

ARGENTINA • BOLIVIA • BRASIL • PARAGUAY • URUGUAY
COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA - CIH

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO - BID

NACIONES UNIDAS

**PROGRAMA DE LAS NACIONES
UNIDAS PARA EL DESARROLLO - PNUD**
Convenio BID - ATN/SF - 3822 - RE

**OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS
DE SERVICIOS PARA PROYECTOS - UNOPS**
Proyecto UNOPS RLA/91/R41

**ESTUDIOS DE INGENIERIA Y VIABILIDAD TECNICA
Y ECONOMICA DEL MEJORAMIENTO DE LAS
CONDICIONES DE NAVEGACION DE LA HIDROVIA
PARAGUAY-PARANA
(PUERTO CACERES - PUERTO NUEVA PALMIRA)**

**INFORME FINAL
VOLUMEN XIII**

**CAPITULO 15 - IMPLEMENTACION INSTITUCIONAL Y ADMINISTRATIVA DE LA
HIDROVIA**

ASOCIACION HIDROSERVICE - LOUIS BERGER - EIH

Diciembre 1996

<p style="text-align: center;">HIDROVIA PARAGUAY - PARANA INFORME FINAL - ESQUEMA TEMATICO</p>
--

PARTE I - GENERAL

- Capítulo 1 - Introducción
- Capítulo 2 - Principales Resultados, Conclusiones y Recomendaciones
- Capítulo 3 - Criterios Generales de Análisis

PARTE II - RELEVAMIENTOS Y ESTUDIOS BASICOS

- Capítulo 4 - Cartografía Existente, Dragados Anteriores y Selección de Areas de Estudio
- Capítulo 5 - Relevamientos de Campo
- Capítulo 6 - Información General sobre Instalaciones Portuarias
- Capítulo 7 - Estudio Hidrológico

PARTE III - ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD Y ANTEPROYECTO

III.1 - Estudios de anteproyecto

- Capítulo 8 - Evaluación de la Flota y Selección de Embarcaciones de Proyecto
- Capítulo 9 - Proyectos Preliminares de las Obras de Navegación
- Capítulo 10 - Morfología Fluvial y Movimiento de Sedimentos
- Capítulo 11 - Estudio de los Sistemas de Ayuda a la Navegación

III.2 - Estudios de impacto ambiental

- Capítulo 12 - Evaluación del Impacto Ambiental de los Mejoramientos de la Hidrovía

III.3 - Estudios de economía de transporte

- Capítulo 13 - Análisis y Proyección de los Flujos de Transporte
- Capítulo 14 - Análisis de División Modal, Optimización Económica y Evaluación Financiera

III.4 - Análisis de la estructura institucional y administrativa

- Capítulo 15 - Implementación Institucional y Administrativa de la Hidrovía

PARTE IV - PROYECTO Y PLAN DE INVERSIONES

- Capítulo 16 - Proyectos Básicos de las Obras de Navegación
- Capítulo 17 - Mejoramientos de los Sistemas de Ayuda a la Navegación
- Capítulo 18 - Plan de Inversiones y Análisis Financiero
- Capítulo 19 - Plan de Desarrollo de la Hidrovía
- **Documentos de Licitación**
 - Pliego de Precalificación
 - Pliego de Licitación
 - Volumen 1: Condiciones Generales, Condiciones Contractuales y Proforma del Contrato
 - Volumen 2: Especificaciones Técnicas
 - Volumen 3: Instrucciones y Formularios para Preparación de las Ofertas
 - Volumen 4: Planos

HIDROVIA PARAGUAY - PARANA INFORME FINAL - CONTENIDO

VOLUMEN I

- . Capítulo 1 - Introducción
- . Capítulo 2 - Síntesis de los Trabajos

VOLUMEN II

- . Capítulo 3 - Criterios Generales de Análisis
- . Capítulo 4 - Cartografía Existente, Dragados Anteriores y Selección de Areas de Estudio
- . Capítulo 5 - Relevamientos de Campo (Secciones 5.1, 5.2 y 5.3 y Anexo 5.1)

VOLUMEN III

- . Capítulo 5 - Relevamientos de Campo (Anexos 5.2, 5.3 y 5.4)

VOLUMEN IV

- . Capítulo 5 - Relevamientos de Campo (Anexos 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 5.9 y 5.10)

VOLUMEN V

- . Capítulo 6 - Información General sobre Instalaciones Portuarias

VOLUMEN VI

- . Capítulo 7 - Estudios Hidrológicos

VOLUMEN VII

- . Capítulo 8 - Evaluación de la Flota y Selección de Embarcaciones de Proyecto

VOLUMEN VIII

- . Capítulo 9 - Proyectos Preliminares de las Obras de Navegación

VOLUMEN IX

- . Capítulo 10 - Morfología Fluvial y Movimiento de Sedimentos
- . Capítulo 11 - Estudios Preliminares de los Sistemas de Ayuda a la Navegación

VOLUMEN X

- . Capítulo 12 - Evaluación del Impacto Ambiental de los Mejoramientos de la Hidrovía

VOLUMEN XI

- . Capítulo 13 - Análisis y Proyección de los Flujos de Transporte

VOLUMEN XII

- . Capítulo 14 - Análisis de División Modal, Optimización Económica y Evaluación Financiera

VOLUMEN XIII

- . Capítulo 15 - Implementación Institucional y Administrativa de la Hidrovía

VOLUMEN XIV

- . Capítulo 16 - Proyectos Básicos de las Obras de Navegación
- . Capítulo 17 - Mejoramientos de los Sistemas de Ayuda a la Navegación

VOLUMEN XV

- . Capítulo 18 - Plan de Inversiones y Análisis Financiero
- . Capítulo 19 - Plan de Desarrollo de la Hidrovía

DOCUMENTOS DE LICITACION

- . Pliego de Precalificación
- . Pliego de Licitación
 - Volumen 1: Condiciones Generales y Contractuales y Proforma del Contrato
 - Volumen 2: Especificaciones Técnicas
 - Volumen 3: Instrucciones y Formularios para Preparación de las Ofertas
 - Volumen 4: Planos

INDICE

CAPITULO 15

SECCION 15.1 - RECOMENDACIONES PARA LA ORGANIZACION ADMINISTRATIVA Y GERENCIAL DE LA IMPLEMENTACION DEL PROYECTO

1.	INTRODUCCION	1
2.	MARCO INSTITUCIONAL DE LA HIDROVIA - SITUACION ACTUAL -	3
2.1	Antecedentes y documentos suscriptos por los Países Miembros de la Cuenca del Plata y del CIH.	4
2.1.1	Anteriores al Tratado de la Cuenca del Plata.	4
2.1.2	Desde el Tratado de la Cuenca del Plata.	5
2.2	ACUERDOS BILATERALES PREEXISTENTES ENTRE PAÍSES RIBEREÑOS DE LA HIDROVÍA	41
2.3	LEYES, REGLAMENTACIONES Y ACCIONES DE LOS PAÍSES EN MATERIA DE NAVEGACIÓN	51
2.31	Legislación para la navegación en la Hidrovía.	51
2.3.2	Acciones de los países en materia de navegación.	52
2.4	ANTECEDENTES, LEYES Y DISPOSICIONES DE LOS PAÍSES EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN AMBIENTAL.	57
2.4.1	Leyes nacionales sobre medio ambiente en cada país	59
2.4.2	Disposiciones sobre contaminación ambiental incluidas hasta el presente en el marco institucional de la Hidrovía	61
3.	ESTRUCTURA INSTITUCIONAL DE OTROS SISTEMAS HIDROGRAFICOS INTERNACIONALES DE CARACTERISTICAS SIMILARES A LA HIDROVIA	63
3.1	CONVENCIÓN PARA LA NAVEGACIÓN DEL RHIN - CONTENIDO BÁSICO -	64
3.1.1	Forma y organización institucional de la Comisión	64

3.1.2	Régimen para la navegación	65
3.1.3	Atribuciones y obligaciones de la Comisión Central y de los Estados ribereños integrantes.	65
3.1.4	Solución de controversias.	66
3.2	CONVENCIÓN SOBRE LA NAVEGACIÓN DEL DANUBIO - CONTENIDO BÁSICO -	67
3.2.1	Forma y organización institucional de la Comisión	67
3.2.2	Regimen para la navegación	68
3.2.3	Atribuciones y obligaciones de la Comisión y de los Estados ribereños integrantes	69
3.4.4	Solución de controversias	71
4.	ORGANIZACION Y CONDICIONES OPERATIVAS PARA LA IMPLEMENTACION DEL PROYECTO. RECOMENDACIONES	72
4.1	ANALISIS DE LA ORGANIZACION INSTITUCIONAL ACTUAL	72
4.2	PLANTEO DE ALTERNATIVAS DE MODO PARA LA IMPLEMENTACION OPERATIVA DEL PROYECTO	80
4.3	RECOMENDACIONES	85
4.3.1	Recomendaciones generales	86
4.3.2	Recomendaciones particulares	87
5.	ESTRUCTURA INSTITUCIONAL RECOMENDADA-ALTERNATIVAS COMPARADAS	91
5.1	CONSIDERACIONES GENERALES	91
5.2	ESQUEMA FUNCIONAL PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UN ENTE EJECUTIVO Y ADMINISTRADOR DE LA HIDROVIA	92
5.3	ALTERNATIVA BASICA O RECOMENDADA	97
5.4	OTRAS ALTERNATIVAS	102
5.4.1	Comparación de alternativas	106

5.4.2 Conclusiones	108
--------------------	-----

5.5 SINTESIS DE LAS ATRIBUCIONES JURIDICAS DE LOS PRINCIPALES ORGANOS DE ACUERDO Y CAPACIDAD PARA LOGRAR LA TRANSFORMACION INSTITUCIONAL REQUERIDA ACCIONES A EMPRENDER	110
--	-----

SECCION 15.2 - RECOMENDACIONES PARA SISTEMAS DE CAPACITACION DEL PERSONAL QUE SE AFECTARA A LA ADMINISTRACION DEL ENTE

1. INTRODUCCION	1
2. RELEVAMIENTO DE LA DISPONIBILIDAD Y CAPACITACION DE PROFESIONALES ESPECIALIZADOS EN LOS PAISES INTEGRANTES	2
3. EVALUACION DE LAS NECESIDADES DE PERSONAL PROFESIONAL QUE REQUIERE LA CONSTITUCION DEL ENTE QUE TENDRA A SU CARGO LA ADMINISTRACION DE LA HIDROVIA	3
4. RECOMENDACIONES PARA SISTEMAS DE CAPACITACION DEL PERSONAL QUE SE AFECTARA A LA ADMINISTRACION DEL ENTE	7

ANEXOS:

ANEXO 15.1 -	CONVENCION REVISADA PARA LA NAVEGACION DEL RHIN DEL 17 DE OCTUBRE DE 1868 EN SU TENOR DEL 20 DE NOVIEMBRE
ANEXO 15.2 -	CONVENCION RELATIVA AL REGIMEN DE LA NAVEGACION SOBRE EL DANUBIO
ANEXO 15.3 -	LEY NACIONAL DE 1969 SOBRE POLITICA AMBIENTAL DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA
ANEXO 15.4 -	DOCUMENTOS DEL MARCO INSTITUCIONAL DE LA HIDROVIA
ANEXO 15.5 -	BIBLIOGRAFIA
ANEXO 15.6 -	NOTAS ENVIADAS A LAS EMBAJADAS DE BOLIVIA, BRASIL, PARAGUAY Y URUGUAY

CAPITULO 15

SECCION 15.1 - RECOMENDACIONES PARA LA ORGANIZACION ADMINISTRATIVA Y GERENCIAL DE LA IMPLEMENTACION DEL PROYECTO

1. INTRODUCCION

Para el desarrollo de esta tarea se han tenido en cuenta los requerimientos de los Términos de Referencia, la proposición metodológica incluida en la propia oferta de la Asociación (folios 282 a 284) y los criterios surgidos de las conversaciones mantenidas con los miembros de la Unidad Coordinadora durante la marcha de los trabajos, a fin de ratificar los objetivos generales de los estudios inherentes al Programa Hidrovía y, particularmente, el correspondiente a la presente tarea, con sus alcances y restricciones.

Así quedó claramente precisado que los objetivos generales del programa están dirigidos, sintetizadamente, a:

- i) Detectar y proyectar las obras necesarias para introducir mejoras en beneficio del régimen de navegación - prioritariamente de convoyes de barcazas - a lo largo de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), en condiciones de factibilidad técnica - económica y financiera para el corto, mediano y largo plazo, y elaborar los documentos del llamado a licitación para la concreción de las obras.
- ii) Evaluar y dar pautas para evitar o restringir el eventual impacto físico - ambiental que pudieran causar las nuevas obras a la Hidrovía y al sistema ecológico propio y de su entorno.
- iii) Revisar, evaluar y recomendar alternativas para la organización administrativa y gerencial de la implementación del proyecto.

Los estudios relativos al cumplimiento de los objetivos i) y ii) están siendo realizados dentro de sus respectivos cronogramas contractuales por los equipos consultores encargados de las tareas. Los resultados de los estudios de factibilidad técnica - económica de las obras - por un lado - y los de preservación ambiental - por el otro - están previstos para más adelante.

De un modo particular, los estudios concernientes al cumplimiento del objetivo iii) - coincidente con el contenido de la tarea desarrollada en la metodología propuesta por la Asociación Consultora - se desarrollan en esta instancia a requerimiento de la Unidad Coordinadora.

Dicho objetivo está orientado al examen de la organización institucional que rige actualmente el Programa Hidrovía, a fin de determinar si resulta suficientemente apta para la futura etapa de implementación de las obras, contralor y posterior administración del sistema de navegación, o si por el contrario, será necesario adoptar otra alternativa organizacional que favorezca, simplifique y haga más eficiente la operación del ente a cargo de las futuras acciones, sin por ello crear colisiones de importancia con la normativa jurídica y reglamentaria vigente.

Para el desarrollo de esta investigación se utilizó una metodología de trabajo acordada oportunamente entre la Unidad Coordinadora y la Asociación, consistente en el relevamiento y evaluación de los documentos que constituyen actualmente el marco institucional de la Hidrovía, en el conocimiento y evaluación de otros modelos experimentados en el orden mundial - tales como los regímenes institucionales de la navegación del Rhin y el Danubio -y en el análisis de esos contenidos, para concluir con la evaluación de las capacidades, ventajas e inconvenientes que presentan las alternativas examinadas y otra u otras variantes que la Asociación considere recomendables para lograr mayor eficacia en la implementación del Proyecto.

A mérito de lo expresado, el presente informe refiere los documentos considerados, describe sintética pero sistematizadamente los contenidos más significativos de los principales, analiza esos contenidos y - finalmente - presenta las soluciones y recomendaciones que estima propicias para su evaluación por la Unidad Coordinadora y el Comité Intergubernamental de la Hidrovía en relación con la futura implementación del Proyecto.

Aparte de ello, la Asociación Consultora quiere dejar constancia en esta Introducción de ciertas dificultades logísticas ocurridas en la etapa de búsqueda y relevamiento de la documentación; por lo cual sugiere la conveniencia de que, a través del CIH o un sector dependiente, se establezca un banco de datos de la bibliografía y elementos documentales (acuerdos, tratados, estudios, etc.) jurídico - institucionales, reglamentarios y técnicos relacionados con la Hidrovía y con los ríos que conforman la Cuenca del Plata y otros ejemplos internacionales, a fin de facilitar a funcionarios, consultores o terceros interesados en la problemática de la Cuenca el acceso franco a la información. Bajo esta premisa se agrega en el Anexo IV - al final del informe - la Bibliografía, con la indicación de los documentos y publicaciones examinadas por el Consultor en el desarrollo de la presente tarea.

2. MARCO INSTITUCIONAL DE LA HIDROVIA-SITUACION ACTUAL

Los ríos que componen el sistema de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) recorren en tramos de mayor o menor

extensión sectores de los cinco países de la Cuenca del Plata: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

En algunos casos la Hidrovía se extiende dentro de un solo país y en otros forma parte de dos estados ribereños, a saber:

- desde Nueva Palmira (km 2 del Río Uruguay) hasta la desembocadura del Río Paraná Bravo en el Río de la Plata (km 138 del Río de la Plata) recorre brevemente el Río Uruguay, compartido por Argentina y Uruguay.
- desde la desembocadura del Río Paraná Bravo (km 138 del Río de la Plata) hasta la Confluencia del Río Paraná (km 1240 del Río Paraná) recorre solamente territorio argentino.
- Desde la Confluencia (km 1240 del Río Paraná) hasta frente a la desembocadura del Río Pilcomayo en el Río Paraguay (km 1619 del Río Paraguay) recorre territorio de los estados ribereños Argentina y Paraguay.
- Desde frente a la desembocadura del Río Pilcomayo en el Río Paraguay (km 1619 del Río Paraguay) hasta frente a la desembocadura del Río Apa en el Río Paraguay (km 2172,3 del Río Paraguay) recorre territorio paraguayo únicamente.
- Desde frente a la desembocadura del Río Apa en el Río Paraguay (km 2172,3 del Río Paraguay) hasta frente a Bahía Negra (km 2503,7 del Río Paraguay) recorre territorio de los estados ribereños Brasil y Paraguay.
- Desde frente a Bahía Negra (km 2503,7 del Río Paraguay) hasta el km 2550 del Río Paraguay, recorre territorio de los estados ribereños Bolivia y Brasil.
- Desde el km 2550 del Río Paraguay hasta Puerto Cáceres (km 3446 del Río Paraguay) recorre solamente territorio brasileiro.
- En el Canal Tamengo, desde el km 2762 del Río Paraguay aguas arriba de Corumbá, recorre 4,2 km en territorio brasileiro y, el resto, 6,3 km hasta la laguna de Cáceres es compartido entre Bolivia y Brasil.

La circunstancia señalada hace que - con criterio realista - deba considerarse el Marco Institucional de la Hidrovía, formado no sólo por las declaraciones y documentos vinculantes suscriptos por los cinco países de la Cuenca del Plata, sino también por una diversidad de elementos institucionales, reglamentarios y operativos propios de cada país o de estados ribereños - acuerdos bilaterales - que subsisten hasta ahora vigentes, dada la actual normativa institucional y las competencias y atribuciones del Comité Intergubernamental de la Hidrovía - CIH -.

Así, sin que ello implique negar las posibilidades de mayores avances mediante nuevos acuerdos relativos a las capacidades del CIH, el Marco Institucional de la Hidrovía en la Situación Actual se considera constituido por:

- * Antecedentes y documentos suscriptos por los países miembros de la Cuenca del Plata y del CIH.

- * Acuerdos bilaterales preexistentes entre países ribereños de la Hidrovía.
- * Leyes, reglamentaciones y acciones de los países en materia de navegación
- * Antecedentes, leyes y disposiciones de los países en materia de contaminación ambiental
- * Antecedentes, leyes y disposiciones de los países en materia de contaminación ambiental.

De tal forma, se describen sintetizadamente dichos componentes:

2.1 ANTECEDENTES Y DOCUMENTOS SUSCRITOS POR LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA CUENCA DEL PLATA Y DEL CIH

2.1.1 Anteriores al Tratado de la Cuenca del Plata

- Conferencia Regional de los Países del Plata.
(Montevideo, 1941) Resolución XIV.

Considerando que los Países del Plata han asegurado a los buques de todas las banderas la libre navegación de los ríos que constituyen el sistema hidrográfico del Plata y que es de interés recíproco adoptar medidas tendientes a mejorar las condiciones de navegabilidad y otras utilizaciones, la Conferencia resuelve recomendar a los Estados representados la creación de Comisiones Mixtas Técnicas a tales fines.

- Declaración Conjunta de Buenos Aires de los Cancilleres
de los Países de la Cuenca del Plata (Febrero 1967).

Señala la necesidad de promover el desarrollo armónico y equilibrado de la región de la Cuenca del Plata en beneficio de los intereses comunes de sus países y de sus pueblos.

- Acta de Santa Cruz de la Sierra (20 mayo 1968).

Los Ministros de Relaciones Exteriores de la Cuenca del Plata, reunidos en Santa Cruz de la Sierra el 20/05/1968, en la IIa. Reunión Ordinaria de Cancilleres, recomendaron crear el Comité Intergubernamental Coordinador - CIC - de la Cuenca del Plata y, en la misma fecha, aprobaron su Estatuto.

2.1.2 Desde el Tratado de la Cuenca del Plata

- Tratado de la Cuenca del Plata

El Tratado firmado en Brasilia el 23 de abril de 1969 por los cancilleres de los cinco países de la Cuenca del Plata: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay constituye el documento madre, fundamental e inmediato que sirve de marco a la posterior inserción del Programa de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

Representa la voluntad común de los países - expresada anteriormente en numerosas reuniones internacionales, en especial por la Declaración Conjunta de Buenos Aires formulada el 27 de febrero de 1967 en la 1a Reunión Ordinaria de Cancilleres - de promover el desarrollo armónico y la integración física de los mismos en el área de la Cuenca del Plata, mediante los entendimientos jurídicos y acciones tendientes a obtener:

- a) La facilitación y asistencia de la navegación.
- b) La utilización racional del recurso agua, especialmente a través de la regulación de los cursos de agua y su aprovechamiento múltiple y equitativo.
- c) La preservación y el fomento de la vida animal y vegetal.
- d) El perfeccionamiento de las interconexiones viales, ferroviarias, fluviales, aéreas, eléctrica y de telecomunicaciones.
- e) La complementación regional mediante la promoción y radicación de industrias de interés para el desarrollo de la cuenca.
- f) La complementación económica de áreas limítrofes.
- g) La cooperación mutua en materia de educación, sanidad y lucha contra las enfermedades.
- h) La promoción de otros proyectos de interés común y en especial aquellos que tengan relación con el inventario, evaluación y el aprovechamiento de los recursos naturales del área.
- i) El conocimiento integral de la Cuenca del Plata.

El órgano permanente de la Cuenca del Plata es el **Comité Intergubernamental Coordinador - CIC -**, formado por los embajadores de los países ante el país sede o sus reemplazantes plenipotenciarios, encargado de promover y seguir la marcha de las acciones multinacionales que tengan por objeto el desarrollo integrado de la cuenca y ejecutar las decisiones que adopten los Ministros de Relaciones Exteriores de los países integrantes.

El Estatuto aprobado el 20 de Mayo de 1968 en la IIa Reunión Ordinaria de Cancilleres de Santa Cruz de la Sierra es el que instituye el CIC, define sus finalidades, le confiere atribuciones, organiza sus tareas, establece sus autoridades, fija su sede (Buenos Aires), explicita las tareas que debe llevar a cabo su Secretaría y establece los derechos y obligaciones respectivos de sus funcionarios.

Asimismo, el Estatuto dispone para el CIC que sus bienes, dependencias, locales y documentos, quedan fuera de la jurisdicción judicial o administrativa del país sede y que no tributa impuestos ni aranceles de ningún tipo a no ser las tasas retributivas de servicios.

En lo que hace a los funcionarios, estos gozarán de inmunidad contra procesos judiciales referentes a actos o declaraciones que emitieren en el desempeño de sus funciones.

El Comité funciona todo el año y fija su calendario de sesiones, así como establece todos los grupos de trabajo que crea convenientes. Sus decisiones son tomadas, siempre, por el voto afirmativo de todos sus miembros y corresponde un voto por cada país.

Además, formula y fija como idiomas oficiales para el Comité el español y el portugués.

Completan la normativa del Tratado de la Cuenca del Plata:

El Reglamento de Reuniones de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata aprobado en la V Reunión Ordinaria de Punta del Este, Uruguay, el 7 de Setiembre de 1972;

El Acuerdo de Sede entre el Gobierno de la República Argentina y el Comité Intergubernamental Coordinador de la Cuenca del Plata que la establece en la Ciudad de Buenos Aires, firmado el 22 de Marzo de 1973;

El Reglamento Interno del Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata aprobado en la Reunión del CIC del 14 de Septiembre 1978;

El Convenio Constitutivo del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata, suscripto en la VI Reunión Ordinaria de Cancilleres celebrada en Buenos Aires el 12 de Junio de 1974 del cual, por su importancia, seguidamente se hará un breve comentario sobre su contenido:

Este Convenio viene a cumplimentar recomendaciones contenidas en el Acta de Santa Cruz de la Sierra, en el Acta de Brasilia y en diversas Resoluciones dictadas en las Reuniones de Cancilleres de la Cuenca del Plata, con el firme propósito de impulsar el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca del Plata.

El Fondo Financiero - FONPLATA - es una "persona jurídica internacional de duración ilimitada". "Se regirá por las disposiciones contenidas en el Convenio y Reglamento. Tendrá su sede permanente en uno de los Países Miembros".

Su objeto será financiar dentro de los términos del Tratado de la Cuenca del Plata la realización de estudios, proyectos, programas y obras, tendientes a materializar el mencionado desarrollo armónico y la integración física de la cuenca, sea con sus propios recursos o bien con los que gestione y obtenga de otras fuentes de financiamiento.

