO III - CAP. I

relativas a la elevación de temperatura.- Está autorizado el empleo de revestimientos combustibles a condición de que éstas satisfagan otras prescripciones del presente título.

- 18 ~~17~~ Cielos rasos o revestimientos continuos de clase "B": los cielos rasos o revestimientos de clase "B" que terminan únicamente en una división de clase "A" o "B".
- 19 ~~18~~ De acero o de otro material equivalente: cuando aparezca esta expresión, por material equivalente se entenderá cualquier material incombustible que, por sí o debido al aislamiento de que vaya provisto, posea propiedades estructurales y de integridad equivalentes a las del acero al terminar la exposición al fuego durante el ensayo estándar (p.ej.; una aleación de aluminio aislada en forma adecuada).
- 20 ~~19~~ Débil propagación de la llama: cuando se requiera que un material, un revestimiento o la superficie del mismo, sean de baja propagación o no sean fácilmente inflamables, esta característica habrá de verificarse de modo satisfactorio para la Administración por un procedimiento de prueba reconocido (Ver Resoluciones A.653(16) y A.687(17) de la Organización Marítima Internacional).
- 21 ~~20~~ Zonas verticales principales: aquellas en que quedan subdivididos el casco; las superestructuras y las casetas mediante divisiones de clase "A" y cuya longitud media no excede en general, en ninguna cubierta, de 40 m.
- 22 ~~21~~ Espacios públicos: partes del espacio general de alojamiento utilizados como vestíbulos, comedores, salones y recintos semejantes de carácter permanente.-
- 23 ~~22~~ Espacios de carga: todos los utilizados para mercancías (incluidos los tanques de carga de hidrocarburos), así como sus troncos de acceso.-
- 24 ~~23~~ Espacios de carga rodada abiertos: espacios de carga rodada abiertos por ambos extremos o por uno de ellos y provistos a lo largo de toda su eslora de ventilación natural suficiente y eficaz, conseguida mediante aberturas permanentes practicadas en las planchas del costado o en el techo, de un modo que la Administración considere satisfactorio.-
- 25 ~~24~~ Espacios de carga rodada cerrados: espacios de carga rodada que no son espacios de carga rodada abiertos ni cubierta de intemperie.-
- 26 ~~25~~ Cubierta de intemperie: la cubierta totalmente expuesta a la intemperie por arriba y por dos costados cuando menos.-
- 27 ~~26~~ Locales que contienen mobiliario y enseres cuyo riesgo de incendio es reducido: son los que contienen mobiliario y enseres cuyo riesgo de incendio es reducido (ya se trate de camarotes, espacios públicos, oficinas u otras clases de alojamiento) y en los que:

.1 todos los muebles y cajones con estantes, tales como escritorios, armarios, tocadores, burós o aparadores, están totalmente contruidos con materiales incombustibles aprobados, aunque se puede emplear enchapado combustible que no exceda de 2mm de espesor para revestir sus superficies utilizables.-

TESTADO:"24", NO VALE. INTERLINEADO:"25", VALE.
TESTADO:"25", NO VALE. INTERLINEADO:"26", VALE.
TESTADO:"26", NO VALE. INTERLINEADO:"27", VALE.

ING. JUAN A. BASADONNA
Secretario Ejecutivo
del C.I.H.



.2 todos los muebles no fijos, como sillas, divanes, o mesas, están contruidos con armazón de materiales incombustibles;

.3 todos los tapizados, cortinas y demás materiales textiles colgados tienen, en medida que la Administración halle satisfactoria unas propiedades de resistencia a la propagación de la llama no inferiores a las de la lana de 0,8 Kg /m2 de masa;

.4 todos los revestimientos de piso tienen, en medida que la Administración halle satisfactoria, unas propiedades de resistencia de propagación a la llama no inferiores a las de un material de lana similar empleado para este mismo fin.-

.5 todas las superficies expuestas de los mamparos, revestimientos y techos tienen características de débil propagación de la llama; y

.6 todos los muebles tapizados tienen, en medida que la Administración halle satisfactoria, propiedades de ignición y a la propagación de la llama.-

28 ~~27~~ Cubierta de cierre: la cubierta más elevada hasta la cual llegan los mamparos estancos transversales.-

29 ~~28~~ Buque de carga combinado: buque tanque proyectado para transportar hidrocarburos o bien cargamentos sólidos a granel.-

30 ~~29~~ Crudos: todo hidrocarburo líquido que se encuentre en forma natural en la tierra, haya sido o no, tratado para hacer posible su transporte; el término incluye:

- .1 crudos de los que se puedan haber extraído algunas fracciones de destilados; y
- .2 crudos a los que hayan podido agregar algunas fracciones de destilados.-

31 ~~30~~ Zona de la carga: parte del buque en que se encuentran los tanque de carga, los tanques de decantación y las cámaras de bombas de carga y que comprende las cámaras de bombas, los cofferdams, los espacios para lastre, y los espacios perdidos adyacentes a los tanques de carga, así como las zonas de cubiertas situadas a lo largo de toda la eslora y de toda la manga de la parte del buque que quede por encima de los espacios citados.-

TESTADO:"27", NO VALE. INTERLINEADO:"28", VALE.
TESTADO:"28", NO VALE. INTERLINEADO:"29", VALE.
TESTADO:"29", NO VALE. INTERLINEADO:"30", VALE.
TESTADO:"30", NO VALE. INTERLINEADO:"31", VALE.