Las funciones del Fondo serán:

- a) Conceder préstamos, fianzas y avales.
- b) Gestionar la obtención de préstamos internos y externos con la responsabilidad solidaria de los Países Miembros.
- c) Gestionar y obtener recursos por encargo de uno o más de dichos países, no quedando obligado por ello el Fondo sino solamente los países beneficiarios de los préstamos.
- d) Dar apoyo financiero a la realización de estudios de preinversión a fin de detectar oportunidades de inversión para la Cuenca.
- e) Financiar la contratación de asistencia y asesoramiento técnicos.
- f) Ejercer actividades de agente y órgano asesor del Comité Intergubernamental Coordinador y
- g) ejercer todas aquellas actividades que sean conducentes al logro de sus objetivos.

Los recursos propios del Fondo ascenderán a cien millones de dólares estadounidenses hallándose debidamente reglamentada en tiempo y forma su integración por los países miembros.

La financiación de obras se acordará a proyectos que, además de ser factibles técnica y económicamente, respondan a los objetivos de desarrollo armónico y de integración física de la Cuenca.

El Fondo será administrado por una Asamblea de cinco Gobernadores (uno por cada país miembro) en la cual recaen todas las facultades del mismo.

Las decisiones que adopte esta Asamblea lo serán por unanimidad. Celebrará sus reuniones ordinarias una vez al año coincidiendo con la Reunión Ordinaria Anual de Cancilleres de Países de la Cuenca del Plata.

El Fondo tendrá también un Directorio Ejecutivo, integrado por cinco miembros, que será responsable de la conducción de las operaciones del mismo y de las tareas que le asigne la Asamblea de Gobernadores.

Su duración es ilimitada salvo su disolución por decisión unánime de sus miembros.

Sus bienes y demás activos y sus operaciones gozarán de inmunidades, exenciones y privilegios en los términos del Capítulo X del Convenio.

- Reuniones Ordinarias y Extraordinarias de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata

No puede dejar de mencionarse la importancia que revisten estos eventos para el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca del Plata.

En tal sentido y ciñéndonos al examen de los aspectos que hacen al aprovechamiento de ríos internacionales merece destacarse la IVa Reunión Ordinaria de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata celebrada en Asunción (Paraguay) el 3 de Junio de 1971, en cuyo transcurso se aprobó la Resolución N° 25 denominada Declaración de Asunción sobre Aprovechamiento de Ríos Internacionales.

En ella, los Cancilleres consideran de real interés dejar consignados los puntos fundamentales respecto de los cuales ya hubo acuerdo y que representan la base sobre la cual deberán proseguir los estudios de este tema:

1. En los ríos internacionales contiguos, siendo la soberanía compartida, cualquier aprovechamiento de sus aguas deberá ser precedido de un acuerdo bilateral entre los ribereños.
2. En los ríos internacionales de curso sucesivo, no siendo la soberanía compartida, cada Estado puede aprovechar las aguas en razón de sus necesidades siempre que no cause perjuicio sensible a otro Estado de la cuenca.
3. En cuanto al intercambio de datos hidrológicos y meteorológicos:
 - a) Los ya procesados serán objeto de divulgación y canje sistemáticos a través de publicaciones;
 - b) Los datos por procesar, ya sean simples observaciones, lecturas o registros gráficos de instrumentos serán permutados o suministrados a juicio de los países interesados.
4. Los Estados tenderán, en lo posible, a intercambiar gradualmente datos cartográficos e hidrográficos de la Cuenca, de modo que se facilite la caracterización del sistema dinámico.

5. Los Estados procurarán, en la medida de lo posible, mantener en las mejores condiciones de navegabilidad los tramos de los ríos que estén bajo soberanía, adoptando para ello las medidas necesarias a fin de que las obras que se realicen no afecten de manera perjudicial otros usos actuales del sistema fluvial.
6. Los Estados, al realizar obras con cualquier finalidad en los ríos de la Cuenca, adoptarán medidas necesarias para no alterar en forma perjudicial las condiciones de navegabilidad.
7. Los Estados, al realizar obras en el sistema fluvial de navegación, adoptarán medidas tendientes a preservar los recursos vivos.

El 3 y 4 de Abril de 1986 tuvo lugar la XVIa Reunión Ordinaria de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata en cuyo transcurso se tomó la Decisión de Buenos Aires por la cual se acuerda concentrar esfuerzos conjuntos de cooperación en temas prioritarios y que la Secretaría del Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata asuma un papel más activo en la promoción de iniciativas concretas.

En tal sentido, se decidió elaborar un "Programa de Acciones Concretas" y encargar a la Secretaría del CIC la preparación de un Proyecto de Programa para ser considerado en la XVIIa Reunión Ordinaria de Cancilleres.

Por su parte, la Ila Reunión Extraordinaria de Cancilleres (4/4/86) según su Resolución N° 2 (II-E) resolvió concentrar los esfuerzos conjuntos de cooperación, dándoles prioridad, en los siguientes temas identificados: Recursos Hídricos y Otros Recursos Naturales, Navegación, Transporte Fluvial y Terrestre, Cooperación Fronteriza.

El 30 de octubre de 1991 se celebró en Asunción - Paraguay la XIXa Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata. En el curso de la misma procedieron a la evaluación del Programa de Acciones Concretas y consideraron la marcha del Programa Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto Cáceres - Puerto Nueva Palmira). También acordaron que la XXa Reunión Ordinaria de Cancilleres se llevara a cabo en 1992 en Montevideo.

Se aprobaron las Resoluciones N° 231 a 243

Entre ellas se destacan:

La Resolución N° 232 (XIX) que aprueba la "Evaluación General, Iniciativas y Recomendaciones para el Programa de Acciones Concretas".

La Resolución N° 238 (XIX) del 30/10/91 expresa que, Visto la Resolución N° 210 (XVII) que declara de interés prioritario el Sistema de Transporte Fluvial

determinado por los Ríos Paraguay, Paraná y Uruguay; la importancia que Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay asignan al Proyecto Hidrovía Paraguay - Paraná, tal como lo destacaron los Jefes de Estado en las Declaraciones de la Paz (6/8/89) y de Montevideo (1/3/90); el Acta suscripta por los Ministros de Transporte y Obras Públicas de la Cuenca en su Reunión celebrada en Santiago de Chile (1/9/89) en el que se resolvió la creación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) y considerando:

Que los Países Signatarios del Tratado de la Cuenca del Plata son los mismos que integran el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH); que el Comité ha realizado diversas Reuniones y significativos avances en el desarrollo del Programa; que emprendimientos como la Hidrovía suscitaron el interés de organismos como el BID, PNUD, CEE, FONPLATA, ALADI, INTAL; que el Tratado de la Cuenca del Plata ofrece el marco adecuado, tanto normativo como operativo para el desarrollo del Proyecto Hidrovía, resuelve:

Incorporar el Programa Hidrovía Paraguay - Paraná al Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata y que dicha incorporación se realizará manteniendo la estructura del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH).

La Resolución N° 243 (XIX) expresa que, considerando el avance alcanzado por el Programa de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) y que las gestiones conducentes a elaborar estudios para la ejecución de obras de mejoramiento de las condiciones de navegabilidad de los Ríos Paraguay -Paraná deben ser complementadas con la firma del "Acuerdo de Transporte Fluvial", actualmente en proceso de negociación en el seno del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), resuelve:

Declarar de interés prioritario para la integración de los países de la Cuenca del Plata la firma del Acuerdo de Transporte Fluvial entre los Países Miembros, en el marco del Programa de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

A efectos de materializar la Declaración de la Resolución N°243 (XIX), el 26 de junio de 1992 en Las Leñas, Mendoza, República Argentina, los respectivos plenipotenciarios suscribieron el **Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)**, también denominado en virtud de su artículo 35 "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra".

El Acuerdo fue depositado en la Secretaría General de la ALADI el 7 de julio de 1992 y luego de cumplidas las disposiciones para su puesta en vigor, entró a regir en marzo de 1995.

- Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)

Este Acuerdo, constituye uno de los instrumentos jurídicos más importantes logrados en los últimos años por los Países de la Cuenca del Plata por su significación política, económica, comercial y proyección futura, y exalta, sin duda, la firme voluntad de las Partes que lo suscribieron y la entidad de los compromisos por ellas asumidos.

El Acuerdo se integra con diversos Protocolos Adicionales que, en su conjunto, conforman el estatuto jurídico de los grandes ríos de la Cuenca del Plata e intenta adecuarse en un esfuerzo plausible, al desarrollo de la interdependencia y globalización económica, así como a las actuales políticas regionales de apertura, a la modernización de los procesos de producción y a la cooperación regional que vienen llevando a cabo los países signatarios en orden a su inserción en el mundo.

La génesis del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía, en sus etapas más cercanas tiene como antecedentes la Declaración Conjunta de Buenos Aires de los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata suscrita en Febrero de 1967, en la cual se señaló la necesidad de promover el desarrollo armónico y equilibrado de la región de la Cuenca en beneficio de los intereses comunes de sus países y de sus pueblos; el Acta de Santa Cruz de la Sierra de mayo de 1968 en la cual los Ministros de Relaciones Exteriores de la Cuenca del Plata recomiendan el dictado de un Estatuto del Comité Intergubernamental Coordinador (CIC), atinente al uso y administración del recurso agua en forma integral y armónica en la Cuenca; el Tratado de la Cuenca del Plata de Abril de 1969 suscripto en Brasilia en ocasión de la Reunión Extraordinaria de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, por el cual se convino promover esfuerzos para identificar las áreas de interés común y la realización de estudios, programas y obras, así como la formulación de entendimientos operativos e instrumentos jurídicos que se estime necesario y que propendan a la facilitación y asistencia en materia de navegación.

Luego, en la XVIIa Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, realizada en 1987, por Resolución N° 210 se declaró que el desarrollo del sistema fluvial es de interés prioritario para los Países Miembros. También en ese año de 1987, los Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Conosur, en ocasión de su XIVa Reunión recomendaron que se llevase a cabo un encuentro de Ministros de Obras Públicas y Transportes de la Cuenca del Plata con el fin de identificar e individualizar las alternativas más adecuadas para el desarrollo y consolidación de la Hidrovía Paraguay - Paraná, a efectos de propender a una mayor integración de los países situados en la zona de la Cuenca.

El encuentro programado tuvo concreción en Campo Grande - Mato Grosso do Sul (Brasil) en abril de 1988 y culminó con la creación de la Comisión Ejecutiva de la Hidrovía.

A este ente se le encomendó elaborar un proyecto de factibilidad económica del proyecto final de ingeniería, así como medidas de carácter institucional y operativo conducentes a hacer más eficiente la vía navegable.

En setiembre de 1989, los Ministros de Obras Públicas y Transporte de la Cuenca del Plata se reunieron en Santiago de Chile y acordaron crear el **Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná (CIH)**, encomendándole realizar proyectos puntuales, determinar la prioridad de las obras a realizar, y estudiar la compatibilización de la legislación aplicable de los Países de la Cuenca del Plata, a fin de definir un marco normativo común para la operación del sistema.

Estos aspectos quedaron consagrados en el Acta de Santiago de Chile que también dispuso crear una Secretaría pro-tempore con sede en Buenos Aires. Además por este Acta, el Comité sustituyó a la Comisión Ejecutiva prevista en las Actas firmadas en las ciudades de Campo Grande (abril 1988) y Canela (noviembre 1988), ambas en Brasil.

En agosto de 1989, por su parte, los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, recogiendo manifestaciones de los señores Presidentes de los países interesados emitieron la Declaración de la Paz, Bolivia, estando contestes en impulsar al más alto nivel político el proyecto de Hidrovía y convocando al Comité de la Hidrovía a gestionar ante instituciones de financiamiento el asesoramiento necesario para el diseño jurídico - administrativo y la asistencia financiera del proyecto Hidrovía.

En marzo de 1990, los señores Jefes de Estado se reunieron en Uruguay y dieron la Declaración de Montevideo; por ella acordaron instruir a sus Cancilleres y Ministros de Obras Públicas y Transporte para que organizaran, para abril 1990, la I Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), a fin de ejecutar lo convenido en Santiago de Chile, en setiembre de 1989.

Así se llega a la IIIa Reunión del CIH en noviembre de 1990, en la que se encomienda a la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) la elaboración de un anteproyecto de Acuerdo de Transporte por la Hidrovía que fue entregado por dicha Asociación para que lo considerara la Va Reunión del CIH.

Luego de otros encuentros, en la VIIa Reunión del CIH en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia en diciembre 1991, se inició el **Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva**

Palmira) también denominado Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, según el artículo 35.

El Trámite de Firma junto con sus Protocolos Adicionales, tuvo lugar el 26 de junio de 1992 en el Valle de las Leñas, Malargüe, Mendoza, Argentina, suscribiéndolo los Cancilleres de los cinco países miembros.

Síntesis de las disposiciones del Acuerdo:

En los considerandos del Acuerdo, los plenipotenciarios declaran su convencimiento de que para llevar adelante el proceso de integración regional física y económica de los países que representan, es necesario contar con servicios de transporte y comunicaciones eficientes y adecuados a los requerimientos actuales del comercio y el desarrollo y que, para ello, la Hidrovía Paraguay - Paraná resulta un factor de suma importancia capaz de crear una comunidad de intereses basada en la igualdad de derechos y obligaciones de las Partes que debe ser apoyada firmemente.

Que para ello, a efectos de generar las condiciones necesarias para el establecimiento de la más amplia libertad de tránsito fluvial, de personas y bienes y la libre navegación, reconocen que deben eliminarse trabas y restricciones, darse facilidades y garantías, crear un marco normativo común y reafirmar el principio de la libre navegación de los Ríos de la Cuenca del Plata; que ya se cuenta con el marco político en virtud del Tratado de la Cuenca del Plata (Brasilia, 1969) y la Resolución N° 238 de la XIXa Reunión de Cancilleres (Asunción, 30 de octubre de 1991; Incorporación del Programa Hidrovía al Tratado de la Cuenca del Plata) y que se debe tener presente los principios, objetivos y mecanismos del Tratado de Montevideo 1980 (ALADI).

El **Capítulo 1** se refiere a su objeto y alcance, esto es, facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial, longitudinal en la Hidrovía estableciendo un marco normativo común para ambos que permita el acceso competitivo a los mercados de ultramar.

La Hidrovía comprende los Ríos Paraguay y Paraná desde Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay) y el Canal Tamengo, afluente del Río Paraguay, compartido por Bolivia y Brasil.

Las disposiciones del Acuerdo se aplican a la navegación, el comercio y transporte de personas y bienes que comprendan la utilización de la Hidrovía. Se exceptúa de esta norma el paso de buques de guerra y otras embarcaciones con actividades no comerciales, así como el transporte fluvial transversal fronterizo, los que se regirán por otras normas vigentes o futuras entre países ribereños o entre éstos y terceros países.

En el **Capítulo II** es reconocida recíprocamente la libertad de navegación por los países signatarios en toda la Hidrovía para los barcos de sus respectivas banderas, así como para los de terceras banderas.

No podrá imponerse sin previo acuerdo de los Países Signatarios ningún impuesto, gravamen, tributo o derecho sobre el transporte, embarcaciones o cargamentos por el solo hecho de la navegación.

La igualdad de tratamiento es legislada en el **Capítulo III**.

Los signatarios se otorgan recíprocamente para las embarcaciones de sus banderas, para operaciones reguladas por el Acuerdo y en materia de tributos, tasas, tarifas, trámites, practicafe, pilotaje, remolque, etc., idéntico tratamiento que el que conceden a las embarcaciones propias, no pudiéndose discriminar por razón de bandera.

A efectos de crear condiciones de igualdad de oportunidad de forma tal que permitan liberalizar el mercado, reducir costos y alcanzar mayor competitividad, las Partes compatibilizarán y armonizarán sus respectivas legislaciones.

Todas las ventajas, favores, franquicias, privilegios, etc., en operaciones de las reguladas por el Acuerdo, en virtud de convenios entre signatarios o de éstos con terceros se harán extensivos automáticamente a los otros signatarios del Acuerdo.

En el **Capítulo IV** se reconoce la libertad de tránsito de embarcaciones, bienes y personas de los signatarios salvo el cobro de tasas retributivas de servicios efectivamente prestados.

También reconoce entre los signatarios la libertad en los movimientos de mercaderías en las instalaciones habilitadas, sin discriminación por razón de origen, destino, propiedad, nacionalidad o cualquier otra circunstancia.

En el **Capítulo V**, Sección 1 se consagra la reserva de carga regional en el transporte de bienes y personas entre los signatarios con origen y destino en puertos de la Hidrovía, a favor de sus armadores en igualdad de condiciones y tratamientos. Esta reserva de carga regional se hará efectiva por todos y basada en la reciprocidad.

En la Sección 2 se establece la reserva de carga nacional por la cual los signatarios pueden reservar para sí el transporte de bienes y personas, eliminándose las limitaciones existentes a favor de terceros.

El cabotaje nacional no cae bajo este Acuerdo y queda reservado a embarcaciones de los respectivos países.

Según el **Capítulo VI**, a los efectos del Acuerdo se considerará Armador de la Hidrovía, a los de los países signatarios, reconocidos como tales por sus respectivas legislaciones. Las embarcaciones fluviales reconocidas como tales en su país signatario serán reconocidas en tal carácter, en los demás. Para ello los organismos nacionales competentes se intercambiarán informaciones pertinentes.

Los signatarios se comprometen a adoptar normas para facilitar el desarrollo de empresas de transporte de la Hidrovía bajo diversas modalidades, entre dos o más países signatarios.

En el **Capítulo VII** los países signatarios se comprometen a eliminar gradualmente las trabas y restricciones que obstaculicen las operaciones de transportes de bienes y personas y de comercio.

A fin de lograr el cumplimiento del Acuerdo los países signatarios convienen suscribir, sin perjuicio de otros, 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.

Según el **Capítulo VIII** los países signatarios se garantizan mutuamente las facilidades que ya se hubieran otorgado y las que se otorguen en el futuro en materia de acceso y operaciones en sus puertos sobre la Hidrovía. Asimismo, promoverán acciones tendientes a aumentar la eficiencia en los servicios portuarios para embarcaciones y cargas que se movilicen por la Hidrovía y para coordinar el transporte intermodal. Mejorarán también las condiciones para optimizar los servicios de practicaaje y pilotaje que se lleven a cabo en la Hidrovía procurando reducir costos y garantizar una equitativa aplicación para todos los armadores.

El **Capítulo IX** trata de los Organos del Acuerdo.

Ellos son:

- a) **El Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH)**, 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.

"La Comisión será integrada por representantes acreditados de los organismos nacionales competentes para la aplicación del Acuerdo".

"La Comisión será el órgano técnico para la aplicación, seguimiento y desarrollo del Acuerdo dentro de competencias que le son atribuidas en su articulado".

Serán funciones de "la Comisión" las siguientes:

- a) Velar por el cumplimiento del Acuerdo para resolver problemas emergentes de su aplicación;
- b) Estudiar y proponer medidas para facilitar el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo;
- c) Aprobar su reglamento interno y dictar normas para su funcionamiento;
- d) Recomendar al CIH modificaciones o adiciones al Acuerdo;
- e) Informar al CIH al menos una vez por año de los avances logrados en los compromisos y los resultados alcanzados en aplicación del Acuerdo;
- f) Cumplir con cualquier otra misión que le encomiende el CIH.

Además la Comisión podrá valerse de otros representantes de la Administración Pública y del sector privado convocándolos a reuniones sobre aplicación del Acuerdo.

Cada país representado en la Comisión tendrá un voto y las decisiones serán tomadas por unanimidad y con la presencia de todos los países.

Según el **Capítulo X** cualquier controversia que surja a raíz de la interpretación, aplicación o incumplimiento del Acuerdo, Protocolos y Decisiones del CIH y de la Comisión será sometida al procedimiento del Protocolo sobre Solución de Controversias.

Conforme al **Capítulo XI** la Comisión evaluará anualmente los resultados alcanzados por el Acuerdo y elevará sus conclusiones al CIH para su consideración, también anualmente le puede formular propuestas de modificación y perfeccionamiento del Acuerdo. Las modificaciones y adiciones al Acuerdo deben ser aprobadas por el CIH y formalizadas mediante Protocolos Adicionales o Modificatorios.

El **Capítulo XII** establece las modalidades para la entrada en vigor y la duración del Acuerdo y sus Protocolos Adicionales que será de diez años, pudiendo ser

prorrogado por acuerdo de los signatarios por un nuevo período de vigencia, el que podrá ser indefinido.

Se prevé la adhesión al Acuerdo por parte de otros países miembros de ALADI, previa negociación, a efectos de participar en todos los aspectos del Programa de la Hidrovía, Dicha adhesión se llevará a cabo mediante un Protocolo Adicional, de conformidad al **Capítulo XIII**.

La denuncia del Acuerdo, prevista en el **Capítulo XIV**, podrá ser notificada por cualquier país signatario transcurridos cuatro años de su entrada en vigor cumpliendo el Trámite del depósito del instrumento que contiene su decisión ante la Secretaría General de la ALADI, quien informará sobre la denuncia a los otros signatarios.

El País denunciante quedará liberado de derechos y obligaciones contraídos en virtud del Acuerdo, sesenta días después de formalizar su denuncia.

En el **Capítulo XV** se establece que ninguna de las disposiciones del Acuerdo podrán 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.

El Acuerdo será denominado "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra".

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

El Acuerdo fue suscripto el 26 de junio de 1992, depositado en la ALADI el 7 de julio de 1992. La última notificación dirigida a la ALADI fue en enero de 1995 y entró a regir en marzo de 1995.

A continuación se da una síntesis de los protocolos Adicionales al Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

- Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros

En el **Capítulo I** se establecen definiciones sobre los siguientes puntos: Tránsito aduanero internacional, Operación de tránsito aduanero internacional, Aduana de partida, Aduana de embarque fluvial, Aduana de desembarque fluvial, Aduana de destino, Manifiesto Internacional de carga/Declaración de tránsito aduanero, Declarante, Depósito aduanero, Garantía, Gravámenes a la importación o exportación, Medio o unidad de transporte, Transbordo, Transportador o transportista, Operador de transporte multimodal, Tornaguía.

En el **Capítulo II** se declaran aplicables las disposiciones del Protocolo Adicional al transporte de mercaderías en unidades de transporte a través de la Hidrovía, y que comprenda al menos los territorios de dos países signatarios, cruzando como mínimo una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino. Asimismo, sus términos son aplicables al transporte de mercaderías entre los países signatarios y al proveniente o destinado a terceros países que no sean parte del mismo.

El régimen de tránsito aduanero es aplicable a las mercaderías que, transportadas bajo tal régimen, deban entrar temporalmente en depósito, en el curso de una misma operación de tránsito aduanero o ser objeto de transbordo.

En el **Capítulo III** las mercaderías transportadas en tránsito aduanero internacional al amparo del presente protocolo no estarán sujetas al pago de gravámenes a la importación eventualmente exigibles mientras dure la operación de tránsito, salvo las tasas retributivas de servicios efectivamente prestados.

El **Capítulo IV** se refiere a las condiciones técnicas de las unidades de transporte las que deben satisfacer requisitos tales como la fácil y eficaz admisión de precintos aduaneros, la difícil extracción e introducción de mercaderías sin dejar huellas visibles de manipulación o ruptura de precintos, la inexistencia de espacios ocultos donde esconder mercaderías, etc.

Asimismo, dispone sobre la habilitación bajo control por las Aduanas de depósitos particulares para guardar repuestos y accesorios para los medios de transporte y equipos de empresas que desarrollen sus actividades en la Hidrovía. Los accesorios y repuestos deteriorados quedarán a favor de la Aduana o bien reexportados a su país de procedencia a costas del transportador.

Los precintos aduaneros en una operación de tránsito internacional, en el marco del Protocolo, según el **Capítulo V** deben responder a condiciones mínimas de seguridad debidamente reglamentados y así serán aceptados por las autoridades aduaneras locales cuando hayan sido colocados en el extranjero y gozarán de la misma protección jurídica que los precintos nacionales (Apéndice I).

De conformidad con el **Capítulo VI** para acogerse al régimen de tránsito internacional del Protocolo se deberá presentar ante la Aduana para cada unidad de transporte, un Manifiesto Internacional de Carga o Declaración de Tránsito Aduanero según modelo y notas explicativas para su confección contenidas en su Apéndice II.

El transportador por el tramo que le corresponda o el operador de transporte multimodal son responsables ante la Aduana del cumplimiento de las obligaciones impuestas por el régimen de tránsito aduanero internacional en particular que las mercancías lleguen intactas a destino. Asimismo, el Declarante

es el único responsable por las infracciones aduaneras que se deriven de las inexactitudes de sus declaraciones.

En el **Capítulo VII** para cubrir obligaciones fiscales eventualmente exigibles durante el cumplimiento de la operación de tránsito, la totalidad de las unidades de transporte de las empresas intervinientes se constituyen de pleno derecho como garantía a cuyo efecto las empresas deben registrarse ante las Aduanas de los Países Signatarios. También pueden darse otros tipos de garantía a satisfacción de la Aduana.

En el **Capítulo VIII - Sección 1** - se establecen las formalidades a cumplir bajo el régimen de tránsito aduanero internacional ante la Aduana de partida encargada de realizar las comprobaciones de rigor, colocar precintos y refrendar manifiestos que devueltos al declarante servirán para la prosecución de trámites en las diferentes etapas de la operación de tránsito.

En la Sección 2, del mismo Capítulo, se regula de modo estricto la intervención de la Aduana de embarque y de desembarque fluvial, cuando no coincida con la Aduana de partida o de destino respectivamente. Las demás aduanas en el curso de la Hidrovía se abstendrán de practicar inspecciones o controles en los medios de transportes salvo que estas entren a puerto a realizar operaciones en cuyo caso se limitarán a revisar la documentación sin efectuar verificación de mercadería salvo lo que en tal sentido los signatarios acuerden.

En la Aduana de destino - Sección 3 - Las Aduanas se asegurarán de que precintos o marcas de los bultos o carga estén intactos y que la unidad de transporte sea segura y que todas las obligaciones del Declarante hayan sido cumplidas. Certificarán sobre el Manifiesto Internacional de Carga la fecha de entrada del medio transportador y el resultado de sus controles. Una copia así diligenciada será entregada al Declarante, una copia quedará en Aduana de destino y otra copia la exigirá como Tornaguía para enviarla a la Aduana de partida.

En el **Capítulo IX** sobre Disposiciones Generales se establece que el Protocolo no limita el Derecho de las aduanas, en caso de sospecha de fraude, a ejercer la visita, verificación de cargas u otros controles que juzgue convenientes. Las Aduanas para ejercer las funciones asignadas en el Protocolo serán nominadas por cada país signatario repectivamente. En el cumplimiento de dichas funciones procurarán, reducir al mínimo posible el tiempo para las formalidades exigidas, conceder prioridad al despacho de mercaderías perecederas y de mercaderías que requieran transporte rápido (envíos urgentes de socorro, en caso de catástrofes) y realizar visitas en lo posible sin detener los buques.

Accidentes y hechos de fuerza mayor ocurridos en ocasión del transporte y que lo afectan deben ser comunicados a la Aduana u otra autoridad competente más próxima al lugar del mismo.

Todas las facilidades acordadas por el Protocolo son mínimas y no se oponen a otras mayores que los signatarios hayan pactado o concedan en el futuro por cualquier vía a condición de que no comprometan el desarrollo de las operaciones del Protocolo.

Este instrumento es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial y su vigencia y entrada en vigor están conformes con el artículo 30 del mismo. La Secretaría General de la ALADI será depositaria del Protocolo del cual enviará copias autenticadas a los Gobiernos de los Países Signatarios.

El Apéndice I del Protocolo se refiere a Condiciones Mínimas a que Deben Responder los Elementos de Seguridad Aduanera (Sellos Y Precintos) y, el Apéndice II contiene las Instrucciones para Llenar el Formulario Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanera MIC/DTA.

- Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad

Este documento regula en su amplio articulado la materia Navegación y Seguridad, y será solo aplicable a las embarcaciones de la Hidrovía a excepción de las normas comprendidas en su Título VII, las cuales serán de aplicación a todos los buques y embarcaciones que utilicen la misma y que se refieren a Normas para la Prevención, Reducción y Control de la Contaminación de las Aguas ocasionada por los buques, las Embarcaciones y sus Operaciones en la Hidrovía.

Establece que los signatarios adoptarán un régimen sancionatorio único aplicable a las infracciones cometidas a las normas del Protocolo y sus reglamentos complementarios. Del mismo modo adoptarán instrumentos internacionales estableciendo un régimen único de aplicación de cada convenio o instrumento internacional adoptado en el Protocolo cuando consideren necesario su adecuación al ámbito fluvial. Mientras tanto, dichos convenios serán aplicados hasta la aprobación del régimen.

El Protocolo regula lo que hace a Luces y Marcas adoptando el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG, Londres 1972).

Dispone la Emisión de Certificados de Seguridad, según formato agregado como Apéndice I. Adopta un reglamento único simplificado para inspección de embarcaciones de la Hidrovía contemplando casco, armamento, electricidad y equipos de comunicación. El Certificado de Seguridad de la Navegación será

expedido por Autoridad competente del Estado de la bandera de la embarcación en los plazos que establezca el Reglamento único citado anteriormente. Los Certificados emitidos por Sociedades de clasificación reconocidas internacionalmente serán válidos en la Hidrovía. La caducidad de validez del Certificado operará a la expiración del plazo de validez, o por pérdida de condiciones de seguridad o por ser eliminado de la Matrícula Nacional. La autoridad competente de cada país signatario será responsable del cumplimiento de la normativa anterior sin perjuicio de la responsabilidad del propietario, armador o representante legal por el incumplimiento del régimen.

Cuando se trate de seguridad de embarcaciones tanques se aplicará el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Londres, 1974, sus Protocolos y Enmiendas).

Para el arqueo de embarcaciones se adopta el Convenio Internacional sobre Arqueo de buques (Londres 1969).

Los signatarios adoptan un documento único de francobordo para embarcaciones de la Hidrovía, cuya validez no excederá en ningún caso la del Certificado de Seguridad de la Navegación. Los signatarios elaborarán un Reglamento único para asignación de francobordo en la Hidrovía a ser aplicado por las autoridades competentes de los mismos.

En cuanto a la Seguridad de la carga los signatarios podrán elaborar un reglamento único para cargas no normadas en el Capítulo V. Las autoridades competentes de los signatarios verificarán el cumplimiento de lo dispuesto en esta normativa.

Respecto del transporte de Mercaderías sobre cubierta las autoridades competentes de los Países Signatarios serán las autorizantes de tal modalidad mediante emisión de un certificado de troja que contemple incidencia de la carga en la estabilidad del buque, la resistencia en zona de apoyo, accesibilidad, trincado de mercaderías, visibilidad.

Los signatarios adoptarán un reglamento único sobre transporte en cubierta pero mientras tanto se disponen algunas restricciones para esta modalidad de transporte.

En el caso de cargas a granel se rige por las Disposiciones del Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas (CCG), en lo que fuera pertinente.

El pilotaje en la Hidrovía es ejercitado mediante consejos y asesoramientos del piloto al capitán para la navegación y maniobra en los ríos, pasos, canales así como sobre reglamentaciones especiales en cada zona.

El capitán es el único responsable de la embarcación y su autoridad en ningún caso se delega en el piloto, sin perjuicio de la responsabilidad de éste por su asesoramiento.

El pilotaje es obligatorio en la Hidrovía y es prestado exclusivamente por personal con título y habilitado por autoridad competente de los países signatarios.

El capitán, patrón u oficial fluvial podrá ejercer el pilotaje cuando esté capacitado y habilitado.

El título de piloto de la Hidrovía será otorgado por Autoridad competente de cualquier País Signatario. Se establecerán requisitos profesionales uniformes para acceder a dichos títulos.

La Autoridad competente de cada signatario constatará el conocimiento que de la zona y su normativa tengan los pilotos, capitanes, patrones y oficiales fluviales, en los tramos que pertenezcan a su jurisdicción y habilitará a los pilotos que presenten Título, aptitud psicofísica requerida, no poseer antecedentes penales o profesionales desfavorables, y conocimiento de las zonas de la Hidrovía.

No están obligados al pilotaje las embarcaciones menores de 200 tn de arqueo bruto (TAB).

Los pilotos, capitanes, patrones, u oficiales de la Hidrovía podrán ser habilitados para una o más de las zonas o las que se establezcan en el futuro.

El ejercicio de piloto deberá ser continuado sin interrupciones mayores de seis meses. Podrá otorgarse rehabilitación mediante examen de actualización.

Los signatarios facilitarán viajes de prácticas a los aspirantes a pilotos.

Se regula la dotación de seguridad o personal mínimo capaz de navegar con seguridad, la emisión del Certificado de Dotación de Seguridad, vigencia del Certificado, criterios - El Certificado de Dotación de Seguridad es exigible a todas las embarcaciones de la Hidrovía cuyo arqueo sea igual o superior a las 20 toneladas de arqueo bruto y las de pasajeros cualquiera sea su tonelaje.

Respecto al balizamiento y señalización los signatarios adoptarán el sistema IALA (Región B) adaptado a la navegación fluvial o el sistema de "Acciones a Empezar" o ambos en forma indistinta; los signatarios acordarán en base a ello un Reglamento único de balizamiento. Responsable del balizamiento será la autoridad competente en cada País Signatario. Si la jurisdicción la comparten dos o más signatarios deberán coordinar las acciones necesarias entre sí.

La remoción de obstáculos no permanentes para la navegación en la Hidrovía es de incumbencia de las disposiciones vigentes en el País Signatario donde el obstáculo (embarcación, bienes hundidos, sumergidos, encallados, perdidos, arrojados, se encuentre). El retiro y la demolición de obstáculos se hallan contemplados en varios artículos, siempre con intervención de autoridad competente, en orden a prevenir la ocurrencia de hechos que entrañen riesgos inaceptables para la seguridad de la navegación, de terceros, o del medio ambiente.

La Asistencia y salvamento queda definida en el Título V así como la ejecución de operaciones de asistencia y salvamento de embarcaciones y bienes en el ámbito de la Hidrovía queda a cargo de los responsables en peligro y si éstos no la prestaran en tiempo y forma y a raíz de ello pudiera generar peligro a la navegación, la autoridad competente de cada signatario podrá asumir dichas operaciones. Además se establecen pautas y normas para compartir acciones en auxilio y de cooperación en diversos supuestos de peligro u ocurrencia de siniestros.

La búsqueda y salvamento de personas en peligro también se encuentra normada bajo el Título V, en el Capítulo II, correspondiendo la responsabilidad del control y ejecución de dichas operaciones a los Países Signatarios dentro de sus respectivas jurisdicciones.

Si existe más de una jurisdicción el que tenga medios de salvamento más cercanos al siniestro podrá iniciar salvamento y de inmediato informar al otro signatario.

Los signatarios coordinarán sus servicios entre sí en operaciones de búsqueda y salvamento y permitirán la entrada a sus aguas jurisdiccionales de otros signatarios sin exigir en la emergencia requisitos legales normales.

En la materia de Reglas Generales para la Navegación en la Hidrovía los signatarios adoptan las normas del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG, Londres, 1972).

También se regula la navegación en canales y su clausura transitoria por fuerza mayor o peligro en la navegación, la varadura o encalladura, zonas de espera, fondeo, alijo y complemento de cargas, intercambio de información, zona de armado y desarmado de convoyes, dimensiones de convoyes, etc.

En lo que hace a comunicaciones relativas a la navegación las autoridades competentes de los Países Signatarios deberán intervenir según tramos y criterios convenidos, prever la difusión de informaciones fluviométricas, avisos a navegantes y boletines meteorológicos, informes sobre contaminación de las aguas, equipos de comunicaciones VHF.

En orden a las averías y siniestros los signatarios adoptan la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordajes Marítimos (Bruselas 1910).

Los abordajes se rigen por la ley del país en cuyas aguas se produce y quedan sometidos a los tribunales del mismo.

En las 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 esta. Las referentes a las mercaderías embarcadas se rigen por la ley aplicable al contrato de fletamento. Son competentes para entender en los juicios los jueces o tribunales del puerto de descarga o en su defecto los del puerto en que la descarga 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.

El Protocolo legisla asimismo sobre Normas de Seguridad Relativas a los Puertos, Régimen de Estadía, Despacho de Llegada, Permanencia y Despacho de Salida, Contenido y objeto de los documentos y número de ejemplares a ser entregados, a ser exhibidos y requisitos a cumplir.

El Remolque, Atraque 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 la seguridad de puerto así lo requiera según la autoridad competente. El practicaje en puertos de la Hidrovía solo será ejercido por profesionales con título y habilitados por el país a que les pertenezca el puerto.

Las Normas para la Prevención, Reducción y Control de la Contaminación de las Aguas ocasionada por los Buques, Embarcaciones y sus Operaciones en la Hidrovía (Título VII) se hallan definidas en disposiciones generales que contemplan los siguientes puntos: Acción conjunta; Contaminación; 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); Desechos peligrosos, con características de: inflamabilidad, corrosividad, explosividad, reactividad, toxicidad o bioacumulación; Echazón; Incidente de contaminación; Mercancías peligrosas; Plan de contingencia; Vertimiento tal como es definido por Convenio Internacional sobre Preservación de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias del 13 noviembre 1972; Zona especial.

El transporte de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, sustancias perjudiciales y Mercancías Peligrosas podrá realizarse por buques de la Hidrovía u otros dando aviso a la autoridad competente antes de entrar a puerto o

cumpliendo los requisitos por ella exigidas. Llevarán abordo toda documentación correspondiente, incluida póliza de seguro. En caso de siniestro hay que dar aviso inmediato a las autoridades del lugar donde se haya verificado el mismo. Para el Transporte, Embalaje y Segregación de Mercancías Peligrosas y Contaminantes en Bultos rige el Código Marítimo Internacional de Mercaderías Peligrosas (Código IMDG) y por el Anexo II del MARPOL 73/78.

Para el Transporte de Mercaderías Sólidas Peligrosas a Granel rige el Apéndice B del Código IMDG. Otras mercaderías riesgosas como químicos, gases, etc., se rijan por otros Códigos Internacionales.

Queda prohibido el transporte y vertimiento de desechos peligrosos en aguas de la Hidrovía. También se prohíben las descargas, las que deben hacerse en instalaciones portuarias habilitadas para ello. Las excepciones a la prohibición de descargas se basan en la salvación de vidas humanas, por averías no intencionales, y por lucha contra incidentes de contaminación.

La Lucha Contra Incidentes de Contaminación tiene por objeto promover la reducción al mayor grado posible de los riesgos de ocasionarla, a través de acciones concretas que aumenten la seguridad en la Hidrovía.

El presente Protocolo fue suscripto el 26 de junio de 1992 en Valle de Las Leñas, Malargüe, Mendoza, República Argentina, conjuntamente con el Acuerdo de Transporte Fluvial del cual es parte integrante.

- Protocolo sobre Seguros

Los Países Signatarios adoptarán criterios comunes de cobertura destinados a la indemnización por daños ocasionados a intereses asegurables de las embarcaciones, tripulación, pasajeros, medio ambiente y terceros y asimismo reglamentarán las condiciones generales de las pólizas de seguro.

Los Armadores que operen en la Hidrovía están obligados a cubrir los siguientes riesgos: Responsabilidad Civil contra terceros, incluyendo remoción de restos; y Seguro de Tripulantes y Pasajeros por lesiones o muerte.

Cualquier Armador que transporte sustancias nocivas está obligado a tomar una póliza de seguro que indemnice y cubra costos de limpieza de aguas y costas de la Hidrovía a raíz de incidentes de contaminación.

En caso de incumplimientos la embarcación no podrá navegar por la Hidrovía hasta tanto el Armador acredite la contratación de los seguros que correspondan.

Suscripto en el Valle de Las Leñas el 26 de junio de 1992, forma parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía.

- Protocolo sobre Condiciones de Igualdad de Oportunidades, para una Mayor Competividad

A fin de dar cumplimiento al propósito expresado en el título del presente Protocolo los Gobiernos adoptarán criterios comunes en la materia por él regulada.

De tal modo, adoptarán criterios homogéneos en el tratamiento de las importaciones de embarcaciones fluviales, repuestos, partes y accesorios, sobre todo en materia de aranceles y otros gravámenes no arancelarios. Lo mismo será para los incentivos o subsidios; adopción de dotaciones de seguridad homogéneas; revalidación de títulos y patentes de tripulantes; precios de combustibles y lubricantes a los buques de la Hidrovía; eliminación de tasas que no respondan a prestación de servicios, simplificación de trámites que dificulten o eleven costos; horarios de atención parejos, liberalización de la contratación de mano de obra y servicios; exigencias y procedimientos comunes para la matriculación de embarcaciones en sus respectivos registros, igualdad de condiciones para las embarcaciones que naveguen la Hidrovía.

Hecho en el Valle de Las Leñas, Mendoza el 26 de junio de 1992, forma parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial.

- Protocolo sobre Solución de Controversias

Las Controversias entre Países Signatarios con motivo de la interpretación, aplicación o incumplimiento del Acuerdo de Transporte Fluvial, así como de sus Protocolos y decisiones del CIH y de la Comisión del Acuerdo se someterán a los procedimientos de solución de controversias previstos en el presente Protocolo. Si mediante negociaciones directas de sus organismos nacionales competentes no se llegara en tiempo y forma a una solución, cualquiera de los signatarios en la controversia la someterá a consideración de la Comisión del Acuerdo que evaluará la misma incluso con asesoramiento de expertos según procedimientos que establezca el Reglamento de dicha Comisión. Esta última formulará recomendaciones para solucionar la controversia. Si lo anterior no fuera suficiente cualquiera de los signatarios la someterá al CIH de acuerdo al procedimiento que establezca el Reglamento del Comité.

Si no hubiera solución se la someterá a un Tribunal Arbitral. Los árbitros, dos juristas de reconocida competencia, serán nombrados uno por cada signatario y a su vez estos elegirán un Presidente, de otro país, sea o no el signatario. El Tribunal Arbitral resolverá la controversia en base a legislación de la Hidrovía y principios de derecho internacional aplicable al caso. Los particulares afectados por medidas de los Países Signatarios violatorias del Acuerdo de Transporte

Fluvial cuentan con procedimientos análogos para la defensa de sus derechos que llegan incluso, a recurrir por último a un Tribunal Arbitral.

Este Protocolo fue suscripto el 26 de junio de 1992, en el Valle de Las Leñas, Mendoza y es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial.

- Protocolo sobre Cese Provisorio de Bandera

Por dos años a partir de la vigencia del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía, las embarcaciones de la Hidrovía que hayan ingresado o ingresen a regímenes de excepción sobre cese provisorio de banderas de alguno de los países signatarios y en virtud de las cuales adquieran bandera de un país tercero serán consideradas todavía como embarcaciones de la Hidrovía de la bandera del signatario, con todos sus derechos y obligaciones.

Suscripto el 26 de junio de 1992, es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial.

Además de los Protocolos comentados anteriormente, el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía ha dado lugar al dictado de diversos Reglamentos los cuales se consignan seguidamente:

- Reglamento sobre Dimensiones Máximas de los Convoyes
- Reglamento Unico de Balizamiento
- Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas en la Hidrovía Paraguay -Paraná
- Reglamento Unico para la Asignación de Francobordo a Buques de Carga
- Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía
- Reglamento de Inspecciones Técnicas de Seguridad para Buques de la Hidrovía

Con fecha 5 de diciembre de 1992 la XXa Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata celebrada en Montevideo, Uruguay, dictó la Resolución N° 244 (XX) cuyo texto, por su importancia, se transcribe a continuación:

- Resolución N° 244 (XX)

La XX Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata

Visto:

La Resolución N° 238 (XIX) que incorpora la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) al Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata;

La Resolución N° 239 (XIX) y el Acta N° 1/92 del Grupo de Alto Nivel;

Considerando:

Que siendo el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), (CIH) un órgano regido por un instrumento jurídico de los previstos en el parágrafo único del Artículo I del referido Tratado.

Resuelve:

Aprobar el Estatuto del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)(CIH) que consta en anexo a la presente Resolución y forma parte de la misma.

A continuación se hace una síntesis del contenido de tan importante instrumento jurídico de la Hidrovía Paraguay - Paraná:

Estatuto del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

En el **Capítulo I** se establecen definiciones acerca de que debe entenderse por Proyecto Hidrovía, Estados Miembros, Hidrovía, CIH, Grupos Técnicos, Secretaría Ejecutiva, Delegación, Delegados, Estatutos, Decisiones, Idiomas Oficiales.

El CIH es el órgano del Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata que tiene por finalidad coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y llevar a cabo las acciones que los Estados Miembros han trazado para el desarrollo del Programa Hidrovía, así como gestionar y negociar acuerdos de cooperación técnica y suscribir convenios no reembolsables con tal finalidad, constituyéndose en el foro de entendimiento para los asuntos relacionados con el tema.

El CIH estará constituido por las Delegaciones que representen a los Estados Miembros. Los Delegados deberán ser funcionarios investidos de las plenipotencias necesarias por sus respectivos Gobiernos. Pueden formar parte de las Delegaciones funcionarios especializados en las materias a tratar en las reuniones que se celebren.

De cada Estado miembro habrá un Delegado en la sede del CIH para seguir las actividades de la Secretaría Ejecutiva y hacer enlace con ella.

La Presidencia del CIH será ocupada por los Delegados de los Estados Miembros en cada reunión, en forma rotativa por orden alfabético de países. El Presidente durará en sus funciones hasta la próxima reunión. También se nombrarán un Vicepresidente y un Relator de la reunión, el primero podrá reemplazar al Presidente con las mismas facultades y atribuciones.

En materia de atribuciones el CIH tiene las suyas, fijadas en el artículo 6 y en virtud de ellas deberá:

- a) Determinar acciones e identificar proyectos y obras para mejorar la navegabilidad que facilite el transporte en la Hidrovía.
- b) Determinar prioridades de las acciones y proyectos conducentes a mejorar la navegabilidad y de acciones y proyectos referidos a otros temas del mismo Programa.
- c) Realizar el seguimiento de las tareas anteriores de conformidad con los Estados miembros.
- d) Evaluar fuentes de financiamiento para estudios, proyectos y obras.
- e) Gestionar cooperación técnica del modo previsto en el Estatuto y el asesoramiento de organismos regionales e internacionales.
- f) Pedir colaboración a organismos nacionales para el desarrollo de actividades comprendidas en el Programa Hidrovía.
- g) Solicitar y promover estudios o actualización de ellos sobre obras y otros temas de importancia para la Hidrovía.
- h) Negociar Convenios con organismos regionales e internacionales para recibir cooperación técnica.
- i) Firmar acuerdos de cooperación no reembolsables para ejecutar el Programa Hidrovía.
- j) Compatibilizar y simplificar la legislación y reglamentaciones existentes vinculadas con la navegación por la Hidrovía y otros temas a efectos de aumentar la competitividad y eficiencia.
- k) Convocar Grupos Técnicos para el estudio de cuestiones específicas.

- l) Negociar con FONPLATA y otros organismos financieros, acuerdos tendientes a lograr ayuda para el CIH.
- m) Confeccionar pliegos de licitación para estudios financiados con recursos de cooperación técnica no reembolsable o donaciones, aprobar precalificación de consultoras y consultores individuales y adjudicar y suscribir contratos para su ejecución.
- n) Aprobar el Plan Anual de Actividades de la Secretaría Ejecutiva.
- o) Encomendar a la Secretaría Ejecutiva la realización de tareas específicas vinculadas con la Hidrovía.
- p) Dictar su Reglamento Interno y el de la Secretaría Ejecutiva y también modificarlos.
- q) Realizar cualquier otra función que los Estados Miembros dispongan.

El CIH tiene su sede en Buenos Aires, conforme a condiciones a establecer en el Acuerdo de Sede, donde celebrará reuniones periódicas o en cualquier otro lugar, según calendario prefijado u otras a requerimiento de la Secretaría Ejecutiva basado en pedido de uno de los Estados Miembros.

Las sesiones del CIH se realizarán con la presencia de las cinco Delegaciones, labrándose Acta de cada reunión que firmarán los Jefes de Delegación o sus reemplazantes.

Para la toma de decisiones la regla es la unanimidad y cada Delegación tiene un voto que expresará por orden alfabético.

Las sesiones podrán ser plenarias o limitadas a la participación de las Delegaciones solamente.

Podrán participar de las reuniones del CIH observadores de organismos regionales e internacionales.

La Secretaría de las reuniones será ejercida por la Secretaría Ejecutiva del CIH que funciona de un modo permanente en la Sede del Comité.

El cargo de Secretario Ejecutivo del CIH será desempeñado por nacionales de los Estados Miembros, por rotación alfabética. El Secretario Ejecutivo será designado a propuesta del Estado Miembro que correspondiere por unanimidad de votos del CIH, por dos años, pudiendo ser reelecto de la misma forma por un año. En caso de reelecciones ulteriores debe haber mandato expreso y unánime de los Países Miembros.

Con el voto de por lo menos cuatro Delegaciones, por razones fundadas, el Secretario Ejecutivo podrá ser relevado de sus funciones.

El CIH nombra al personal de la Secretaría Ejecutiva, a propuesta del Secretario quien hará una distribución equitativa por Estado miembro, de los candidatos.

El Secretario Ejecutivo, con autorización del CIH podrá contratar técnicos para tareas específicas.

Tanto el Secretario Ejecutivo como el resto del personal no pueden ni pedir ni recibir instrucciones de ningún Gobierno ni de ninguna autoridad ajena al CIH y no podrán actuar de forma incompatible con su condición de responsables solo ante el CIH.

El CIH y sus funcionarios gozan en el país sede de las exenciones e inmunidades que se establezcan en el Acuerdo de Sede. El Reglamento Interno del CIH establecerá la categoría de los funcionarios a quienes corresponde el tratamiento anterior.