TESTADO:".....", NO VALE.



TITULO III – CAP.6

3 El régimen de espuma no debe ser menor al mayor de los siguientes valores:

- 1) 0.6 litros/minuto/metro cuadrado de área total de cargamento.
- 2) 6 litros/minuto/metro cuadrado de superficie horizontal del tanque más grande.

4 Habrá suficiente líquido espumígeno para proporcionar al menos 20 minutos de protección al régimen establecido precedentemente. A tal efecto la relación de expansión no se adoptará mayor a 12:1. Sin embargo cuando el líquido espumígeno sea de una relación de expansión mayor a 50, el cálculo quedará a consideración de la Administración.

5 La espuma deberá ser proporcionada desde monitores y aplicadores de espuma. Pero al menos el 50% de la espuma requerida deberá ser proporcionada desde cada monitor. En caso de embarcaciones que por su tamaño la Administración exima de la instalación de monitores, la capacidad de cada aplicador de espuma deberá ser al menos del 25% de la total requerida.

6 El número de monitores se establecerá teniendo en cuenta lo indicado en 1 y considerando que la capacidad de cada monitor en litros/minuto será al menos 3 veces la superficie en metros cuadrados del área protegida a proa de ese monitor. La distancia desde cada monitor al punto más lejano del área cubierta no será mayor al 75% del alcance del mismo en aire tranquilo.

7 Un monitor y una conexión para un aplicador de espuma deberán situarse al frente de superestructuras. Conexiones para el aplicador deben preverse para los conos de sombra del monitor.

8 Se contará con válvulas de corte que permitan aislar tramos de tubería afectados por el incendio. Se prestará atención a que los regímenes de espuma y alcances requeridos sean simultáneos con el caudal y corros prescritos para el sistema general de extinción por agua.

9 A efectos de suministrar la protección por espuma requerida, se deberán proveer las siguientes bombas:

9.1 Una o más bombas de agua que permita alcanzar el caudal y presión requeridas.

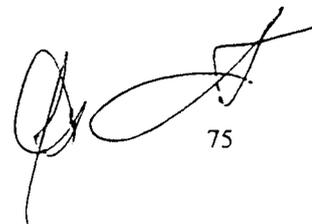
9.2 Una bomba de material adecuado para el líquido espumígeno con suficiente capacidad para proporcionar la cantidad requerida del mismo. Sistemas equivalentes de eductores u otros serán aprobados por la Administración.

Regla 7

Protección de las Salas de Bombas de Cargamento y Cuartos de Compresores.

1. Toda embarcación tanque, instalará en su sala de bombas, un sistema fijo acorde a lo prescrito en el Convenio.


ING. JUAN A. BASADONNA
Secretario Ejecutivo
del C.I.H.



75

TESTADO:"3.8", NO VALE.
INTERLINEADO:"3.7", VALE.



TITULO III - CAP.7

3.2 Todos los tanques y cofferdams, así como todo otro espacio cerrado poseerá un medio efectivo de ventilación. Las tuberías de venteos de tanques se dimensionarán de forma tal que puedan ventearse tanto en el momento de la carga como durante la operación, sin que sea necesario abrir las bocas de inspección de tanques.

3.3 La ventilación de los gases del cargamento provenientes de las variaciones de temperatura exterior, estará compuesto por una válvula de presión y vacío por cada tanque o un colector común de venteos de ventilación directa. Dichos venteos deberán descargar los gases a una altura de cubierta no menor a 2 m en el caso de poseer válvulas de alta velocidad y de 6 m en caso de venteos libres en cuyo caso además deberá contar con arrestallama en su extremo.

3.4 En compartimientos de bombas bajo cubierta, se instalarán medios de ventilación que permitan remover gases desde el nivel inferior de dicho compartimiento, cuyos extractores estén ubicados fuera de los conductos de ventilación y fuera de la sala correspondiente. Se deberá proveer medios de parada de dichos ventiladores. El espacio correspondiente a la sala de bombas deberá estar limitado por mamparos estancos a los gases, con iluminación mediante artefactos antiexplosivos y sellos de pasajes de ejes en mamparos.

3.5 Se deberá colocar un cofferdam entre la zona de tanques de cargamento y cualquier espacio adyacente de alojamiento, carga general o que contenga maquinaria que puede originar la ignición de vapores normalmente presentes. Los espacios conteniendo bombas de cargamento, con cargamentos líquidos con punto de inflamación mayor a los 60°C podrán ser considerados como cofferdams, pero en tal caso las tuberías a los tanques de carga y las bombas correspondientes deberán ser totalmente independientes.