Funcionarios técnicos de los Estados Miembros pueden desempeñarse en la Secretaría Ejecutiva a fin de realizar estudios y tareas aprobadas por el CIH. Sus honorarios y gastos serán pagados por el Estado Miembro que los hubiera comisionado.

Para el caso anterior la Secretaría propondrá al CIH el perfil de experiencia profesional requerido.

Además de las funciones que ya se han mencionado el Secretario Ejecutivo deberá:

- a) Preparar, en consulta con el Presidente del CIH, la agenda tentativa de reuniones.
- b) Del mismo modo, convocar las reuniones del CIH, remitiendo a las Delegaciones de los Países miembros la agenda tentativa y la documentación correspondiente.
- c) Asistir a las Sesiones del CIH, informar y proponer acerca de los asuntos de su competencia que merecieran la atención del organismo.
- d) Representar al CIH cuando este lo disponga.
- e) Asistir a los Grupos Técnicos que el CIH convoque y atender los asuntos que se le encomienden.

- f) Solicitar de los organismos nacionales, regionales e internacionales, con autorización del CIH, personal técnico temporario para estudios y tareas que se le encomienden.
- g) Tomar las providencias que le señale el CIH ante organismos regionales e internacionales para tramitar cooperación técnica.
- h) Intercambiar información con los organismos mencionados y otros, con conocimiento de la respectiva Delegación, relativas al Programa Hidrovía.
- i) Elevar al CIH el informe de lo acontecido en cada reunión.
- j) Elaborar y elevar al CIH el presupuesto de la Secretaría Ejecutiva, estados financieros e informe de auditoría, plan de trabajo y cronograma.
- k) Cumplir las demás tareas que le asigne el CIH.

El presupuesto de la Secretaría Ejecutiva del CIH se integra con los aportes de los Estados Miembros en porcentajes a establecer en cada presupuesto.

El año financiero va del 1° de enero al 31 de diciembre.

El presupuesto para el año siguiente será aprobado por el CIH antes del 31 de mayo. Cada país debe efectuar la contribución que le corresponda antes del 30 de junio de cada año, pero, excepcionalmente podrá hacerlo en dos cuotas, la primera como se ha dicho y la segunda antes del 30 de setiembre.

El Estatuto podrá ser reformado por la Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata.

Reglamento Interno del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná.

En el Capítulo I, se establece la Composición y Atribuciones del CIH. La Composición de las Delegaciones que representen a cada uno de los Países Miembros y que constituyen el CIH, será comunicada por éstos, mediante nota dirigida a la Secretaría Ejecutiva del Comité.

De acuerdo con las Atribuciones que le han sido conferidas por el Estatuto el CIH podrá:

- a) Aprobar el Plan de Trabajo y cronograma de actividades del CIH.
- b) Aprobar la Agenda definitiva de las reuniones.

- c) Aprobar el Presupuesto Anual, el Balance General, el Informe de Auditoría y el Plan Anual de Actividades de la Secretaría Ejecutiva y realizar el control de su gestión.
- d) Designar por orden alfabético, el Banco Central de uno de los Estados miembros que deberá efectuar cada año las auditorías de la Secretaría Ejecutiva que se soliciten.
- e) Delegar en la Secretaría Ejecutiva las tareas o funciones que se estimen pertinentes.
- f) Designar a los Delegados que firmarán cheques y ordenes de pago conjuntamente con el Secretario Ejecutivo.
- g) Aprobar el régimen de compras de la Secretaría.
- h) Relevar de sus funciones al personal de la Secretaría Ejecutiva.
- i) Interpretar el Estatuto del CIH.
- j) Interpretar el Reglamento Interno del CIH y reformarlo cuando lo creyere menester.
- k) Aprobar e interpretar el régimen y la política de personal de la Secretaría Ejecutiva y resolver imprevistos.
- l) Ejecutar y desempeñar cualquier otra función que los Estados Miembros le asignen.

El Presidente del CIH representará a éste, convocará y presidirá las reuniones del CIH; aprobará la agenda provisoria de reuniones que preparará la Secretaría Ejecutiva, resolverá cuestiones de orden que se planteen en las reuniones, convocará por intermedio de la Secretaría Ejecutiva las reuniones de los Grupos Técnicos que el CIH quiera que se realicen, presentará propuestas a cada Estado miembro cuando a su criterio se deban tomar medidas no postergables hasta la reunión próxima solicitando opinión en el más breve plazo posible, firmar con mandato expreso del CIH los contratos relativos a licitaciones, desempeñará todas las funciones que le encomiende el CIH.

En las reuniones que el CIH realice, además del Presidente y Vicepresidente, se designará un Relator. El Jefe de Delegación del País miembro que haya sido elegido Presidente del CIH será reemplazado por su Alterno en la Delegación.

La Agenda Provisoria de cada reunión será preparada por la Secretaría Ejecutiva y distribuida a las Delegaciones 30 días antes de la celebración de la misma. Por

urgencia o necesidad el plazo puede ser reducido. Los documentos y antecedentes de la agenda se remitirán no menos de 30 días antes de la reunión. Si hay observaciones al Temario por parte de las Delegaciones hay que comunicarlo por escrito a la Secretaría Ejecutiva que las hará conocer a las restantes Delegaciones.

Las reuniones deberán tratar todos los asuntos de la Agenda. Algunos podrán quedar para la próxima reunión, previo acuerdo de los Delegados.

La palabra en las reuniones será concedida por el Presidente a los Delegados por el orden en que la soliciten.

En caso de que se plantee una cuestión de orden, el Presidente deberá pronunciarse inmediatamente sobre ella.

Las reuniones del CIH pueden ser Plenarias, con todos o, limitadas, solo a la participación exclusiva de las Delegaciones. Al finalizar las reuniones el Relator asistido por la Secretaría Ejecutiva preparará Actas, lista de participantes, temas tratados y decisiones tomadas. Aprobados y firmados estos papeles de la reunión serán archivados en la Secretaría. Los papeles de la reunión son de uso exclusivo de las Delegaciones salvo decisión expresa en contrario del CIH.

Cuando haya que designar Secretario Ejecutivo los Estados Miembros lo harán con persona titulada y con experiencia profesional que avalen su aptitud para el cargo y que no haya tenido vinculaciones con consultoras o empresas beneficiarias de contratos con el CIH en los últimos dos años. El Secretario Ejecutivo no podrá desempeñar otro cargo rentado o no a excepción de actividades culturales, y docentes que no sean incompatibles con su cargo.

El Secretario Ejecutivo desempeñará múltiples funciones, a saber:

Tramitar documentación a considerar por el CIH, asistir al relator en la confección de Actas y documentos del CIH, seguir los asuntos considerados por el CIH y cumplir las gestiones que le encargue, dirigir y supervisar la Secretaría, proponer régimen y política laboral de su personal al CIH, proponer al CIH asumir personal administrativo y técnico, administrar el patrimonio y las finanzas del CIH de acuerdo con las normas de éste, suscribir cheques y ordenes de pago conjuntamente con Delegados designados por el CIH, rendir cuenta de los presupuestos ejecutados, organizar y mantener el archivo y biblioteca del CIH, informar de las actividades del CIH, la Secretaría Ejecutiva y los Delegados, cumplir con las demás tareas que le encomiende el CIH.

Para el nombramiento y contratación del personal de la Secretaría Ejecutiva se procurará una adecuada representación geográfica de los Estados Miembros en la composición de la planta. Seleccionar en base a los requerimientos técnicos de

las funciones a cubrir y el análisis de antecedentes y otros métodos de evaluación para determinar méritos. Los aspirantes deberán presentar certificados médicos probatorios de buena salud y aptitud psicofísica.

Al asumir y cesar en sus funciones el Secretario y su personal, de la categoría internacional, asimilado aproximadamente al Estatuto de los diplomáticos tendrán para sí y sus familias y sus pertenencias el trato que aquellos tienen y las compensaciones monetarias y de otro carácter que le son anexas a tales cargos.

El Reglamento Interno legisla también sobre las reuniones de los Grupos Técnicos y establece el objeto y temas específicos a tratar por los mismos. Los miembros de estos Grupos Técnicos cuando no sesionen simultáneamente con el CIH, serán acreditados por los Estados Miembros mediante nota a la Secretaría.

Los Grupos Técnicos se reunirán con la asistencia de todos los Estados Miembros y elegirán en cada reunión Presidente, Vicepresidente y Relator. Sus recomendaciones, informes, etc. se toman con la participación de todos los Técnicos. El Relator, asistido por la Secretaría Ejecutiva elaborará actas, listas de participantes, informes y resoluciones adoptadas, las que firmadas serán elevadas al CIH.

Estos documentos son de uso exclusivo del CIH y no podrán darse a publicidad sin autorización de este.

También norma el Reglamento la participación y carácter de los observadores a las reuniones plenarias que se realicen.

En materia de Presupuesto cabe señalar que los Estados Financieros y las contribuciones de los Estados Miembros deberán presentarse e integrarse en dólares estadounidenses.

Para el movimiento de la Secretaría Ejecutiva se llevarán dos cuentas bancarias, una en dólares estadounidenses y otra en la moneda del país sede. Los cheques y ordenes de pago serán firmados por Delegados y el Secretario Ejecutivo. La Auditoría será realizada por los Bancos Centrales de los Estados Miembros en forma anual y rotativa.

El Reglamento Interno del CIH podrá ser modificado total o parcialmente por decisión del CIH.

Las controversias que pudieran suscitarse entre los Estados Miembros en razón de la interpretación o aplicación del Estatuto del CIH, de su Reglamento Interno o de las decisiones de sus órganos que se sometan a su consideración serán solucionadas en el seno del CIH.

Ello tendrá lugar en una reunión especial, limitada a la presencia de las Delegaciones. En la misma, los Estados Miembros podrán exponer sus posiciones respectivas y para ello podrán ser asistidos por expertos y presentar los informes que consideren necesarios.

Si no hubiera acuerdo las Partes iniciarán negociaciones directas para la resolución de la controversia. Si todavía no se alcanzara la solución, la cuestión será sometida por el CIH a la Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata.

El Reglamento Interno del CIH entró en vigor el 9 de diciembre de 1992.

Entre los días 6, 7, y 8 de Diciembre de 1995 -previo a la entrega del presente Informe Final (Revisión 1)- se realizó en Punta del Este (R.O.U.) la IVa Reunión de Cancilleres de los Países Miembros de la Cuenca del Plata, y otras reuniones de los Organos del Tratado y del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay-Paraná de cuyos contenidos e importantes alcances se da cuenta a continuación:

- XXa. Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)

Las Delegaciones integrantes del Comité Intergubernamental de la Hidrovia - CIH - se reunieron en Punta del Este los días 7 y 8 de Diciembre de 1995, contando con la presencia de representantes y asesores de los organismos vinculados al Proyecto.

El Informe Final de la XXa. Reunión (ver Anexo IV-7.1) da cuenta del vasto temario considerado, de las variadas actividades desarrolladas desde la reunión anterior, de las aprobaciones de las mismas y decisiones adoptadas, y de recomendaciones y encomiendas de carácter interno o externo surgidas en las reuniones.

Entre otros asuntos incluídos, merecen destacarse:

1. La manifestación del Ministro de Transporte y Obras Públicas de la República Oriental del Uruguay, al dejar inaugurada la XXa. Reunión del CIH, sobre "la necesidad de lograr resultados concretos en el marco de la Hidrovia, debiendo los Gobiernos dotar al proceso de integración de la dinámica que requieren los cambios".
2. Lo expresado por parte del Asesor Técnico Principal interino de la U.C., acerca de la "necesidad de contar con la asistencia de un profesional especializado en el área de relaciones públicas y comunicaciones para un mejor manejo de la información y relacionamiento con terceros" y su proposición de la "definición de un lugar físico donde se guarde toda la

información generada por los estudios y se establezca un banco de datos para futuras consideraciones".

Y, sobre similar o parecido asunto:

- La decisión del CIH de "instruir a la Secretaría Ejecutiva para que curse invitación a la ALADI para participar, en la próxima Reunión de Grupos Técnicos con relación a propuesta de Subsistema de Información para la Hidrovía, y convoque a la Unidad Coordinadora a esos efectos".
- El representante del BID, Sr. Juan Taccone, informó sobre la marcha del proyecto de Asistencia Técnica no reembolsable para la difusión de Información y Consulta sobre la Hidrovía, a través del Banco, y la aprobación de sus Términos de Referencia.
- La encomienda a la Secretaría Ejecutiva para que evalúe la posibilidad de contratación de un experto en relaciones públicas y comunicaciones.

Con respecto al tema de la información institucional relacionada con la Hidrovía se hace notar que, ante las dificultades encontradas por los Consultores en la búsqueda de la información institucional de la Hidrovía, la Asociación sugirió oportunamente la conveniencia de establecer un banco de datos de esos aspectos para facilitar las tareas de información y consulta (folio 2, último párrafo, Borrador de Informe Final - Tarea A 13 del 15/11/1995).

3. Lo informado por la Comisión del Acuerdo sobre la aprobación de su Reglamento Interno.

- Reunión de la Comisión del Acuerdo

El 6 de Diciembre de 1995 se reunió en Punta del Este la Comisión del Acuerdo - Organismo Técnico del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía - con la participación de los Delegados de los Estados Miembros, quedando abierto a estudio y discusión el **Reglamento Interno de la Comisión del Acuerdo**. Aprobado su texto se labró el Acta correspondiente, que también establece que el lugar físico de la Sede estará ubicado en la Ciudad de Asunción, Puerto de Ita Enramada, Paraguay.

El Acta aprobatoria, lista de delegados y el Reglamento figuran incorporados en Anexo IV-8.1 y 8.2.

El Reglamento Interno de la Comisión del Acuerdo ratifica, en el Artículo 1 del Capítulo I, que "la Comisión" es el órgano técnico encargado de la aplicación, seguimiento y desarrollo del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay -Paraná.

Otros artículos del mismo capítulo definen la composición de la Comisión, introduciendo el concepto de que "los representantes de los Organismos Nacionales competentes que designen los Estados Miembros constituirán las **Secciones Nacionales** respectivas", las que "tendrán a su cargo la consideración, coordinación y tramitación a nivel local de aquellas materias que se encuentran reguladas por el Acuerdo".

En los capítulos siguientes se enuncian las funciones de la Comisión, se establece la normativa para la actuación y atribuciones del Delegado Ejecutivo y de la Secretaría de la Comisión, se incluyen disposiciones sobre el régimen de Reuniones y el Procedimiento para la Solución de Controversias entre los Países Miembros y ante los Reclamos de Particulares.

- **IVa. Reunión Extraordinaria de los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata**

Los Cancilleres de los cinco Países Miembros del Tratado de la Cuenca del Plata, acompañados por sus respectivas Delegaciones, se reunieron en Sesión Plenaria en Punta del Este (R.O.U.) el 6 de Diciembre de 1995.

En primer término se consideró y aprobó la **Agenda** para la IVa. Reunión Extraordinaria, la que incluyó tres importantes cuestiones vinculadas a la materia institucional del Programa Hidrovía:

- **Transformaciones en la estructura de FONPLATA.**
- **Revalorización del papel del CIC como órgano de coordinación política de los Países del Tratado y su revitalización como instrumento de armonización y coordinación de los proyectos básicos de integración física sub-regional.**
- **Evaluación del proceso de implementación de la Hidrovía Paraguay - Paraná y la evolución de los aspectos relativos al medio ambiente, y consideración de la modificación al estatuto del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH).**

Seguidamente, se trataron tres proyectos de **Resolución** sobre esos asuntos, intercambiando opiniones y lográndose su aprobación por consenso.

Los textos del **Acta Final de la IVa. Reunión de Cancilleres**, la **Agenda** de la misma y las **Resoluciones** adoptadas están incorporados en el Anexo IV-9.

Es destacable el hecho que tanto la Agenda de la Reunión como las Resoluciones constituyen avances en la organización, tendentes a lograr mayores facilidades económico-financieras, funcionales y administrativas.

En efecto, la **Resolución N°1** trata de la **Transformación del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata - FONPLATA** - para adecuarlo al mayor dinamismo que requieren "la creciente demanda de capitales para proyectos de infraestructura, expansión del comercio intrarregional y desarrollo económico y social de los países del área", recomendando - con tal objeto - a la Asamblea de Gobernadores del FONPLATA la convocatoria a un grupo de trabajo ad-hoc para la elaboración - dentro de un término de seis meses - de un proyecto de modificación de la estructura constitutiva, reglamentaria, jurídica y financiera del FONPLATA.

La **Resolución N°2** adoptada se refiere a la **Reestructuración del CIC**, considerando "impostergable la revisión del papel del Comité Intergubernamental Coordinador (CIC) como órgano de coordinación política de los Países del Tratado de la Cuenca del Plata, en vista de su revitalización como instrumento de armonización de los proyectos básicos de integración física regional", y "Resuelve:

1. Encomendar a un Grupo de Alto Nivel integrado por Representantes de las Cancillerías de los Países Miembros que elabore, en un plazo no mayor de noventa días, propuestas concretas que permitan reformular el sistema operativo del organismo, a fin de lograr la revalorización de sus funciones.
2. Las propuestas contemplarán los objetivos siguientes:
 - a) análisis de la estructura y funciones de los órganos ejecutivos del Sistema a fin de adecuarlo a la evolución actual de la integración regional;
 - b) reformulación del programa de acción del sistema de la Cuenca del Plata mediante la incorporación de temas sustantivos de interés prioritario para los Países Miembros;
 - c) revisión de los cometidos y funciones del CIC;
 - d) reorganización y fortalecimiento de su Secretaría Ejecutiva;
 - e) redefinición de los vínculos operativos entre el CIC y el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH);
 - f) evaluación de la relación del CIC con el FONPLATA a la luz de la transformación del Fondo en una institución financiera para el fomento del desarrollo regional.
3. Las propuestas elaboradas por el Grupo de Alto Nivel se elevarán a los señores Cancilleres, que deberán tomar las decisiones correspondientes".

Finalmente, la **Resolución N°3** corresponde a la Modificación del Estatuto del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná (CIH), considerando la conveniencia de "dotar al CIH con la atribución de elaborar los reglamentos derivados del Acuerdo de Transporte Fluvial... y sus Protocolos Adicionales, del 26 de Junio de 1992, a fin de ser elevados a los respectivos Gobiernos para su aprobación y puesta en vigor", y la posibilidad de que el CIH pueda realizar reuniones preparatorias de Jefes de Delegación cuando las circunstancias lo aconsejen, dado que ellas no se encuentran actualmente previstas en su Estatuto.

2.2 ACUERDOS BILATERALES PREEXISTENTES ENTRE PAÍSES RIBEREÑOS DE LA HIDROVÍA

Estos acuerdos preceden en el tiempo al Tratado de la Cuenca del Plata y fueron suscriptos entre pares de Países de la subregión y aún con alguno externo, atendiendo intereses variados (comercio, límites, navegación, dragado, mantenimiento y balizamiento de sectores comunes navegables, etc).

En razón de ello, es de la mayor importancia que todo intento de compatibilizar en el futuro las respectivas legislaciones de los países integrantes de la Cuenca no soslaye dicha normativa que, quiérase o no, puede ser invocada por cualquiera de ellos como andamiaje jurídico preexistente aún considerando su antigua data e incierta vigencia.

La nómina no exhaustiva de tales acuerdos se consigna seguidamente:

Argentina - Bolivia

- Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, del 9 julio 1868.

Las Partes se acuerdan recíprocamente la libre navegación del Río de la Plata y sus afluentes y no impondrán derechos más altos que los cobrados a sus propias naves.

Argentina - Uruguay

- Convención sobre cabotaje, 1912.

Las Partes se conceden en el Río de la Plata y sus afluentes, el comercio de cabotaje por sus buques con sujeción a sus leyes y reglamentos.

- Tratado de límites entre Argentina y Uruguay en el Río Uruguay, 1961 (ratificado por Ley 15868).

Los Signatarios se reconocen recíprocamente la más amplia libertad de navegación en el Río Uruguay (en el tramo que ellos delimitan) incluso para sus buques de guerra.

Reafirman para los buques de todas las banderas del mundo la libertad de navegación tal como se encuentra establecida por sus respectivas legislaciones.

Se comprometen a conservar y mejorar el canal principal de navegación y su balizamiento en sus respectivas jurisdicciones fluviales y a reglar diversas materias en orden a navegación, recursos vivos, contaminación, etc.

- Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, 19 noviembre 1973.

Las Partes se reconocen recíprocamente, a perpetuidad y a todo evento la libertad de navegación en todo el río para los buques que alzen sus pabellones.

Se obligan en sus franjas costeras a desarrollar las ayudas y el balizamiento y a coordinar ambos en aguas comunes. En estas últimas se permite la libre navegación de buques de países de la Cuenca del Plata y también de terceras banderas e incluso de naves de guerra.

Fuera de las franjas costeras las partes pueden construir canales u otras obras y el constructor puede reglamentar el mantenimiento y administración de la misma.

Para todas estas acciones u obras las Partes se consultarán.

Se reglamenta la toma de prácticos, servicios portuarios, alijo y complemento de carga, se crean comisiones relativas a: salvaguardia vida humana, salvamento, lecho y subsuelo, islas, contaminación, procedimiento conciliatorio, solución de controversias.

- Convenio entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay sobre Transporte por Agua, 1974, (ratificación por Ley 21769).

El transporte de las cargas objeto de intercambio entre los dos países se hará obligatoriamente en buques de ambas banderas. Igualmente para pasajeros. Quedan fuera de este Convenio el transporte a granel de petróleo y sus derivados y los cruceros de turismo.

Deberá haber equilibrio en fletes y pasajes de los servicios, entre las dos banderas.

Se constituirán una o más Conferencias que organizarán el tráfico para hacerlo más eficiente y económico. No habiendo buques argentinos y uruguayos en posición de carga se autorizará el transporte por terceras banderas.

Argentina - Brasil

- Tratado de Paz, Amistad, Comercio, Navegación con el Imperio de Brasil, 7 de marzo 1856, (ratificado por Ley 65).

Ciudadanos, buques y productos de cada parte gozarán en territorio de la otra parte de los mismos derechos, franquicias e inmunidades ya concedidas o que se concedieren en el futuro.

Las embarcaciones de las partes podrán navegar los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay en la parte en que éstos pertenezcan a Argentina y al Brasil sobre las cuales se darán las normas para hacer más eficiente la navegación y colocar balizas y señales necesarias. Las Partes establecerán un sistema uniforme de recaudación de derechos de aduana, puerto, faro, policía, pilotaje, etc.

- **Convención Adicional entre la Confederación Argentina y Brasil sobre Libre Navegación de los Ríos Uruguay, Paraná y Paraguay del 20 noviembre 1857 (ratificación según Ley 172).**

La navegación por los tres ríos es liberada para el comercio de todas las naciones desde el Río de la Plata hasta los puertos habilitados o que se habiliten por los respectivos Estados de acuerdo a sus legislaciones.

Esa libertad no rige para terceros en los afluentes ni en el cabotaje que se reserva para las Partes, siendo empero libre para los otros países de la Cuenca.

Cada Gobierno hará obras y dictará medidas para hacer más eficiente la navegación en zonas donde tiene soberanía.

Se reglamenta la cuestión de los prácticos reconociéndose sus títulos.

Se podrá cobrar derecho por mantenimiento del río, faroles, baliza, y otras ayudas a la navegación y nada más, salvo tasas retributivas de servicios como la del práctico.

Habrá un sistema de policía fluvial con carácter uniforme y también para el régimen fiscal de sus aduanas.

Se aplicará un régimen sanitario uniforme.

Argentina - Inglaterra

- **Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, 2 febrero 1825.**

Se establece una recíproca libertad de Comercio entre los territorios Europeos de su Majestad Británica y los territorios de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Los habitantes de los países de las Partes gozarán del derecho de dirigirse, segura y libremente, con sus buques y cargas a todos los lugares a los cuales otros extranjeros puedan llegar, entrar, permanecer, residir, etc.

El Rey se obliga a que en todos sus dominios fuera de Europa los Habitantes de las Provincias Unidas del Río de la Plata tengan la misma libertad.

En materia de derechos las Partes no se impondrán otros ni mayores derechos que los que se impongan a terceros.

- Tratado de la Libre Navegación de los Ríos Paraná y Uruguay, 10 julio 1853.

La Confederación Argentina ejercitando su soberanía permite la libre navegación de los Ríos Paraná y Uruguay en toda la parte de su curso que le pertenezca, a los buques mercantes de todas las naciones con sujeción únicamente a las condiciones de este Tratado y a los reglamentos sancionados o a sancionar.

La Confederación se obliga a mantener balizas y marcas que señalen los canales. Establecer un sistema uniforme para recaudar derechos de aduana, puerto, fanal, policía y pilotaje en las aguas que le pertenezcan.

La finalidad del Tratado es desarrollar las relaciones comerciales de los países ribereños y fomentar la inmigración. Cualquier favor o inmunidad en materia de comercio y navegación a cualquier otra Nación se extenderá a los de su Majestad Británica.

Argentina - Paraguay

- Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, 3 febrero 1876.

Los Gobiernos convienen en que todo favor o concesión que hagan a otros Estados en materia de Comercio o Navegación, será extensivo a la República Argentina o al Paraguay.

Los productos importados en puertos argentinos o del Paraguay por los buques de una y otra potencia podrán ser despachados a consumo, tránsito, depósito, etc., y no podrán ser gravados con otros ni mayores derechos, ni con otros trámites o recargos fiscales que aquellos a que estén sujetos las mercaderías transportadas en buques nacionales.

Y del mismo modo las mercaderías de toda especie que fueran exportadas de la República Argentina en buques paraguayos o de la República del Paraguay en buques argentinos, gozarán de todas las franquicias, premios o favores que fueran concedidos en cada uno de los países a los exportados en buques nacionales.

Los buques de las Partes solo estarán sujetos a los derechos de anclaje, tonelaje, pilotaje, baliza, muelles, sanidad, puerto, faros y otros a que están sujetos los buques de la Nación más favorecida.

El presente Tratado no se aplica al cabotaje, pero si una de las Partes lo otorga a un tercero la otra Parte puede reclamar para sí igual trato.

- Convenio sobre facilidades a la Navegación, 1941.

Las embarcaciones argentinas y paraguayas autorizadas para llevar pasajeros, que efectúen servicio postal, con itinerario fijo en viajes regulares entre puertos de ambos países sobre los Ríos de la Plata, Paraná, Paraguay y Pilcomayo, legalizarán el rol de la tripulación en las respectivas oficinas consulares hasta que se produzca alguna alteración en el mismo, circunstancia en la cual habrá que requerir nueva legalización para la parte que sufriera cambio únicamente.

No se exigirá por las autoridades sanitarias de los dos países visación consular de las patentes sanitarias de los buques, salvo que se hubiera alterado el estado sanitario de dichas naves.

- Tratado de Navegación de 1967.

En los Ríos Paraguay, Paraná, y del Plata, en la parte de ellos la navegación es libre para los buques argentinos y paraguayos, en igualdad de condiciones.

Cada Parte concederá a los buques de la otra el mismo trato que acuerda a sus propios buques en materia de navegación.

El Tratado define que es un buque, y, declara excluidos de su régimen al cabotaje, los buques de guerra.

Reserva para las Partes la pesca y el aprovechamiento de los recursos naturales en sus respectivas jurisdicciones, así como la asistencia y salvamento dentro de un régimen de seguridad y economía.

Toda diferencia emergente de la aplicación o interpretación del Tratado será zanjada mediante negociaciones a realizar por los respectivos Ministerios de Relaciones Exteriores.

Las Partes coinciden en que el Tratado no afecta las soberanías, y el poder de policía del mismo será ejercitado con miras a lograr un régimen uniforme sobre las bases más favorables al libre tránsito y al desarrollo de las transacciones comerciales, de acuerdo con lo previsto en el artículo 18 del Tratado del 3 febrero 1876.

- Acuerdo para la regularización, canalización, dragado, balizamiento y mantenimiento del Río Paraguay, 15 julio 1969.

El Acuerdo crea a los fines del título la Comisión Mixta Técnica Ejecutiva y para ello procederá a:

- en lo inmediato a mantener una profundidad mínima de 2,135 m (7 pies), en el tramo Confluencia a Asunción.

- iniciar estudios técnicos para profundizar a 2,745 m (9 pies) y más en el futuro. Hacer los trabajos y obras pertinentes.
- realizar estudios sobre la navegación del Río Paraguay en ambas jurisdicciones a efectos de proponer medidas convenientes a ambos Gobiernos.

Los gastos que demande todo ello serán a cargo de:

Tramo Confluencia - Formosa, por Argentina.

Tramo Formosa - Pilcomayo, por partes iguales entre Argentina y Paraguay.

Tramo al norte de la desembocadura del Pilcomayo, por Paraguay.

Los demás gastos entre ambos países, por mitades.

El balizamiento y señales de ayuda a la navegación del Río Paraguay, entre la Confluencia y la desembocadura del Pilcomayo será establecido por la Comisión Mixta Técnica Ejecutiva tanto para la navegación diurna como nocturna con criterio de uniformidad con la ya existente, estando su instalación y mantenimiento a cargo de Argentina.

- **Convenio para estudio del aprovechamiento de los recursos del Río Paraná, 16 junio 1971.**

Se acuerda que las Partes estudien y evalúen el tema para el tramo del Paraná limítrofe entre los dos países, desde su confluencia con el Río Paraguay hasta la desembocadura del Iguazú.

A tales efectos se crea la Comisión Mixta Argentino - Paraguaya del Río Paraná. De ésta queda excluida la competencia atribuida a la Comisión Mixta Argentino - Paraguaya de Yaciretá Apipé creada por Convenio del 23 enero 1958.

Paraguay - Estados Unidos de América

- **Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, 4 febrero 1859**

Paraguay, en ejercicio de su soberanía, concede al pabellón de los EEUU la libre navegación del Río Paraguay dentro de los límites territoriales que le pertenecen y también la derecha del Paraná, con sujeción a los reglamentos policiales y fiscales paraguayos tal como tiene concedido a las Naciones Amigas. Se trata prácticamente de un régimen de amplia libertad. De la misma manera, serán tratados y considerados a la inversa, buques y nacionales paraguayos en los Estados Unidos de América.

Se conviene también acordarse recíprocamente la cláusula de la nación más favorecida, presente o futura, en identidad de casos y circunstancias.

Ni en los puertos del Paraguay, ni en los puertos de los EEUU se impondrán a los buques de la otra Parte, derechos de tonelaje, fanal, puertos, pilotaje, salvamento en casos de avería o naufragio, etc, otros ni más altos derechos o impuestos que los que tributan en los mismos puertos los buques propios de cada país.

Paraguay - Brasil

- Tratado de Comercio y Navegación, 10 mayo 1943

Se declara recíprocamente libre el tránsito por su territorio de personas, bienes y mercaderías de la otra Parte y no será aplicado cualquier impuesto, carga o restricción que no tributen los de terceros países, salvo la visación consular y las tasas por servicios prestados (almacenaje, estadística, fletes, eslingaje, etc).

En aguas bajo soberanía de cada una de las Partes habrá completa igualdad de tratamiento para las naves mercantes de las dos banderas en lo relativo a embarque, desembarque de pasajeros y carga, acceso a puerto, utilización de éstos, uso y goce de instalaciones, facilidades a la navegación, etc. Lo anterior no es de aplicación al cabotaje.

Las Partes crean Comisiones Mixtas Permanentes para colaborar en la ejecución del Tratado a través de sugerencias y medidas y para dirimir divergencias.

Uruguay - Bolivia

- Convención de Cabotaje entre Uruguay y Bolivia, 27 abril 1917

Las Partes conceden recíprocamente, a los buques que realicen en ríos y puertos de su jurisdicción el comercio de cabotaje, con sujeción a las leyes y reglamentos respectivos, las mismas franquicias y facilidades aduaneras, portuarias, de faros, muelles e impuestos, que estas leyes y reglamentos acuerden a los buques de sus propias banderas.

Uruguay - Brasil

- Tratado de Comercio y Navegación entre la República Oriental del Uruguay y los Estados Unidos de Brasil, 27 mayo 1949

Ambos países consagran la libertad de tránsito terrestre y fluvial en sus territorios tanto para personas como para mercaderías y no tributarán impuestos que no sean aplicados a terceros, salvo las tasas retributivas de servicios y visación consular.

Hay completa igualdad de tratamiento para los buques mercantes de las dos banderas en las aguas marítimas y fluviales de las respectivas soberanías. El cabotaje queda fuera de estas prescripciones pero puede ser materia de regulación futura entre ellos.

- Convenio sobre Transporte Fluvial y Lacustre, 12 julio 1975

Las mercaderías de Uruguay para Brasil y viceversa serán obligatoriamente transportadas en buques de las Partes con la participación, en partes iguales, de la totalidad de los fletes generados.

Cuando una de las Partes no se encuentre, circunstancialmente en condiciones de efectuar el transporte, el mismo deberá ser hecho en buques de la otra Parte concedente.

Los armadores de las dos banderas serán los encargados de organizar el transporte junto con las autoridades marítimas competentes, a fin de asegurar regularidad de frecuencias y servicios.

Uruguay - Paraguay

- Convención de Cabotaje con Paraguay, marzo 1924.

Las Partes conceden a los buques que realicen en los ríos y puertos de su jurisdicción el comercio de cabotaje, con sujeción a las leyes y reglamentos respectivos, las mismas franquicias y facilidades que dichas leyes y reglamentos acuerdan a los buques de su respectiva bandera.

Las franquicias y facilidades se conceden siempre que los buques se sometan a los requisitos y formalidades que establezcan las leyes y reglamentaciones respectivas.

- Tratado de Comercio y Navegación, 26 diciembre 1938

Se declara la entera libertad de Comercio y Navegación y los nacionales de cada Parte gozarán en el territorio de la otra, en sus personas y en sus bienes, de la protección, derechos, ventajas y libertades concedidos o a conceder a sus propios nacionales para el ejercicio en sus negocios, artes y oficios, con sujeción a leyes y reglamentos respectivos.

Igualmente habrá libertad de tránsito terrestre y fluvial entre ambos países tanto para personas como para mercaderías quedando unas y otras eximidas de impuestos y recargos que no se apliquen a otras personas y mercaderías de cualquier otro país.

Las Partes se acuerdan recíprocamente el tratamiento incondicional e ilimitado de la Nación más favorecida en lo que hace a derechos de aduana y a todos los derechos accesorios.

Se crea una Comisión Comercial Permanente dividida en dos comités con asiento en Montevideo y en Asunción respectivamente, a fin de fomentar el comercio y la navegación entre ellas y de facilitar la solución de cualquier problema o dificultad en aplicación del Tratado.

Brasil - Bolivia

- Tratado de Navegación Fluvial, 12 de agosto 1910

Las Partes ratifican el derecho de libre tránsito que se reconocieron a perpetuidad en el artículo 5º del Tratado del 17 de noviembre 1903 y convienen en declarar exento de todo y cualquier impuesto nacional, estatal, municipal, el tránsito de personas, equipamiento y mercaderías, respetando reglamentos fiscales y de policía, vigentes o que en el futuro se dictasen, siempre que no se opusieran a la amplitud reconocida recíprocamente.

Apoyada en el mismo principio, es libre la navegación de ríos, lagos y canales, reconocidos comunes, por naves de las Partes y, para los bolivianos es libre el acceso a los puertos de su país a la salida de ellos para el océano por las aguas fluviales que son de exclusivo dominio de Brasil.

Como es tradicional en los tratados sudamericanos, el cabotaje queda fuera de estas regulaciones y reservado en cada una de las Partes a sus respectivas leyes.

Finalmente las Partes se acuerdan la cláusula de la Nación más favorecida por franquicias concedidas o a conceder en el futuro a terceros países, en materia de comercio y navegación.

2.3 LEYES, REGLAMENTACIONES Y ACCIONES DE LOS PAÍSES EN MATERIA DE NAVEGACIÓN

Los países integrantes de la Hidrovía tienen una vasta y profusa legislación en materia de navegación, consistente en leyes, reglamentaciones y normas de aplicación válidas en su respectiva Jurisdicción Nacional.

En los tramos de los ríos Paraguay y Paraná que forman parte de la Hidrovía, los países continúan aplicando la normativa nacional propia en tanto el tramo pertenezca a su ámbito territorial.

Por ende, dichas regulaciones son también aplicables en los tramos compartidos por dos países limítrofes, salvo que se interpongan modificaciones en los acuerdos bilaterales suscriptos por esos Estados.

En la Publicación 353 del INTAL, correspondiente a la serie Compatibilización de Legislación del Programa Hidrovía Paraguay - Paraná, figura inventariada la normativa de cada uno de los países en materia de navegación. Para su consulta y conocimiento puede acudir al Centro de Documentación BID - INTAL en la Ciudad de Buenos Aires.

2.3.1 Legislación para la navegación en la Hidrovía

En cuanto a la legislación propia de la Hidrovía relacionada con la navegación - aprobada hasta el presente - valen los compromisos de las Partes puestos de manifiesto en:

- Tratado de la Cuenca del Plata, del 23/4/1969.
- Estatuto del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná, del 9/12/1992.
- Reglamento Interno del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná, del 5/12/1992.

Y las especificaciones concretas tendientes a la unificación normativa, incluidas en:

- Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná del 26/6/1992.
- Protocolos Adicionales al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay- Paraná, sobre:
 - a) Asuntos Aduaneros.
 - b) Navegación y Seguridad.
 - c) Seguros.
 - d) Condiciones de Igualdad de Oportunidades para la Mayor Competitividad.
 - e) Solución de Controversias.
 - f) Cese Provisorio de Bandera.

Y en los:

- Reglamentos Surgidos del Acuerdo de Transporte para el Proyecto Hidrovía Paraguay- Paraná, aprobados por el CIH hasta el mes de julio de 1994, que comprenden:
 - 1.- Reglamento sobre Dimensiones Máximas de los Convoyes.
 - 2.- Reglamento Unico de Balizamiento.
 - 3.- Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas.
 - 4.- Reglamento Unico para la Asignación del Francobordo a Buques de Carga.
 - 5.- Reglamento Unico para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta de Embarcaciones.
 - 6.- Reglamento de Inspecciones Técnicas de Seguridad para Buques de la Hidrovía.

2.3.2 Acciones de los países en materia de navegación

El Río Paraguay desde Puerto Cáceres, en Brasil, hasta su confluencia con el Río Paraná atraviesa sectores de territorios de Brasil, Bolivia, Paraguay y Argentina.

El Río Paraná a partir de la confluencia con el Paraguay atraviesa solo territorio de Argentina, para desembocar en forma deltaica sobre las aguas de los ríos Uruguay y de la Plata, siendo su desembocadura principal en el Río Uruguay por

el Paraná - Bravo, frente a las costas de ese país en las proximidades del Puerto de Nueva Palmira. Por el Paraná de Las Palmas desemboca a través del Canal Emilio Mitre en las aguas del Río de la Plata.

El Río Paraguay y los tramos referidos del Río Paraná conforman la llamada Hidrovía, que es la ruta de navegación interior con mayor tránsito de embarcaciones y tráfico de mercaderías del sistema hidrográfico de la Cuenca del Plata.

La navegabilidad y utilización de esta ruta como medio de transporte fluvial de personas y mercaderías se remonta a la época de la colonización española.

Desde entonces, dadas las facilidades de acceso y la fertilidad de los suelos de su área de influencia, se produjeron importantes asentamientos humanos, se establecieron numerosos puertos y se instalaron gran cantidad de establecimientos industriales en las riberas de ambos ríos o en sus proximidades, principalmente en el sector que se extiende desde la desembocadura del Paraná de Las Palmas en el Río de la Plata hasta la Ciudad de Asunción frente al Río Paraguay.

Prueba de ello, es que actualmente se registra en los puertos ubicados entre San Pedro (km 274,5) y Puerto San Martín (km 450) y la salida al Océano un movimiento de alrededor de 30 millones de toneladas de carga, constituida por mercaderías de exportación, importación y removido.

Desde el punto de vista de la navegación, las obras y mejoras efectuadas en los ríos no han acompañado simétricamente - en algunos períodos - las necesidades técnicas requeridas por dicho crecimiento. Esto ha traído desventajas comparativas en los costos de transporte fluvial con incidencia sobre la competitividad económica de los productos de exportación con origen en el área de la Hidrovía.

Veamos, muy sucintamente, una brevísima caracterización física de la Hidrovía, los problemas que se presentan a la navegación y las acciones emprendidas por los países a lo largo del tiempo hasta arribar a la situación actual:

Las profundidades naturales de los ríos principales que forman la Cuenca del Plata son, en general, crecientes desde su origen en Puerto Cáceres hacia la desembocadura en el Río de la Plata. Ellas condicionan las posibilidades de navegación del sistema.

Hacia sus nacientes los ríos poseen menores profundidades naturales y la navegación se realiza con embarcaciones de menor calado y trenes de barcazas.

En el tramo entre Puerto Cáceres y Corumbá, el Río Paraguay presenta varias curvas cerradas, anchos de canal restringidos y pasos de poca profundidad (hasta menos de 5' en épocas de estiaje). La navegación se realiza, en buena parte del año, con embarcaciones menores o barcazas que encuentran restricciones en los factores mencionados y en las deficiencias del balizamiento para la navegación nocturna.

Entre Corumbá y Asunción, el Río Paraguay tiene varios tramos críticos, con problemas de profundidad y algunos radios de curvatura y anchos de solera restringidos. La navegación es posible con trenes de barcazas en épocas de crecientes y es dificultosa en estiaje. La presencia de algunos puentes crea otras restricciones y el balizamiento es deficiente para la navegación nocturna.

Desde Asunción a la Confluencia del Río Paraguay con el Paraná, el río presenta menos problemas, existiendo varios pasos críticos por curvas, profundidades menores y restingas rocosas en las márgenes. Las condiciones de navegación son menos restringidas.

En el Río Paraná desde su Confluencia con el Río Paraguay hasta Santa Fé, se reconocen varios pasos críticos y un fenómeno característico propio denominado por los especialistas como de "las mutaciones periódicas", que consiste en cambios de posición y profundidades del canal de navegación, el que se traslada de una margen a la otra con el paso del tiempo. En este tramo, salvo en épocas de bajante pronunciada es posible la navegación con trenes de barcazas con calados de 10'. Ocasionalmente es posible llegar a los puertos de Diamante, Santa Fé y hasta Asunción con buques de ultramar, adaptándose a las circunstancias que posibiliten los niveles del río.

Desde Santa Fé hasta la desembocadura de la Hidrovía la navegación es posible con buques de ultramar de hasta 24' y más, sea por la vía Paraná Bravo-Guazú o por el Paraná de las Palmas hasta el Canal Emilio Mitre, donde es posible navegar hasta con 28' o más, en condiciones de mareas, crecientes y estiajes ordinarias.

En cuanto a las acciones para lograr mejoras en la navegación digamos que, desde comienzo de siglo los dragados de apertura y mantenimiento y el balizamiento en los pasos críticos del Río Paraná fueron siendo efectuados por la República Argentina, acelerándose a medida que el movimiento de carga, la evolución del comercio y el tamaño de los buques lo demandaba.

La Ley 4.170 del año 1902, autorizó al Poder Ejecutivo de la República Argentina a:

En el Río de la Plata: "Profundizar a 22' el canal norte del puerto de la capital hasta el agua honda".

En el Río Paraná: "Balizamiento luminoso y dragado a 21' desde la desembocadura del Paraná-Guazú hasta Rosario. Balizamiento luminoso y dragado a 19' desde Rosario a Paraná y dragado a 10' y balizamiento común hasta Corrientes.

Las condiciones de balizamiento y dragado determinadas en la referida Ley 4.170 fueron ejecutadas primero por la antigua Dirección Nacional de Navegación y Puertos de Argentina a través de sus Distritos: Río de la Plata (Buenos Aires), Paraná Inferior (Rosario), Paraná Medio (Paraná) y Paraná Superior (Corrientes) y luego bajo la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables (DNCP y VN).

Esta situación se mantuvo para la navegación en forma más o menos continua en los últimos noventa años, salvo períodos críticos de embancamientos o carencias presupuestarias para las obras de mantenimiento del dragado y balizamiento.

Desde el 15 de julio de 1969 rige el "Acuerdo para la regularización, canalización, dragado, balizamiento y mantenimiento del Río Paraguay, celebrado entre la Argentina y Paraguay.

Este Acuerdo, cuyo contenido sintetizado figura en folios 41 y 42, creó oportunamente la Comisión Mixta Técnica Ejecutiva.

La Comisión ha realizado una labor trascendente desde su creación, en orden a la profundización, mantenimiento, señalización y contralor del estado del Río Paraguay en su tramo compartido.

Así, el río se ha mantenido dentro de las condiciones establecidas en el Acuerdo, sin otros problemas para la navegación que los enbancamientos producidos en algunos períodos de altas crecientes o los determinados por bajantes extraordinarias que, gracias a las disposiciones del Acuerdo han obtenido pronta solución.

Por otro lado, tanto Bolivia como Brasil y Uruguay no han desarrollado mayores obras de mejoras en sus respectivos tramos de la Hidrovía, salvo el mantenimiento de la señalización que efectúa Brasil en el Río Paraguay desde el Río Apa hasta Puerto Cáceres y las mejoras y ampliaciones hechas en el Puerto de Nueva Palmira por el Uruguay.

En los últimos años, en la Reunión de Ministros de Obras Públicas de la Cuenca del Plata, celebrada en Santiago de Chile el 1/ 09/1969, se resolvió la creación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), (CIH).

El CIH formado por plenipotenciarios de los Países Miembros, llevó a cabo las gestiones para obtener fondos no reembolsables de organismos internacionales (BID - PNUD) para ser destinados a los estudios de ingeniería y ambientales incluídos en el Programa Hidrovía.

Los estudios de ingeniería tienen por objeto la elaboración de los diseños finales de las mejoras en la Hidrovía para permitir la navegación sin restricciones, de trenes de barcas, dentro de condiciones mínimas a ser establecidas. Tanto los estudios de ingeniería como los ambientales se están desarrollando dentro de los cronogramas previstos.

El presente informe corresponde a las tareas del contrato de ingeniería y trata de las cuestiones institucionales para la implementación del Proyecto.

Mientras tanto, ejercitando los derechos de soberanía que le corresponden sobre los tramos de los ríos de la Hidrovía que corren en su territorio nacional, Argentina decidió - llamar para el 14/12/1993 a Licitación Pública para la Concesión por el régimen de obra pública por peaje, del dragado de profundización, ensanche y mantenimiento y la modernización y mantenimiento del balizamiento de la vía navegable troncal, comprendida entre el km 584 del Río Paraná - frente al Puerto de Santa Fé - y la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata hasta la altura del km 205,3 del canal de Punta Indio.

Esta licitación ha sido contratada, y las obras en ejecución comprenden el tramo de Hidrovía desde Santa Fé hasta la desembocadura del Río Paraná en el Río Uruguay, por los brazos Guazú y Bravo, y hasta la desembocadura del Paraná de las Palmas en el Canal Emilio Mitre.

El contrato introduce un hecho emergente a partir del régimen tarifario establecido para las embarcaciones que navegan ese tramo de la Hidrovía concesionado.

La tarifa de peaje abarca tanto derechos de navegación como servicios de balizamiento.

Esta circunstancia tendrá que ser considerada en tres oportunidades:

- a) Al momento de analizarse los costos de transporte en la Hidrovía, para determinar la factibilidad técnica - económica y el retorno de las inversiones.
- b) Cuando haya que tomar las decisiones de la responsabilidad de ejecución, mantenimiento y financiación de las obras, en otros tramos de la Hidrovía, ya sea que se ejecuten por cada uno de los países o, por acuerdos bilaterales entre los países fronterizos o, por la Comisión del Acuerdo u Organismo Intergubernamental que se determine.
- c) Cuando se analice una compatibilización del régimen tarifario entre los diversos tramos de la Hidrovía, si se decide establecer otras concesiones con cobro de peaje.

2.4 ANTECEDENTES, LEYES Y DISPOSICIONES DE LOS PAÍSES EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN AMBIENTAL

La cuestión del impacto ambiental que pudiera devenir de la ejecución de las futuras obras de mejoras y mantenimiento y del eventual incremento de la navegación de la Hidrovía es tratada, separadamente, por los especialistas de los estudios de factibilidad técnica - económica y, con mayor profundidad, en el desarrollo del estudio correspondiente al Módulo B2, que abarca particular e intensivamente los temas relacionados con la contaminación y preservación del medio ambiente y los ecosistemas de la Hidrovía.

Por lo tanto, sólo se citan brevemente en este informe - a título de antecedentes e inventario - la legislación general existente relativa al cuidado del medio ambiente, en los países integrantes y - por otro lado - las prescripciones que en la misma materia incluyen los documentos que conforman hasta el presente el marco institucional de la Hidrovía Paraguay - Paraná.

Respecto de los antecedentes de legislación general sobre medio ambiente en los países de la Hidrovía, las respectivas constituciones nacionales de Argentina, Brasil y Paraguay presentan sucintos enunciados de principios vinculados con la preservación del patrimonio natural, la diversidad biológica, la restauración de los procesos ecológicos y el mejoramiento del ambiente.

Recién en los últimos años los estudios de impacto ambiental están siendo considerados necesarios por los gobiernos, como paso previo a la ejecución de grandes obras o actividades del hombre que puedan traer aparejados daños al ambiente y a los recursos naturales.

La toma de conciencia por parte de los Estados ha sido lenta y la legislación positiva demorada.

Sin embargo, a partir del año 1969 con la sanción de la Ley Nacional de Política Ambiental de los Estados Unidos de América, cuyo texto en traducción de esta Asociación se agrega en el ANEXO III, se nota una cierta aceleración del movimiento medio-ambientalista a nivel internacional.

Así, los países integrantes de la Cuenca del Plata intervinieron individualmente y firmaron la "Convención sobre diversidad biológica de las Naciones Unidas" (Río de Janeiro 1992) y la "Declaración de Río de Janeiro sobre Medio Ambiente y Desarrollo" de 1992.