3.6 Los motores de bombas de cargamento ubicados en una cubierta a la intemperie deberán ser especialmente diseñados para operar en ambientes explosivos, sin presentar partes calientes expuestas o posibilidad de chispas en su funcionamiento. En cualquier caso el escape de gases de combustión deberá poseer un sistema de apagachispas y estar distanciado en no menos de 3 m de cualquier conducto que emita gases provenientes del cargamento y estar aislado térmicamente.

3.7 ~~3.8~~ Se instalarán brazolas de al menos 100 mm de altura o bandejas colectoras, alrededor de las aberturas o de la zona de carga y descarga de manera de evitar el derrame al agua de las pequeñas pérdidas de combustible que pudiera haber. No se permitirán tuberías de rebose que descarguen a cubierta.

4. Barcazas Tanque Quimiqueras

4.1. Las barcazas tanque quimiqueras cumplirán en lo aplicable con lo indicado en 3 y con lo prescrito a continuación.

4.2 El sistema de venteo de tanque será de venteo al aire libre, con válvulas de presión y vacío o con válvulas de alivio según el tipo de carga tal como establece el Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas para la Hidrovía.

4.3 Todos los venteos y tuberías de cargamento deben penetrar al tanque por su parte superior.

ING. JUAN A. BASADONNA
Secretario Ejecutivo
C.A. S.A.

78

TESTADO:"4", NO VALE. INTERLINEADO:"3", VALE.
TESTADO:"5", NO VALE. INTERLINEADO:"4", VALE.



3 Señales Ópticas

3.1 Toda embarcación contará con señales ópticas aprobadas por la Administración. A tal efecto poseerá al menos dos bengalas de mano rojas y dos señales flotantes de humo anaranjado.

4 Toda embarcación contará con un botiquín de primeros auxilios

Regla 3

Salidas de Escape, Puestos y medios de Embarco

1 Las salidas hacia los puestos de embarco o reunión, así como la ubicación de los dispositivos de salvamento estarán claramente indicados en los mamparos del buque utilizando la simbología establecida por la Organización Marítima Internacional.

2 Toda embarcación poseerá áreas de cubierta suficientes en sus puestos de embarco para alojar a la totalidad de las personas que van embarcar las embarcaciones de supervivencia ubicadas en dicha zona. Adicionalmente, todo puesto de embarco que esté a una altura mayor a 3 m de la flotación dispondrá de una escala de embarco salvo que la Administración haya aprobado el uso de dispositivos colectivos de flotación.

- 3 ~~4~~ Existirá a bordo medios efectivos de iluminación en las zonas de lanzamiento de las embarcaciones de supervivencia.
- 4 ~~5~~. Las vías o pasillos de escape, las salidas de emergencia y la iluminación de los puestos de embarco, estarán iluminados por artefactos alimentados por el sistema eléctrico de emergencia.

Regla 4

Cuadro de Obligaciones para casos de emergencia

1 Toda embarcación de carga que posea más de 6 tripulantes o toda embarcación de pasajeros contará con un cuadro de obligaciones que especifique los pormenores relativos a las medidas que la tripulación y los pasajeros deben tomar cuando suene la alarma general de emergencia prescrita y el modo en que se dará la orden de abandonar el buque.

2 En dicho cuadro constarán los cometidos de los diversos tripulantes, incluidos:

- El cierre de portas estancas, válvulas e imbornales, lumbreras etc. y otras aberturas similares.
- La colocación del equipo, preparación y puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia.
- La preparación de otros dispositivos de salvamento.
- La tarea de reunir a los pasajeros.
- El empleo del equipo de comunicaciones.
- Los cometidos relativos a la utilización de las instalaciones contra incendios.

JUAN A. BASADONNA
Secretario Ejecutivo



3 En dicho cuadro se señalará cuales son los oficiales designados para hacer que los dispositivos de salvamento y de lucha contra incendio se conserven en buen estado y listos para su utilización.

4 En el cuadro de las embarcaciones de pasajeros constarán los diversos cometidos que se asignen a los tripulantes con relación a los pasajeros, como ser:

- a) Avisar a los pasajeros
- b) Comprobar que los pasajeros se han puesto correctamente el chalecos salvavidas
- c) Reunir a los pasajeros en los puestos de reunión
- d) Mantener los pasillos y escaleras sin aglomeraciones.

5 El cuadro de obligaciones para las embarcaciones de pasajeros será aprobado por la Administración.

Regla 5

Sistema de Alarma General de Emergencia

- 1 Toda embarcación a excepción de las lanchas de pasajeros en los que exista un único espacio de alojamiento, poseerá un sistema de alarma general de emergencia, a satisfacción de la Administración que esté alimentado por la fuente de emergencia si es eléctrico y que pueda ser accionado desde el puente de navegación y de modo que sea audible en todos los espacios de alojamiento y en los espacios en los que normalmente trabaje la tripulación.
- 2 ~~10~~. Las embarcaciones de más de 24 m de eslora o autorizadas a transportar más de 60 pasajeros, dispondrán de un sistema de altavoces en el espacio de alojamiento de pasajeros.

INTERLINEADO: "1", VALE.

TESTADO: "10", NO VALE. INTERLINEADO: "2", VALE.

ING. JUAN A. BASADONNA
Secretario Ejecutivo