Ambas tratan sobre la exigencia de la evaluación del impacto ambiental y la reducción de los efectos negativos de los proyectos, tanto en los ámbitos nacionales como transfronterizos, y, la primera plantea la necesidad de intensificar los mecanismos de notificación entre los Estados.

Esta plausible adhesión de los países no resulta en si misma más que una manifestación de deseos, por cuanto no tiene en la práctica otros efectos.

Veamos entonces el alcance de la legislación general de los respectivos países y las disposiciones establecidas hasta ahora en el marco institucional de la Hidrovía.

2.4.1 Leyes nacionales sobre medio ambiente en cada país

Aparte de los principios incluidos en las constituciones nacionales de algunos de los países integrantes de la Hidrovía, a que se ha hecho referencia en el apartado anterior, la mayor parte de los países, han dictado recientemente leyes a la protección del medio ambiente, a saber:

Argentina

- La Ley Nacional Nº 23.879 promulgada el 24/10/90, es el instrumento único nacional vigente referido a evaluación de impacto ambiental. Está destinada a la evaluación del impacto de las obras de represas y prevé la evaluación de los efectos sismológicos, geológicos, hidrológicos, sanitarios y ecológicos. No tiene vinculación con el proyecto Hidrovía ni con el uso navegación.
- La Ley 24.197 de evaluación de impacto, sancionada oportunamente por el Congreso Nacional fue posteriormente vetada por el Poder Ejecutivo, de donde se sigue que no es de aplicación.

Bolivia

- La Ley Integral de Medio Ambiente, vigente desde el 27/04/90, regula y prescribe la evaluación del impacto ambiental que pudiera ocasionar la ejecución de determinadas obras, considerando entre éstas las capaces de afectar las condiciones hidrológicas, edafológicas, geomorfológicas y climáticas, obligando a tomar las medidas preventivas.

Brasil

- La Constitución de 1988 en su artículo 225 establece que para asegurar la efectividad del derecho a un medio ambiente ecológicamente equilibrado, el Poder Público exigirá por ley - para la ejecución de obras o instalación de actividades potencialmente causantes de significativa degradación del medio ambiente - un estudio previo de impacto ambiental, y que, el mismo, deberá darse a publicidad.
- La Ley 8.606 del 21/06/93, relativa a Licitaciones Públicas, establece el requisito de la evaluación del impacto ambiental.
- La resolución 001 del 23/01/86, emitida por el Consejo Nacional de Medio Ambiente (CONAMA), establece la definición de impacto ambiental como

cualquier alteración de las propiedades físicas, químicas y biológicas del medio ambiente causada directa o indirectamente por las actividades humanas, mencionando entre otras las obras hidráulicas para explotación de recursos hídricos, la rectificación de cursos de agua y la apertura de canales para navegación.

Asimismo, por Resolución 009/87 contempla la participación ciudadana a través de la Audiencia Pública.

Paraguay

- La Ley N° 294, sancionada el 14/12/93 declara de carácter obligatorio la evaluación del impacto ambiental para las obras o actividades que puedan causar modificaciones al ambiente natural, dando el listado de aquellas sujetas a evaluación y, entre ellas, menciona las obras hidráulicas. Por otro lado garantiza el derecho a la información, sin establecer los procedimientos de Audiencia Pública.

Una Declaración de Impacto Ambiental - DIA - debe acompañar los proyectos que se someten a aprobación de las autoridades públicas, sin cuyo requisito no pueden iniciarse las obras.

Uruguay

- Por Ley 16.466, sancionada el 3/01/94 - se declara de interés general y nacional la prevención del impacto ambiental nocivo y la recomposición del medio ambiente dañado por las actividades del hombre.

La ley incluye entre otras las obras que puedan alterar el ambiente o la explotación o regulación de recursos hídricos.

Los proyectos requerirán - según están categorizados por Resolución N° 633 del Consejo de Ministros (21/09/94), un Estudio de Impacto Ambiental - EIA - para su aprobación por el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

La mencionada Resolución garantiza el derecho a la información y prevé la posibilidad de realizar Audiencia Pública.

2.4.2 Disposiciones sobre contaminación ambiental incluídas hasta el presente en el marco institucional de la Hidrovía

La temática relacionada con la contaminación ambiental está prevista ya sea como simple considerando o en forma más detallada en los tratados y documentos que conforman el marco institucional de la Hidrovía, a saber:

- El Tratado de la Cuenca del Plata, suscripto en Brasilia el 23 de abril de 1969, incluye en sus considerandos,

"...que la acción mancomunada permitirá el desarrollo armónico equilibrado así como el óptimo aprovechamiento de los grandes recursos naturales de la región y asegurará su preservación para las generaciones futuras a través de la utilización racional de esos recursos"

Y en su Artículo I - párrafo único prescribe "... la realización de estudios, programas y obras, así como la formulación de entendimientos operativos que estimen necesarios y que propendan a:...c) la preservación y el fomento de la vida animal y vegetal"

- El Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná - del 26/06/92 -establece en su Capítulo XV - artículo 34, que: "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".
- El Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay -Paraná Sobre Navegación y Seguridad, en su Título VII, fija las "Normas para la prevención, reducción y control de la contaminación de las aguas, ocasionadas por los buques, las embarcaciones y sus operaciones en la Hidrovía".

La normativa incluída en dicho título es muy amplia y alcanza prácticamente todos los aspectos de la contaminación debida a buques, el transporte y descarga de hidrocarburos, graneles y mercancías contaminantes o peligrosos, volcado de aguas sucias, basuras y desechos nocivos, estableciendo los procedimientos para la lucha contra incidentes de contaminación en la Hidrovía.

- Los Términos de Referencia correspondientes al Módulo A de la licitación para los "Estudios de ingeniería y factibilidad económica de la Hidrovía

Paraguay - Paraná", indican que debe efectuarse la evaluación de impacto ambiental de los mejoramientos propuestos. Sin limitar esa evaluación se especifican taxativamente aquellos daños provocados eventualmente por el dragado de pasos críticos, los cambios resultantes en el régimen hidrológico, los problemas originados por la descarga de los materiales dragados sobre la flora, la fauna y la calidad de las aguas, la acción de la navegación nocturna, etc.

- Los Términos de Referencia del Módulo B2, correspondientes a la licitación pública para la "Evaluación del impacto ambiental en el desarrollo de la Hidrovía Paraguay -Paraná comprenden particularmente y con gran extensión, el análisis y evaluación del complejo medio-ambiental de la Hidrovía y su entorno: medio físico, medio biótico y medio antrópico, en sus áreas de influencia directa e indirecta, y el diagnóstico de los impactos sobre el mismo, incluyendo las medidas para evitar y mitigar los impactos negativos y permitir la recuperación y conservación del medio ambiente y los recursos naturales.

3. **ESTRUCTURA INSTITUCIONAL DE OTROS SISTEMAS
HIDROGRAFICOS INTERNACIONALES NAVEGABLES DE
CARACTERISTICAS SIMILARES A LA HIDROVIA**

Existen a nivel mundial numerosos e importantes sistemas hidrográficos afectados al uso de la navegación - configurados por ríos fronterizos o de curso sucesivo compartidos por dos o más países - que poseen variadas estructuras institucionales, tales como el Mekong, Nilo, Niger, San Lorenzo, Río de la Plata, Mosela, Rhin, Danubio, etc.

De todos ellos, los que guardan mayor semejanza con la Hidrovía Paraguay Paraná son - sin duda alguna - el Rhin y el Danubio, ya sea por la cantidad de países que atraviesan sucesivamente en su curso, su extensión y aptitud para la navegación, la magnitud del tránsito de embarcaciones y tráfico de mercaderías, el preferente sistema de navegación empleado (trenes de barcaza) o por la antigüedad y antecedentes de su navegabilidad.

Dichas razones junto con otros resultados socio - económicos alcanzados, como el de haber sido causa eficiente para el desarrollo de la región de influencia de sus respectivas cuencas, hacen esos dos sistemas ejemplos elegibles para su consideración.

Escapa al objeto y posibilidades materiales del presente trabajo un análisis detallado de todos los aspectos que comprenden el marco jurídico - institucional de la Hidrovía en la situación actual y los de los sistemas del Rhin y del Danubio.

Por tal motivo se refieren más adelante sólo los aspectos principales que contienen los documentos revisados en relación a la navegación de los Ríos Rhin y Danubio, consistentes en las formas de organización institucional adoptadas, el régimen para la navegación, las atribuciones conferidas a los Organismos y las obligaciones de las Partes, y el sistema de solución de controversias en ambos ejemplos.

En el Anexo I se incorpora una traducción libre, efectuada por los Consultores que tuvieron a su cargo el desarrollo de la tarea, del documento "CONVENCION REVISADA PARA LA NAVEGACION DEL RHIN DEL 17 OCTUBRE 1868 EN SU TENOR DEL 20 NOVIEMBRE 1963" y Protocolos Adicionales, correspondiente a la normativa institucional actualizada de esa cuenca, que fuera requerida oportunamente ante la COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN con sede en Strasburgo.

Del mismo modo, en el Anexo II se presenta la traducción de la "CONVENCION RELATIVA AL REGIMEN DE LA NAVEGACION SOBRE EL DANUBIO", sus Anexos y Protocolos.

3.1 CONVENCION PARA LA NAVEGACION DEL RHIN - CONTENIDO BASICO

La Convención revisada para la Navegación de Rhin del 17 de octubre de 1868 en su tenor del 20 de noviembre de 1963 con sus Protocolos Adicionales, constituyen la base institucional y de funcionamiento de la Comisión Central para la Navegación del Rhin.

Sus aspectos más salientes son:

3.1.1 Forma y organización institucional de la Comisión

- La Comisión Central para la Navegación del Rhin es un organismo u ente con personalidad jurídica internacional, con sede en Strasburgo.
- Está integrada por un Comisariado de los Países miembros, formado por un Presidente, un Vicepresidente y de uno a cuatro Comisarios o Delegados (Comisionados) por cada país integrante, con dos suplentes por Estado.
- La Presidencia es rotativa según el orden alfabético de los países y dura dos años, al igual que la Vicepresidencia. El Vicepresidente accede a la presidencia al concluir el mandato del Presidente.
- El Presidente dirige los debates, representa a la Comisión Central y vela por la ejecución de las decisiones de ésta y el buen funcionamiento.
- La Comisión Central decide con respecto a la organización de los trabajos y de su Secretariado. Celebra dos sesiones Ordinarias por año y Extraordinarias en caso de ser necesarias.
- La Comisión Central constituye a título permanente o temporario los órganos de trabajo que sean necesarios. La Presidencia de los mismos es asumida por un Comisario o Comisionado.

3.1.2 Régimen para la navegación

- Establece la libre navegación del Rhin para los navíos de todas las naciones, afectados al transporte de mercaderías y personas, a condición de ajustarse a las reglamentaciones y medidas de seguridad prescriptas.
- Define la calidad de buque perteneciente a la navegación del Rhin a todo el que tenga derecho a enarbolar pabellón de uno de los Estados integrantes de la Comisión.
- El tratamiento de cabotaje nacional es acordado sólo a los buques pertenecientes a la navegación del Rhin. Este tratamiento no se extiende a buques de otras banderas.
- Los buques no pueden ser obligados a descargar sus cargamentos, ni a verificar su carga, salvo el caso de contrabando u accidente.
- El tránsito de las mercaderías es libre en todo el Rhin, no percibiendo ningún derecho los Estados ribereños por el tránsito.
- Se establece la prohibición de derechos de navegación, boya y balizas, aguas arriba de Rotterdam y Dordrecht.

3.1.3 Atribuciones y obligaciones de la Comisión Central y de los Estados ribereños integrantes

Las atribuciones de la Comisión Central consisten en :

- a) Examinar las quejas sobre aplicación de la Convención y reglamentos acordados entre los países ribereños y medidas adoptadas de común acuerdo.
- b) Deliberar sobre las proposiciones de los gobiernos ribereños concernientes a la navegación del Rhin y a las eventuales modificaciones de la Convención y Reglamentos.
- c) Decidir en casos de apelación ante la Comisión contra los fallos de los Tribunales de Primera Instancia del Rhin por intermedio de una Cámara de Apelaciones compuesta por un juez y un suplente por cada Estado Parte.
- d) Fijar con antelación el Presupuesto de la Comisión Central para el año siguiente.

Son obligaciones de los Estados ribereños:

- a) Las Partes se comprometen, cada una por la extensión de su territorio, a poner y mantener en buen estado los caminos de sirga (actualmente márgenes) y el Canal del Rhin.

El Estado ribereño en el que se encuentra comprendido parte del río, se obliga a efectuar la señalización de boyas. Si la parte del curso pertenece a dos Estados, situados uno frente al otro, cada Estado soportará la mitad de los gastos de establecimiento y mantenimiento de las boyas.

- b) Proveer por partes iguales para cada Estado el monto del Presupuesto establecido por la Comisión Central.
- c) Proveer los gastos de sus Delegados o Comisarios y de los miembros de la Cámara de Apelaciones.
- d) Los Estados ribereños limítrofes o los situados frente a frente se comunicarán recíprocamente los proyectos hidrotécnicos a fin de acordar medidas para evitar perjuicios.
- e) Está previsto un régimen de inspecciones periódicas del río que son efectuadas por ingenieros delegados de todos los Estados ribereños, los que deben rendir cuenta de los resultados a la Comisión Central.

3.1.4 Solución de controversias

La Convención no menciona expresamente el sistema de resolución de controversias entre las Partes integrantes.

Se estima que ellas se resuelven por vía de la conciliación en el seno de la Comisión o a nivel diplomático.

Los asuntos concernientes a la navegación se rigen por un régimen especial basado en la intervención de:

- Tribunales de Navegación del Rhin con sede en distintas localidades de la cuenca.
- Los Tribunales son competentes en materia penal y civil y algunas cuestiones comerciales.
- En materia penal las causas se sustancian en el Tribunal que corresponde al lugar donde ocurrió el hecho penable. En materia civil corresponde el

Tribunal donde se efectúe el pago o también el correspondiente al lugar del daño causado.

- Según el monto de la causa, las Partes pueden recurrir en apelación ante un Tribunal Superior o a la Comisión Central.

3.2 CONVENCIÓN SOBRE LA NAVEGACIÓN DEL DANUBIO - CONTENIDO BÁSICO

Mediante la Convención suscripta el 18 de agosto de 1948 por los Estados Partes, ribereños del Danubio, se establecieron las bases del régimen de navegación de ese río y la creación de la Comisión del Danubio con carácter de organización intergubernamental encargada de las funciones que le son confiadas por la Convención.

Las estipulaciones más significativas de dicho documento, anexos y protocolos, se resumen a continuación:

3.2.1 Forma y organización institucional de la Comisión

- La Comisión goza de personalidad jurídica propia de conformidad a la legislación del Estado del lugar de su sede.

Su sede está actualmente en Budapest, pudiendo cambiar el lugar por decisión tomada por mayoría de votos de todos sus miembros.

- La Comisión tiene su sello y pabellón. Tiene el derecho de enarbolar su pabellón en sus locales oficiales y barcos del Danubio.
- La Comisión está compuesta por representantes de los países danubianos, uno por cada uno de los países.
- La Comisión escoge su presidente, vicepresidente y secretario entre sus miembros, que son elegidos por un período de tres años.
- La Comisión fija los términos de sus sesiones y establece su reglamento interno.
- Esta dispone de un Secretariado y de los servicios necesarios cuyo personal es reclutado entre los ciudadanos de los Estados danubianos.

- Las decisiones son tomadas por mayoría de votos de los miembros presentes o por mayoría de todos sus miembros, según la naturaleza del asunto en cuestión.
- Los miembros de la Comisión y los funcionarios gozan de inmunidad diplomática.
- La Comisión ha establecido Administraciones Fluviales Especiales, en lugares de su cuenca en razón de la importancia de los trabajos hidrotécnicos a ejecutar y las características de la navegación en esos sectores.
- Las Administraciones funcionan sobre la base de un Acuerdo entre los países ribereños que forman parte de ellas.

3.2.2 Régimen para la navegación

- La navegación es libre y abierta para los barcos mercantes de todos los Estados - sean o no ribereños - en un pie de igualdad en cuanto a derechos de puerto, tasas sobre la navegación y condiciones de navegación. Esto no es aplicable al tráfico entre puertos de un mismo Estado.
- El tránsito local de viajeros y mercaderías entre los puertos, de un mismo Estado no está abierto a pabellón extranjero sino en la medida que dé conformidad la reglamentación de dicho Estado danubiano.
- Las funciones de vigilancia aduanera, sanitaria y fluvial, son ejecutadas por cada uno de los Estados ribereños en su sector; éstos comunican a la Comisión los reglamentos que han establecido para que la Comisión pueda contribuir a la unificación de las reglas.
- Los barcos afectados por los Estados al servicio de la policía fluvial enarbolarán, a más de su pabellón, una insignia distintiva y uniforme de conocimiento de la Comisión.
- La navegación de barcos de guerra de países no danubianos está prohibida. Los barcos de guerra de los países danubianos no pueden navegar fuera de las fronteras de sus países a menos que medie acuerdo previo con los otros Estados interesados.
- La navegación en los sectores del Bajo Danubio y Portes de Fer, donde están establecidas Administraciones Fluviales Especiales, se efectúa de

conformidad con las reglas de los países ribereños de esas zonas. Esas reglas han sido establecidas de común acuerdo entre estos países y en consulta con la Comisión.

3.2.3 Atribuciones y obligaciones de la Comisión y de los Estados ribereños integrantes

Las atribuciones de la Comisión consisten en:

- a) velar por la ejecución de las disposiciones de la Convención;
- b) trazar, sobre la base de proposiciones y de proyectos presentados por los Estados danubianos y por las Administraciones Fluviales Especiales, el plan general de los grandes trabajos en el interés de la navegación, así como de establecer la evaluación general de los gastos concernientes a los trabajos;
- c) ejecutar los trabajos, en el caso que un Estado no esté en situación de poder ejecutarlos;
- d) formular, consultar y hacer recomendaciones a los Estados danubianos acerca de la ejecución de los trabajos señalados en el párrafo "b", habida cuenta de los intereses técnicos y económicos de los planes y de las posibilidades de los Estados respectivos;
- e) formular, consultar y hacer recomendaciones a las Administraciones Fluviales Especiales y proceder a un intercambio de informaciones con esas Administraciones;
- f) establecer sobre todo el curso navegable del Danubio un sistema uniforme de ordenación de las vías navegables y fijar, habida cuenta de las condiciones específicas de tal o cual sector, las disposiciones fundamentales relativas a la navegación sobre el Danubio, comprendidas aquellas del servicio de pilotaje;
- g) unificar las reglas de la vigilancia fluvial;
- h) coordinar la actividad de los servicios hidrometeorológicos sobre el Danubio, publicar un boletín hidrológico único y de las previsiones hidrológicas de corta y de larga duración para el Danubio;

- i) reunir los datos estadísticos relativos a la navegación sobre el Danubio, por considerar que se tratan de cuestiones que son de la competencia de la Comisión;
- j) hacer publicar, para las necesidades de la navegación, las obras de referencia, las rutas, las cartas de navegación y los atlas;
- k) preparar y aprobar el presupuesto de la Comisión, así como establecer y percibir las tasas previstas.

La Convención impone a los Estados danubianos las siguientes normas y obligaciones:

- Los Estados se comprometen a mantener sus sectores del Danubio en condiciones de navegabilidad tanto en los tramos fluviales como en los sectores marítimos, ejecutando los trabajos necesarios para mejorar las condiciones de navegación.
- Los Estados consultarán con la Comisión del Danubio los trabajos a efectuar. Los trabajos que deban efectuarse de forma urgente dentro del límite de sus fronteras podrán ser efectuados por los Estados ribereños dando aviso de las razones a la Comisión.
- En el caso que un Estado danubiano no esté en condiciones de emprender él mismo los trabajos que son de su competencia territorial, necesarios para asegurar la navegación normal, dicho Estado consentirá que se efectúen por la Comisión.
- El financiamiento de los trabajos hidrotécnicos que correspondan a cada Estado está asegurado por los países respectivos, salvo el caso previsto en c), que serán a cargo de la Comisión.
- A fin de cubrir los gastos necesarios para asegurar la navegación de los Estados danubianos pueden, luego de haberlo concertado con la Comisión, establecer derechos de navegación y tasas particulares sobre los barcos en función del costo de mantenimiento de la vía fluvial y de los trabajos hidrotécnicos que deban efectuarse.
- Las Administraciones podrán también establecer derechos o tasas particulares, con el mismo objeto y sin que ello implique fuentes de beneficio.

- Las modalidades de percepción de las tasas especiales (derechos de navegación y tasas particulares) son fijadas con intervención de la Comisión, los Estados danubianos y las Administraciones, en cada caso, pero siempre concertadas con la Comisión.
- En los tramos del Danubio que forman frontera, la ejecución de los trabajos y la repartición de los gastos incurridos se reglan por acuerdo entre los Estados limítrofes.
- Los barcos, viajeros y mercaderías no pueden ser gravados por el sólo hecho del tránsito.

3.2.4 Solución de controversias

- Los diferendos entre los Estados signatarios de la Convención que no estén reglados serán sometidos a una Comisión de Conciliación compuesta por un miembro de cada parte y un tercer miembro designado por el Presidente de la Comisión entre ciudadanos de un país no interviniente en el diferendo.
- La Convención no establece modalidades para el caso de cuestiones penales o civiles con terceros.

4. ORGANIZACION Y CONDICIONES OPERATIVAS PARA LA IMPLEMENTACION DEL PROYECTO - RECOMENDACIONES

Los Términos de Referencia del Módulo A establecen que "la selección final de la estructura administrativa será responsabilidad del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay -Paraná", que es el Organo Político del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía, según su artículo 22 - apartado a).

A mérito de ello, y a fin de brindar asistencia ilustrativa a la Unidad Coordinadora y por su intermedio al CIH sobre algunas alternativas de organización eventualmente aplicables para la Implementación del Proyecto, la Asociación Consultora ha examinado - en el Punto 2 - Capítulo 15 - los antecedentes y documentos que constituyen el **Marco Institucional de la Hidrovía**, desde las primeras formulaciones políticas de propósitos - incluyendo las posteriores tratativas y acuerdos suscriptos por las Partes - hasta llegar a las últimas acciones, correspondientes al presente estadio.

Asimismo y con igual finalidad se ha revisado -en el Punto 3 - Capítulo 15- la **Estructura Institucional de Otros Sistemas Hidrográficos Internacionales de Características Similares a la Hidrovía**, que resultan experiencias consolidadas muy valiosas a tener en cuenta en el análisis y evaluación de posibles alternativas para la futura organización administrativa y gerencial.

El conocimiento de dichos complejos institucionales, presentados en forma sistematizada en los referidos puntos (2 y 3), permitirá - analizar y evaluar la capacidad operativa de la organización institucional actual en relación con la que se requiere para la Implementación del Proyecto, sugerir algunas alternativas de modo - basadas en ese objetivo y en la experiencia del Consultor - para finalizar con la propuesta de Estructura Institucional Recomendada, incluyendo otros esquemas de organización comparados a fin de facilitar al CIH la elección de la estructura más conveniente.

4.1 ANALISIS DE LA ORGANIZACION INSTITUCIONAL ACTUAL

Las declaraciones políticas y acciones instrumentales de los Países de la Cuenca del Plata vinculadas al Programa Hidrovía abarcan un extenso período - año 1967 a la fecha con algunos altibajos de actividad - durante el cual se han fijado los propósitos, sentado las bases, suscripto los acuerdos y establecida la organización político - institucional para cumplir los pasos iniciales del Programa, previos a la ejecución de las obras de mejoras para la navegación en la Hidrovía.

Los actos más significativos de este período figuran detallados - según se ha visto - en el Punto 2, descriptivo del **Marco Institucional de la Hidrovía**. De ese análisis se deduce que - tanto los documentos suscriptos en esa primera etapa como las acciones cumplidas - han servido a los fines de encarar las siguientes cuestiones inmediatas:

- a) Aspectos jurídicos, estableciendo las relaciones vinculantes entre los Países y fijando los objetivos básicos de Programa.
- b) Gestiones ante Organismos Internacionales (BID - PNUD/OSP - FONPLATA) para la obtención de fondos no reembolsables con destino al financiamiento de los estudios inherentes a los aspectos institucionales, de ingeniería y ambientales del Programa.
- c) Realización de sendos concursos internacionales para la contratación de los estudios de ingeniería (Módulos A y B1) para el proyecto de las obras de mejoras a la navegación y de los estudios de impacto ambiental que pudieran ocasionar las mismas (Módulo B2).
- d) Supervisión de la ejecución de ambos estudios a través de la Unidad Coordinadora creada a tales efectos.

Asimismo, en dicho punto se incluyen (apartados 2.1, 2.1.1 y 2.1.4) otros hechos y circunstancias -anteriores y posteriores a la creación del CIH- originadas en acciones de derecho propias de los países que, por estar relacionadas con la Hidrovía y tener vigencia actual, no pueden dejar de ser evaluadas al momento de definir las formas y responsabilidades de ejecución de las obras y las de la organización administrativa y gerencial que se requiera para el futuro.

Esas realidades subsistentes corresponden a:

- Acuerdos bilaterales preexistentes entre países ribereños de la Hidrovía.
- Leyes, reglamentaciones y acciones de los países en materia de navegación.
- Antecedentes, leyes y disposiciones de los países en materia de contaminación ambiental.

Para completar el conocimiento del Marco Institucional correspondiente a la fecha de elaboración del presente Informe Final no pueden dejar de efectuarse algunas consideraciones sobre el contenido de las reuniones de Punta del Este efectuadas entre el 6 y el 8 de diciembre de 1995, a saber:

Consideraciones emergentes de las reuniones de Punta del Este, ocurridas los días 6, 7 y 8 de Diciembre de 1995

Las reuniones efectuadas con la participación de los órganos del Tratado de la Cuenca del Plata, del Acuerdo de Transporte Fluvial y representantes de los entes vinculados, significan un hito importante en la marcha del Programa Hidrovía, tanto por la variedad de la temática incluida como por las decisiones alcanzadas.

Desde un punto de vista general, la primera consideración que merecen dichas reuniones está dada por el propósito común de obtener perfeccionamientos y adecuaciones funcionales en la estructura institucional que permitan hacer más operativo el Sistema de la Cuenca del Plata y, por ende, el Programa Hidrovía.

Las transformaciones, reestructuraciones y modificaciones del FONPLATA, CIC y CIH, planteadas en las Resoluciones de la IVa. Reunión de Cancilleres, y los requerimientos de nueva definición de sus interrelaciones, son particularmente indicativas de ese propósito.

La lectura detallada de los textos de las Resoluciones y las instancias abiertas para el estudio de esas cuestiones por grupos ad-hoc, están mostrando la relevancia otorgada por los Cancilleres a los inevitables avances que deberán realizarse para tornar operativo y eficiente el Sistema.

Asimismo los Cancilleres han ratificado - una vez más - con las acciones emprendidas, que las formas institucionales y eventuales transformaciones o modificaciones que se requieran para hacer factible la Implementación del Proyecto son potestades indelegables de los Países Signatarios del Tratado.

En ese orden, con las Resoluciones recaídas se ha abierto un proceso dinámico de transformación de la estructura organizacional - aún no concluido - que podrá constituirse finalmente en el Marco Institucional del Proyecto Hidrovía, sobre la base del cual debería ser posible la Implementación del Proyecto.

La Situación Institucional Actual, emergente de las disposiciones y Resoluciones tomadas en la IVa. Reunión de Cancilleres, ha sido interpretada por el Consultor y volcada sintetizadamente en el siguiente cuadro u organigrama (fig. 1) que, a su juicio, merece el carácter de tentativo en razón de los estudios encomendados por los Cancilleres, relativos a modificaciones de los organismos y sus interrelaciones.

De tal modo, a partir de las referidas Reuniones de Punta del Este, el Marco Institucional de la Hidrovía ha quedado sujeto a las modificaciones indicativas emergentes de las Resoluciones relacionadas con las funciones y atribuciones de los órganos constitutivos, sus vínculos e interrelaciones, y a los resultados de los estudios en curso.

Dichas Resoluciones identifican destinatarios, objetivos y alcances de los cambios, responsables y plazos de los estudios. Sus resultados deberán ser posteriormente revisados y aprobados por los órganos competentes. Hasta que ello ocurra transcurrirá un lapso considerable.

Por lo tanto, el organigrama tentativo de la fig. 1 interpreta - con algunos agregados o hipótesis que el Consultor estima compatibles con los avances que se esperan - la situación institucional correspondiente al presente estadio.

Atendiendo lo expresado, veamos la descripción y comentarios que sugiere el organigrama:

a) Reuniones Ordinarias y Extraordinarias de Cancilleres de la Cuenca del Plata

Organo Supremo del Tratado de la Cuenca del Plata, integrado por los Cancilleres de los cinco Países Signatarios.

Su relación es directa con el CIC.

b) CIC - Comité Intergubernamental Coordinador

Organo permanente del Tratado de la Cuenca del Plata, formado por los Representantes de los cinco Países Signatarios ante el país sede o reemplazantes plenipotenciarios.

Su relación es directa con las Reuniones de Cancilleres. Está vinculado al CIH -Comité Intergubernamental de la Hidrovía y al FONPLATA - Fondo Financiero del Tratado de la Cuenca del Plata.

La Resolución N°2 de la IVa. Reunión Extraordinaria de Cancilleres resolvió la realización de estudios que permitan reformular el sistema operativo del CIC a fin de revalorizar sus funciones, la redefinición de los vínculos operativos con el CIH y la evaluación de su relación con el FONPLATA, a la luz de la transformación del Fondo en una Institución Financiera para el fomento regional.

El plazo máximo para los estudios de reestructuración es de noventa días.

El Consultor estima que en la "reformulación del programa de acción del sistema de la Cuenca del Plata mediante la incorporación de temas sustantivos de interés prioritario para los Países Miembros", incluida en el apartado b) de la Resolución de Reestructuración del CIC, cabría la evaluación de los **Acuerdos Bilaterales** preexistentes y la consideración de las **acciones independientes actuales y futuras de los Países de la Cuenca del Plata** en relación con la Hidrovía, mediante el establecimiento de los vínculos e interrelaciones para la consideración y compatibilización política de estas cuestiones a través del CIH y el asesoramiento técnico por las Secciones Nacionales de la Comisión del Acuerdo o por la misma Comisión.

c) FONPLATA

Fondo Financiero para el desarrollo de la Cuenca del Plata, integrado por cinco Gobernadores pertenecientes cada uno a cada País Miembro.

Está vinculado con el CIC, el CIH y los Organismos Internacionales Auspiciantes del Proyecto.

La **Resolución N°1** resolvió encomendar a la Asamblea de Gobernadores la elaboración, a través de un Grupo de Trabajo ad-hoc, un proyecto de transformación de la estructura del FONPLATA que permita "el aumento de la participación accionaria mediante el ingreso de socios intra y extrarregionales, el concurso de organismos multilaterales de crédito y otras fuentes de recursos". Para ello la Asamblea de Gobernadores deberá proponer a los Gobiernos de los Países Miembros la modificación del Convenio Constitutivo del Fondo.

Los vínculos operativos actuales del FONPLATA con el CIC y el CIH deberán ser revisados, por lo que se aconseja evaluar también en esa instancia la relación subsistente con los Organismos Internacionales Auspiciantes del Proyecto (BID, PNUD, OSPNU y otros eventuales).

El plazo previsto para el proyecto de transformaciones de la estructura del FONPLATA es no mayor de seis meses.

d) CIH - Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná.

Organo del Tratado de la Cuenca del Plata y Organo Político del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía, integrado por las Delegaciones que representan a los Estados Miembros (funcionarios investidos de las plenipotencias necesarias por sus respectivos Gobiernos), las que podrán - además - integrarse con funcionarios especializados en las materias a tratar en cada una de las Reuniones. Los Estados Miembros delegan un representante

permanente en la sede del CIH afectado a las tareas de seguimiento de las actividades de la Secretaría Ejecutiva y enlace con ésta (Art. 3° del Estatuto del CIH).

El CIH está vinculado con el CIC, FONPLATA, Organismos Internacionales Auspiciantes del Proyecto (BID, PNUD, OSPNU) y Comisión del Acuerdo.

La **Resolución N°3** de la IVa. Reunión de Cancilleres modificó el Estatuto del CIH, incorporando a su texto original que el "CIH elaborará la reglamentación necesaria para lograr el pleno cumplimiento del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná, la que será propuesta a los Estados Miembros para su adopción, de acuerdo con su normativa interna, que será efectiva cuando los mismos la aprueben". Además incorporó al artículo N°8 de su Estatuto la condición de que "cuando las circunstancias lo aconsejen también podrán realizarse reuniones preparatorias o de Jefes de Delegación".

e) Comisión del Acuerdo

Órgano Técnico del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay -Paraná, encargado de la aplicación, seguimiento y desarrollo del Acuerdo. Integrado originalmente por los representantes acreditados de los organismos competentes designados por las Partes, a partir de la aprobación de su Reglamento Interno - Acta labrada el 07-12-1995 en Punta del Este - se establece que los Delegados de los Estados Miembros que constituyen "la Comisión" deben asimismo integrar sus respectivas **Secciones Nacionales**.

"La Comisión" está vinculada al CIH y a las Secciones Nacionales a designar por los Países. El Consultor considera, según su organigrama interpretativo, que podría existir un tercer vínculo de la "Comisión" con la UC, por las razones que se exponen:

Por el Artículo 22, inciso b) y 23 del Acuerdo y lo que se desprende del Artículo 5 de su Reglamento Interno "La Comisión" es el órgano encargado de las cuestiones técnicas directamente vinculadas con el desarrollo del Acuerdo de la Hidrovía.

A la vez, "la Comisión" está constituida por los Delegados de las Secciones Nacionales de los respectivos Países, las que están formadas por los representantes de los **Organismos Nacionales** que tienen "a su cargo la consideración, coordinación y tramitación a nivel local de aquellas materias que se encuentran reguladas por el Acuerdo".

f) Organismos Internacionales Auspiciantes del Proyecto

BID - PNUD - OSPNU constituyen los Organismos Internacionales Auspiciantes del proyecto mediante el otorgamiento de créditos no reembolsables. Asimismo se brinda apoyo técnico-administrativo a través de los estudios que ejecuta el BID/ INTAL.

Por otra parte, existe la posibilidad que los estudios en curso encomendados por la IVa. Reunión de Cancilleres tiendan a incluir - a partir de la transformación del FONPLATA - otros organismos internacionales (BIRF, CEE, etc.) de apoyo al proyecto.

La relación de los Organismos Internacionales Auspiciantes es directa con el FONPLATA, el CIH y la UC.

g) UC - Unidad Coordinadora.

Ente Delegado por los Organismos Internacionales para la supervisión del desarrollo de los estudios de ingeniería (Módulo A y B1) y de Impacto Ambiental (Módulo B2) de la Hidrovía, en ejecución por sendas Consultorías Externas.

Su vinculación es directa con los Organismos Internacionales, temporal y a evaluar y definir eventualmente con la Comisión del Acuerdo para el futuro.

h) Secciones Nacionales.

Organismos instituidos por el Reglamento Interno de la Comisión del Acuerdo (Capítulo I, Artículo 4), formados por los representantes de los Organismos Nacionales competentes.

Su relación es directa con la Comisión del Acuerdo y con los Organismos Nacionales competentes.

Síntesis

Las consideraciones efectuadas y el organigrama tentativo comentado hasta aquí, muestran que las Reuniones realizadas los días 6, 7 y 8 de Diciembre de 1995 en Punta del Este por los Cancilleres, Representantes y Delegados de los Países Miembros del Tratado de la Cuenca del Plata, del Acuerdo de Transporte Fluvial y organismos vinculados, han puesto de manifiesto la necesidad de que la estructura institucional de la Hidrovía sufra algunas transformaciones y ampliaciones en sus aspectos operativos con el objeto de hacer factible el Proyecto Hidrovía.

El alcance de esas adaptaciones y los cambios que pudieran sobrevenir como resultado de los estudios encomendados por las Reuniones, son percibidos como avances favorables en materia operativa a los fines de la futura Implementación del Proyecto, suponiéndose que en lo esencial el marco jurídico institucional permanecería vigente pero con las transformaciones del caso.

La sanción del Reglamento Interno de la Comisión del Acuerdo de Transporte Fluvial, la definición de las Secciones Nacionales y la integración de "la Comisión" con Delegados de las respectivas Secciones Nacionales, son pasos concretos que afirman a ésta en su carácter de Órgano Técnico del Acuerdo, encargado de la "aplicación, seguimiento y desarrollo del Acuerdo".

4.2 PLANTEO DE ALTERNATIVAS DE MODO PARA LA IMPLEMENTACION OPERATIVA DEL PROYECTO

La primera etapa de organización y gestión del Programa Hidrovía ha significado un dilatado y considerable esfuerzo de los Países que, a la fecha, ha permitido resultados favorables.

Es obvio que la etapa que se iniciará con la implementación de las obras de mejoras para la navegación en la Hidrovía, tendrá características distintas y requerirá acciones operativas a cumplir en plazos concretos.

Sólo por esa causa se explica que en los Términos de Referencia de los estudios de ingeniería se haya incluido la condición de que el Consultor efectúe sus "recomendaciones para la organización administrativa y gerencial de la implementación del Proyecto".

Al respecto, en el primer párrafo de página 15-2, correspondiente a la INTRODUCCION de la presente Tarea, ha quedado establecido que el objetivo de la misma "está orientado al examen de la organización institucional que rige actualmente al Programa Hidrovía, a fin de determinar si resulta suficientemente apta para la futura etapa de implementación de las obras, contralor y posterior administración del sistema de navegación, o, si por el contrario, será necesario adoptar otra alternativa organizacional que favorezca, simplifique y haga más eficiente la operación del ente a cargo de las futuras acciones, sin por ello crear colisiones de importancia con la normativa jurídica y reglamentaria vigente".

A renglón seguido, en la citada INTRODUCCION, se describe brevemente la "Metodología de trabajo acordada oportunamente entre la Unidad Coordinadora y la Asociación, consistente en el relevamiento y evaluación de los documentos que constituyen el marco institucional de la Hidrovía, en el conocimiento y

evaluación de otros modelos experimentados en el orden mundial - tales como los regímenes institucionales de la navegación del Rhin y el Danubio - y en el análisis de esos contenidos, para concluir con la evaluación de las capacidades que la Asociación considere necesarias para lograr mayor eficacia en la implementación del Proyecto".

Dentro de ese contexto se estima que, para la evaluación realista de las necesidades en materia operativa y funcional resulta pertinente - en primer lugar - definir a grandes rasgos las acciones para hacer efectivas las obras y mantener en el tiempo las condiciones de proyecto alcanzadas con dichas mejoras.

Definidas esas acciones podrá evaluarse la suficiencia de la organización institucional actual para hacer factible la implementación del proyecto, o si es necesario llevar a cabo modificaciones o transformaciones, que compatibilicen la organización institucional con las necesidades operativas.

Veamos, desde el punto de vista técnico - administrativo, las acciones básicas necesarias para la implementación del proyecto de mejoras.

1. La Asociación Consultora ha ejecutado los estudios de factibilidad técnico - económica de los proyectos de mejoras para la navegación, correspondiente al corto, mediano y largo plazo.
2. Aprobados los proyectos por la Unidad Coordinadora, la Asociación entrega los pliegos de bases y condiciones para las licitaciones a efectuar para el dragado, señalización y obras complementarias, debiendo acordarse los tramos que cubrirán las licitaciones y otros aspectos muy importantes por intermedio del CIH o por la Comisión del Acuerdo según lo decidan, finalmente, los órganos constituidos por los Países Signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial.

Los pliegos de licitación deben incluir, normalmente, las especificaciones técnicas de las obras, las condiciones generales y las particulares y, estas dos últimas, referirán concretamente:

- a) el sistema de contratación y pago de las obras: que podrá ser por la ejecución y pago efectivo o por concesión de obra pública y pago por peaje, o una combinación de ambos (ver pliegos: 1- Ruta troncal de navegación Santa Fé al Oceano - Vía Canal Emilio Mitre; y 2- Canales de Martín García. Ambas licitaciones para dragado de apertura y mantenimiento e instalación y mantenimiento del balizamiento).
- b) el régimen legal de la licitación y contratación: que podrá ser el del lugar donde se realiza el llamado a licitación, o el del país sede del ente de la Hidrovía - si se decide que el mismo se haga cargo del llamado -, o el que se

establezca a propósito de la licitación - si ésta es llamada por un organismo binacional (ver caso de los Canales Martín García - Comisión Administradora del Río de la Plata).

Las alternativas de modo que se mencionan en los ítem a) y b) son muy significativas y su definición depende de factores que exceden las incumbencias del Consultor.

Con el fin de agilizar las decisiones referidas y otras de igual importancia, se acompaña un listado - no taxativo - de las cuestiones a determinar por los Organos del Tratado antes de iniciar las obras:

1. Programa de obras y licitaciones: definir si se efectúan por tramo o por la totalidad de la vía navegable, en orden a las inversiones posibles y otros factores.
2. Ejecución de las obras de mejoras y mantenimiento: determinar si serán efectuadas por el país único ribereño, por acuerdo binacional cuando pertenezca a dos ribereños limítrofes, o por el organismo de la Hidrovía que se designe.
3. Financiación y pago de las obras, sea por el valor total o parcial de la licitación: definir si estarán a cargo del país que ejecute las obras, o de los países limítrofes ribereños, o del Organismo de la Hidrovía que se determine. Considerar el origen y caracteres identificatorios de los fondos (organismos internacionales, aportes de los países, reembolsables o no).
4. Impacto tarifario: definir el impacto tarifario - no contemplado en los Términos de Referencia - para la financiación total o parcial de las mejoras y su mantenimiento -siendo que actualmente parte de la Hidrovía está sometida a un régimen tarifario de peaje para la navegación y el balizamiento - con el objeto de examinar si es posible establecer repago parcial o total de las obras por el sistema de peaje.

Con relación a este aspecto la Asociación ha efectuado un análisis que figura incorporado en el estudio de División Modal.

5. Sistema de ejecución y contratación de obras: definir según los criterios indicados en a).
6. Régimen legal de la licitación y contratación: definir según los criterios indicados en b).

Desde el punto de vista semántico y de la ingeniería, la futura implementación de las obras no significa otra cosa que la implementación del Proyecto, pues, sin ellas el Proyecto no tendría vigencia.

Consecuentemente, el planteo de variantes o alternativas indicadas precedentemente para las modalidades contractuales, financieras y legales del proyecto de mejoras y las definiciones que se formulen, son sustancialmente concurrentes para la organización administrativa y operativa necesaria para la implementación del Proyecto.

Estas definiciones no están incluidas, hasta el presente, en los documentos que componen el Marco Institucional de la Hidrovía, por lo que se estima necesario su establecimiento por las Autoridades de la Hidrovía.

Por el contrario, las Convenciones y Protocolos que rigen las acciones de las respectivas Comisiones para la Navegación del Rhin y el Danubio, contienen definidas prescripciones sobre esas materias, según se desprende de sus contenidos (ver Punto 3 y Anexos I y II).

Veamos sintéticamente las alternativas instituídas por dichas Convenciones, para las cuestiones principales de que se trata:

1. Ejecución de las obras de mejoras y mantenimiento:

- Rhin - A cargo de los Estados ribereños, según competencia territorial.
- Danubio - A cargo de los Estados ribereños, según competencia territorial.
En el caso de que algún Estado no esté en condiciones de ejecutar los trabajos éstos serán hechos por la Comisión.

2. Financiación y pago de las obras:

- Rhin - A cargo de los Estados ribereños, según competencia territorial.
- Danubio - A cargo de los Estados ribereños, según competencia territorial.
En el caso de que un Estado no esté en condiciones de afrontar los gastos, serán a cargo de la Comisión.

3. Derechos de navegación y balizamiento (tarifas de peaje).

- Rhin - No se perciben.
- Danubio - Se perciben. Se establecen en función de su costo de mantenimiento. Las tasas son fijadas con intervención de la Comisión.

Además de las alternativas señaladas se hace notar que el Artículo 28 de la Convención del Rhin, establece el compromiso de los Estados ribereños de ejecutar las obras de navegación, y el Artículo 29 lo extiende al caso de tramos compartidos por dos Estados. En la Convención del Danubio, el Artículo 3 establece el mismo compromiso para los Estados participantes de esa Hidrovía estipulando - para mayor garantía -, en el Artículo 4, que si algún Estado no estuviese en condiciones de ejecutar las obras de su competencia, éstas sean efectuadas por la Comisión creada por esa Convención.

En lo referente a la ejecución de obras de navegación en la Hidrovía Paraguay - Paraná sólo existen en la actualidad acuerdos bilaterales entre Argentina - Paraguay y Argentina - Uruguay, además de las legislaciones internas de esos países, por los cuales existe un compromiso, quedando de hecho asegurado el mantenimiento de la vía navegable entre Asunción y el Río de la Plata, incluyendo los canales de navegación en este último.

No existen disposiciones semejantes para el tramo del Río Paraguay entre Asunción y Corumbá, y aguas arriba de Corumbá.

El Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná del 26 de junio de 1992, suscripto por los Cancilleres de los cinco Estados ribereños no contiene, en sus disposiciones, ningún compromiso de esos Estados, semejante a los tomados por los Estados participantes de las Convenciones del Rhin y del Danubio, de ejecutar y mantener las obras de navegación de la Hidrovía.

Según se indica en el informe relativo al análisis de División Modal, en la parte referente a la descripción de la "Situación Actual", o "Situación sin Proyecto", se da por sentado que existe de hecho un compromiso ineludible de los Estados ribereños de mantener una vía navegable en el tramo de la Hidrovía aguas abajo de Corumbá. Ese compromiso, como se ha visto, se encuentra formalmente documentado por Acuerdos bilaterales sólo en el tramo aguas abajo de Asunción, pero debería existir también en el tramo superior hasta Corumbá.

Lo que está involucrado en esto es una cuestión de garantía, de vital importancia para las actividades económicas y comerciales en el área de influencia.

En efecto, el cumplimiento de los pactos comerciales de exportación e importación, así como el mantenimiento de precios y fletes de mercaderías, sólo pueden tener credibilidad suficiente en los mercados nacionales e internacionales si existe una garantía suficiente de mantenimiento de la vía navegable, y ésta depende del compromiso formal de los Estados Miembros de ejecutar y mantener las obras respectivas.

Deberá verificarse mediante análisis de derecho constitucional internacional y acordarse, según la legislación de los cinco países, si el compromiso indicado

debe tomar la forma de un Tratado con ratificación de los Congresos, o si es suficiente una extensión del Acuerdo existente a nivel de Cancillerías.

4.3 RECOMENDACIONES

Sobre la base de la documentación analizada y bibliografía obtenida por el Consultor, practicado su análisis y evaluación, y planteadas las alternativas de modo que requieren definiciones propias del Comitente, se formulan las **Recomendaciones** o sugerencias que se estiman oportunas para la futura Implementación del Proyecto, de acuerdo con las siguientes consideraciones:

Los instrumentos convencionales que rigen actualmente las relaciones entre los cinco países integrantes de la Cuenca del Plata -ribereños de la Hidrovía- tratan, como se ha visto, gran cantidad de cuestiones relativas a los objetivos básicos, formas de representación de las Partes, creación de los Organos del Programa y establecimiento de sus funciones y - a través de los Protocolos y Reglamentos - temas específicos que hacen a la normativa general de asuntos relacionados con la navegación y su seguridad.

Se ha señalado ya que esos instrumentos han servido eficientemente para desarrollar las acciones primarias y que a partir del momento que se cuente con los resultados de los estudios de factibilidad de ingeniería y los proyectos de mejoras con sus costos estimados, se iniciará una nueva etapa.

Esta etapa, eminentemente ejecutiva, tendrá como objetivos prioritarios la realización de las obras, su contralor, y la administración posterior del sistema de navegación.

Evidentemente, una más amplia y distinta demanda de funciones deberá ser incorporada, por lo que se hará necesario establecer definiciones concretas de las Partes Signatarias de los Acuerdos, para que la puesta en marcha del Proyecto y su implementación pueda hacerse efectiva.

A tales fines, se recomiendan las acciones siguientes:

4.3.1 Recomendaciones generales

Estas recomendaciones son hábiles y necesarias, dada su aplicación general, cualquiera sean las alternativas de modo, que se escojan para la ejecución de las obras y cualquiera la organización administrativa e institucional que finalmente se adopte.

La Asociación considera, con carácter de recomendación primera y principal, que el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná, del 26 de junio de 1992, debería ampliarse mediante el compromiso formal de los cinco

Estados Miembros de ejecutar y mantener las obras que permitan asegurar la navegabilidad de la Hidrovía en toda su extensión.

Asimismo se recomienda principalmente:

- a) Evaluar - por intermedio de las Autoridades competentes - la conveniencia de ampliar las atribuciones y obligaciones del Organo Político - CIH - y/o del Organo Técnico - Comisión del Acuerdo -, para adaptar esos organismos a las nuevas funciones ejecutivas que demandará la implementación del Proyecto.
- b) Evaluar - paralelamente - la conveniencia de establecer un Ente de los Países Signatarios - de carácter semejante (incluyendo personalidad jurídica) a los existentes en otros sistemas hidrográficos afectados a la navegación. Vgr.: Comisión Central para la Navegación del Rhin, Comisión del Danubio, Comisión del Río de la Plata, Comisión Mixta Internacional CANADA - EEUU, Comisión Técnica Mixta de las Aguas del Nilo, Comisión del Río Indo, Comisión del Río Niger, etc.
- c) Definir - antes de encarar la ejecución de las obras las cuestiones relacionadas con los modos de ejecución de las obras, financiamiento y pago de las obras, etc, según el planteo de alternativas del apartado 4.2.
- d) Incluir para la definición anterior las cuestiones relacionadas con la evaluación del Impacto Tarifario y la de las consecuencias de los Acuerdos bilaterales preexistentes entre los Países ribereños de la Hidrovía, en particular el de Argentina - Paraguay del 15 de julio de 1969.
- e) Evaluar la posibilidad de acordar entre la totalidad de las Partes Signatarias la obligación de no contaminación de la Hidrovía con líquidos cloacales no tratados, efluentes químicos, etc, estableciendo la reglamentación y vigilancia de común acuerdo y en forma operativa (Vrg.: Acuerdo Comunidad Económica Europea y Comisión del Rhin).

4.3.2 Recomendaciones particulares

Las cuestiones a definir referidas a la ejecución de las obras incluídas en el Proyecto están planteadas en el listado no taxativo incorporado en 4.2 y atañen particularmente a los aspectos operativos siguientes:

1. Programa de obras y licitaciones.
2. Responsabilidad de la ejecución de las obras de mejoras y mantenimiento.
3. Financiación y pago de las obras, sea por el valor total o parcial de la licitación.

4. Impacto Tarifario.
5. Sistema de ejecución y contratación de las obras.
6. Régimen legal de la licitación y contratación.

La opinión de la Asociación sobre esos aspectos operativos y sus recomendaciones se explicitan a continuación:

1. Programación de las Obras

Seguramente este aspecto resultará el de más compleja resolución dentro de la Implementación del Proyecto Hidrovía, debido a la cantidad de factores y opiniones que intervendrán en su establecimiento.

Las obras de ingeniería, consistentes en dragados, derrocamientos y señalización de la vía navegable han sido proyectadas por el Consultor de los Módulos A y B1, y los estudios de impacto ambiental realizados por el Consultor del Módulo B2.

Los resultados de ambos estudios y las acciones a emprender deberán ser compatibilizados en un programa que considere la oportunidad de las obras, plazos y secuencias, disminución de impactos, posibilidades económicas y financieras, intereses de los países, etc.

Es aconsejable que el Programa cuente con la aprobación de los Organos del Acuerdo.

Se recomienda:

- La intervención de "la Comisión" u otro organismo que corresponda para que los Países Miembros puedan expresar sus opiniones al respecto y el CIH cuente con el asesoramiento técnico necesario para emitir dicha aprobación.

2. Responsabilidad de la ejecución de las obras de mejoras y mantenimiento

En razón de las acciones ejercidas en forma independiente - durante muchos años en amplios sectores de la Hidrovía - por los países ribereños; considerando la vigencia de acuerdos bilaterales entre los países en algunos tramos, la existencia y experiencia de Organismos Nacionales con infraestructura de personal y equipos disponibles o, bien, de compromisos contractuales - por concesión de obra pública - para el dragado y señalización.

Se recomienda:

- Que la responsabilidad de la ejecución y financiación de las obras sea asumida por los países en su conjunto a través de Acuerdos Multilaterales.
- Que tal recomendación, pueda aplicarse en forma separada a los Tramos Asunción - Nueva Palmira y Canal Tamengo - Corumbá-Asunción.
- Esta recomendación no invalida la posibilidad de que cualquiera de los países intervinientes realice las obras en el tramo en que el río cruce su territorio.

3. Financiación y pago de las obras, sea por el valor total o parcial de la licitación.

El Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata - FONPLATA -está siendo sometido a una reestructuración tendente a incrementar su capacidad operativa.

Consecuentemente, es esperable que a través de ese órgano puedan canalizarse las ayudas financieras que los Países Miembros requieran para la ejecución y pago de las obras.

4. Impacto tarifario

Al presente, la República Argentina ha otorgado mediante el sistema de Concesión de Obra Pública los trabajos de dragado y señalización, y el respectivo mantenimiento de la ruta navegable de Santa Fé al Océano, vía Paraná de Las Palmas - Canal E. Mitre y Paraná Guazú - Bravo hasta frente a Nueva Palmira.

El pago de las obras se hace mediante un sistema mixto de pago efectivo parcial y recaudación por la aplicación de una tarifa de peaje.

Por otra parte, la Asociación ha efectuado un análisis tarifario que figura incorporado en el estudio de División Modal.

Sobre esa base, y atento la variabilidad de los precios internacionales de los productos transportados por la Hidrovía y el mantenimiento de una aconsejable competitividad de ese medio para el transporte,

Se recomienda:

- Que previo al establecimiento de tarifas por servicios de dragado y señalización por parte de los países responsables de las obras de mejoras y mantenimiento de la Hidrovía, se someta a la consideración de la Comisión

del Acuerdo o Ente que haga sus veces, los pliegos de la licitación con el correspondiente análisis de impacto tarifario al momento de su puesta en marcha, para servir a una apreciación de la factibilidad económica de los valores propuestos.

5. Sistema de ejecución y contratación de las obras.

Si bien cada país es libre de ejecutar las obras por el sistema que considere más eficiente desde su punto de vista y necesidad, debe evitarse que se involucren modificaciones al régimen del río o se ponga en peligro la seguridad de la navegación o se causen impactos ambientales no admisibles.

Para la implantación de un sistema tarifario, cabe la recomendación del párrafo anterior.

A fin de optimizar la ejecución de las obras entre los Países Miembros y atento el principio de integración que rige el Acuerdo de Transporte Fluvial,

Se recomienda:

- Toda obra de dragado, señalización, encauzamiento, etc. de la vía navegable debería ser realizada bajo un acuerdo del conjunto, de manera tal de tener un sistema único y armónico que responda a un programa secuencial de ejecución adecuado.

6. Régimen legal de la licitación y contratación.

Se recomienda:

- El régimen legal para la contratación de mejoras a la Hidrovía debe ser el que se acuerde entre los Países Integrantes.

5. ESTRUCTURA INSTITUCIONAL RECOMENDADA - ALTERNATIVAS COMPARADAS

5.1 CONSIDERACIONES GENERALES

En el apartado 4.1 se ha efectuado el **Análisis de la Organización Institucional Actual**, correspondiente a la documentación oficial vigente hasta el 08/12/95 inclusive.

Sobre esa base el Consultor interpretó en un organigrama tentativo (fig. 1) la situación institucional para ese estadio, indicando sintéticamente la integración y funciones de los diversos organismos con sus interrelaciones, que a la fecha indicada quedaran - en general - sujetos a estudios de eventuales transformaciones.

Es notorio que a partir de la IVa. Reunión de Cancilleres y otras simultáneas de los diversos órganos del Acuerdo, ocurridas los días 6 a 8 de Diciembre de 1995 en Punta del Este (R.O.U.), se dió oficialmente un buen paso adelante, tanto por el espíritu práctico que primara en las Reuniones como por el contenido de las Resoluciones, dirigidas a lograr transformaciones operativas en la estructura institucional vigente hasta esa fecha.

Pero, de todo lo instituído en esa oportunidad quizás resulte lo más sobresaliente la sanción del **Reglamento Interno de la Comisión del Acuerdo** y la definición e incorporación al organigrama operativo de las **Secciones Nacionales** formadas por los representantes de los Organismos Nacionales.

Si bien el Reglamento Interno no especifica en detalle todas las funciones de "la Comisión", está claro que dentro de las atribuídas sintéticamente (ver Artículo 5, incisos d), e) y g) del Reglamento), caben otras derivadas que podrán ser posteriormente explicitadas y reglamentadas específicamente mediante la intervención del CIH, de modo tal que "la Comisión" pueda cumplir sus cometidos de Órgano Técnico del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná con mayor eficiencia.

Como se verá más adelante la propuesta básica o alternativa recomendada por el Consultor está apoyada - como no podría ser de otra manera - en los antecedentes y elementos analizados hasta aquella fecha, revistiendo el carácter de hipótesis elegible sujeta a evaluación, aceptación, modificación o rechazo de los Organos del Tratado, del Acuerdo o de los Países Miembros.

Asimismo, se hace notar que:

- La Estructura Institucional Recomendada en este Informe Final y sus variantes o alternativas están basadas en los antecedentes disponibles examinados y en las acciones y documentos producidos por los Organos del Tratado de la Cuenca del Plata y del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná hasta el 08/12/1995.
- Otros hechos, eventualmente ocurridos entre esa fecha y la entrega del presente, no son de conocimiento de esta Asociación.
- Se advierte que la Implementación de Proyecto implica aún un proceso dinámico de toma de decisiones y adecuación de las estructuras institucionales y operativas por parte de dichos órganos, que van más allá del tiempo y obligaciones del presente informe, estimando - sin embargo - que las recomendaciones y proposiciones aquí vertidas coadyuvarán al objetivo de hacer factible la implementación requerida.

5.2 ESQUEMA FUNCIONAL PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UN ENTE EJECUTIVO Y ADMINISTRADOR DE LA HIDROVÍA

De los análisis y consideraciones efectuados hasta aquí surge con claridad que la organización institucional actual - tal como está planteada - no resulta hábil ni suficiente para llevar a cabo la implementación de las obras de mejoras, ni las tareas de administración y control del sistema hidrográfico navegable de la Hidrovía Paraguay - Paraná según la normativa del Acuerdo de Transporte Fluvial, sus Protocolos y Reglamentos, a menos que se introduzcan las transformaciones necesarias.

Si bien el Marco Institucional vigente conlleva los propósitos conducentes a dicha finalidad, ninguno de sus órganos constitutivos poseen, la personería jurídica y capacidad económica necesarias para ejercer las funciones y actividades de un ente ejecutivo, consistentes - básicamente - en el ejercicio de tareas de programación, ejecución y control de características similares a las de otros organismos internacionales analizados en el contexto de este estudio.

En efecto, como están descriptas en su Estatuto las funciones y atribuciones otorgadas al CIH resultan de carácter general y carecen de la especificidad requerida para las futuras etapas de implementación del proyecto, administración y control del sistema. Sus funciones son de carácter político-legislativo y - en cierto grado - de planeamiento. Más, si bien han servido con eficiencia en las primeras etapas del Proyecto resultan insuficientes para el desarrollo de las siguientes.

En cuanto a la Comisión del Acuerdo u Organo Técnico del Tratado de Transporte Fluvial, las funciones asignadas son las de "aplicación, seguimiento y desarrollo del Acuerdo". Esta forma simplificada de asignación de funciones,

aunque ampliada en cierto modo con la introducción de las Secciones Nacionales por su reglamentación posterior, tampoco alcanza a cubrir en forma taxativa las funciones requeridas para un ente ejecutivo.

Por lo tanto, se impone la necesidad de establecer un Ente Ejecutivo conjunto de los cinco Países con capacidad jurídica y económica, dotado de las atribuciones y funciones específicas necesarias y con autoridad suficiente para su desenvolvimiento eficaz.

Dando por descontado que la hipótesis de la solución multilateral cuenta con el interés de los Países Integrantes del Acuerdo de Transporte Fluvial, el Ente a establecer debería quedar constituido mediante una Convención o acuerdo documental especialmente suscripto por los Cancilleres de la totalidad de los Países y ser dotado de un Estatuto con especificación detallada de su estructura institucional, atribuciones y funciones específicas.

Por otra parte, luego de los análisis efectuados a lo largo de Punto 2 relativos al Marco Institucional vigente (incluidos los acuerdos bilaterales y la normativa sobre medio ambiente existentes hasta la fecha), los correspondientes a la Estructura Institucional de otros Sistemas Hidrográficos Internacionales Navegables de Características Similares - Punto 3 - y las evaluaciones y recomendaciones practicadas en el Punto 4, acerca de las cuestiones de modo u operativas a tener en cuenta para la Implementación del Proyecto, la opinión final de esta Asociación es concluyente respecto de la necesidad de establecimiento de un Ente Ejecutivo Multilateral o Comisión Administradora de la Hidrovía Paraguay - Paraná que, a su juicio, esté conformado de acuerdo al siguiente esquema mínimo de condiciones, atribuciones y funciones:

1. Objeto, forma y organización institucional del Ente

- El Ente se constituirá con el objeto y compromiso formal de los Países de ejecutar o hacer ejecutar y mantener las obras necesarias para asegurar la navegación y hacer cumplir las normas del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), sus Protocolos y Reglamentos, según su contenido actual y el emergente de regulaciones posteriores.
- El Ente estará dotado de Personería Jurídica Internacional, de conformidad a la legislación del Estado del lugar de su sede. En consecuencia tendrá capacidad para contratar y ejercer los actos económicos que se establezcan en su Estatuto.
- La sede del Ente será la que se establezca en la Convención o Estatuto, pudiendo ser cambiado el lugar por decisión tomada por mayoría de votos de todos sus miembros.

- El Ente tendrá su pabellón y la obligación de enarbolar el mismo en los locales oficiales y en los barcos de la Hidrovía.
- El Ente tendrá la facultad de establecer oficinas especiales en las sedes de los otros Países, cuando así lo aconsejen razones operativas.
- La Autoridad del Ente se integrará con un Delegado por cada país perteneciente a la Hidrovía, y un suplente por cada uno, los que conformarán la "Comisión Administradora de la Hidrovía" (u otra designación que se establezca), pudiendo variar en su constitución según la alternativa que finalmente sea escogida por los Países Signatarios del Acuerdo.
- En principio la Comisión estará constituida por un Presidente, un Vicepresidente, un Secretario y dos Vocales. Estos cargos serán rotativos según el orden alfabético de los Países y durarán dos años.
- El Presidente dirigirá los debates, representará a la Comisión y velará por la ejecución de las decisiones y buen funcionamiento de ésta.
- Las decisiones serán tomadas por unanimidad de votos de todos sus miembros.
- El Secretario tendrá a su cargo el Secretariado de la Comisión y el manejo del personal integrante del mismo, que se constituirá con un Subsecretario Técnico, un Subsecretario Administrativo-Legal y con profesionales de las especialidades inherentes al contralor y administración de la Hidrovía. El Estatuto establecerá las normas de integración del Secretariado, siendo condición que el personal sea elegido en forma equilibrada entre personas idóneas que propongan los Países.
- La Comisión podrá constituir a título temporario o permanente los órganos de trabajo que sean necesarios.
- La Comisión decidirá con respecto a la organización de los trabajos internos y de su Secretariado. Celebrará por lo menos seis sesiones ordinarias por año y las extraordinarias que se requieran, estableciendo previamente su reglamento interno de funcionamiento.
- Los miembros de la Comisión y sus funcionarios gozarán de inmunidad diplomática.

- Al término del mandato de cada Presidente la Comisión facilitará una auditoría técnica y económica que será efectuada por el CIH o por terceros designados por éste.

2. Atribuciones, funciones y obligaciones del Ente y de los Países Integrantes.

La Convención o el Estatuto deberán contener las atribuciones, funciones y obligaciones de la Comisión y las de los Países Integrantes, según el siguiente esquema:

a) Del Ente

- Velar por la ejecución de las disposiciones de la Convención.
- Examinar las quejas sobre aplicación de la Convención y Reglamentos acordados entre los Países Integrantes y medidas tomadas de común acuerdo.
- Deliberar sobre las proposiciones de los gobiernos de los Países Integrantes concernientes a la navegación de la Hidrovía y a las eventuales modificaciones de la Convención y Reglamentos.
- Proponer a los organismos jerárquicos superiores de la Hidrovía -CIH- las modificaciones de la Convención o Estatuto que estimen necesarias.
- Intervenir en las controversias o diferendos entre los Estados Signatarios de la Convención, de acuerdo con el régimen que se establezca a ese fin.
- Establecer el programa o plan de trabajos de mejoras a la navegación y el de mantenimiento a ser llevados a cabo por cada País, con su presupuesto estimado y cronograma respectivo, y controlar el cumplimiento de los mismos.
- Establecer la normativa medio ambiental de la Hidrovía y controlar su cumplimiento.
- Gestionar eventuales financiamientos ante organismos internacionales con destino a las obras a ejecutar por los Países o las que eventualmente se ejecuten por el Ente.
- Fijar con antelación el Presupuesto Anual del Ente para el año siguiente y los montos de participación de cada país.

- Efectuar los requerimientos de fondos a los Países para el caso de que alguno de ellos no realice las obras a su cargo, y efectuarlas o hacerlas ejecutar por terceros cuando la operatividad de la Hidrovía lo requiera con carácter de urgente.
- Efectuar los estudios técnicos que se requieran - por sí o por terceros - para la introducción de nuevas obras de mejoras, sometiendo sus resultados a los Países Integrantes - por intermedio del CIH a la Comisión del Acuerdo/Secciones Nacionales - para su consideración y autorización de común acuerdo.
- Programar y supervisar la ejecución de los trabajos de establecimiento de la base geodésica, unificación del elipsoide de referencia, relevamientos batimétricos periódicos, vuelos aerofotogramétricos, creación de un Sistema de Información Geográfica, vinculación geodésica de las estaciones limnigráficas, instalación de limnigramas digitales con teletransmisión de información y establecimiento de secciones de control para realización de aforos periódicos.
- Coordinar la actividad de los servicios hidrometeorológicos sobre la Hidrovía, publicar un boletín hidrológico único y reunir los datos estadísticos relativos a la navegación.
- Hacer publicar periódicamente para las necesidades de la navegación las rutas, cartas de navegación, etc, con las mejoras introducidas en el período.
- Efectuar las estadísticas de carga de la Hidrovía.
- Establecer el Banco de Datos y Biblioteca de la Hidrovía.
- Elaborar y elevar al CIH y por su intermedio a los Países Signatarios una memoria anual de la labor desarrollada.

b) de los Países Integrantes

- Los Países ribereños de la Hidrovía se obligarán a la realización de los acuerdos multilaterales para realizar las obras de mejoras a la navegación y de señalización que se programen, en los plazos y bajo las especificaciones determinadas por la Comisión, cuando así haya sido determinado.
- Los gastos inherentes a dichos desarrollos técnicos serán soportados por los Países Integrantes en la proporción que se determine y de acuerdo a pautas a establecer (frente de ribera, uso de transporte, etc.).

- Para las acciones de mantenimiento - ejecución y gastos que originen - serán válidos los mismos criterios que para las obras de apertura o implementación inicial.

En relación a lo precedente se recomienda, por último, dar cabida, en lo que se refiere a la ejecución, pago y financiamiento de las obras de navegación, al concepto de Concesión de Obra Pública. Una concesión podrá extenderse conjuntamente a tramos de jurisdicción individual y compartida, sin afectar el ejercicio de la soberanía territorial dentro de los límites nacionales. El concepto permite, como consecuencia más importante, dividir las responsabilidades de pago y financiamiento de las obras, de acuerdo al uso previsto de las mismas por cada participante, en condiciones que podrán ser negociadas y establecidas en los Acuerdos a ser celebrados entre los países interesados.

Veamos las funciones y organización oficialmente establecidas para esos dos organismos:

Hasta aquí se ha desarrollado - en forma esquemática - la opinión de la Asociación en materia de organización, atribuciones y funciones del eventual Ente Ejecutivo que servirá a la administración y control de la implementación de las obras y del régimen de navegación de la Hidrovía.

Lo indicado taxativamente no cierra el camino a otras alternativas o variantes referidas al modo y responsabilidad de ejecución de las obras de capital y mantenimiento, tal como han sido explicitadas anteriormente (ver 4.2.), ni a otras alternativas de constitución del Ente como las que se plantean más adelante.

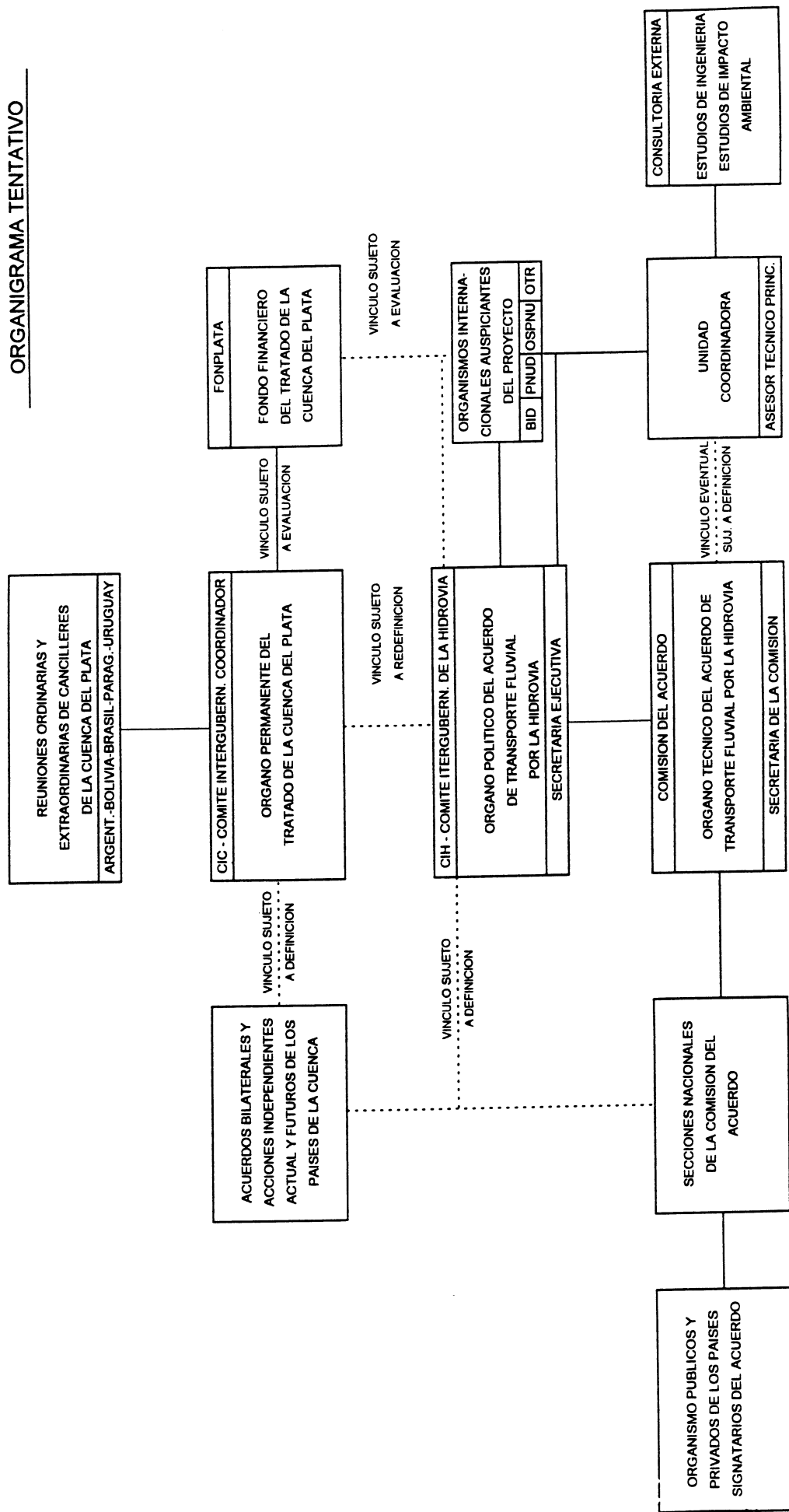
5.3 ALTERNATIVA BASICA O RECOMENDADA

Se ha señalado ya en las Consideraciones Generales efectuadas en el apartado 5.1, que la situación institucional actual de la Hidrovía resulta de lo estatuido en la documentación oficial emitida por los órganos del Tratado y del Acuerdo hasta el 8 de diciembre de 1995.

Asimismo se ha destacado que la propuesta de la Asociación para una Alternativa Básica a recomendar para la organización institucional futura de la Hidrovía, debería apoyarse en la situación oficial existente incorporando las transformaciones que a su juicio resultan necesarias para lograr la operatividad ejecutiva demandada por la Implementación del Proyecto.

Respecto de esa situación el organigrama de la fig. 1 incluye la interpretación que efectuara de la misma esta Asociación y la descripción sintetizada de la organización y funciones de sus órganos constitutivos, haciéndose notar que en la Reunión de Punta del Este del 7-12-1995 se aprobó el Reglamento Interno de

ORGANIGRAMA TENTATIVO



-Figura 1-

la **Comisión del Acuerdo** u **Organo Técnico del Acuerdo de Transporte Fluvial** por la Hidrovía Paraguay - Paraná, estableciendo que los Delegados de los Estados Miembros que constituyen "la Comisión" deben, asimismo, integrar las **Secciones Nacionales** de los países Signatarios.

Para mejor ilustrar, veamos las funciones y organización oficialmente establecidas para esos dos organismos:

1. Comisión del Acuerdo

Las **Funciones** de la Comisión del Acuerdo están definidas - de una manera general - por los Artículos 22 y 23 del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná, y por el Artículo 5 de su Reglamento Interno, aprobado el 06/12/1995.

Particularmente en el orden operativo el Reglamento de la Comisión establece en sus incisos:

- "d) Llevar información actualizada sobre las materias reguladas por el Acuerdo, entre otras, sobre el estado de navegabilidad del río y del elenco de embarcaciones de la Hidrovía, de acuerdo con la información proporcionada por los Estados Miembros."
- "e) Llevar estadísticas de carga y toda otra información que sea necesaria para el buen funcionamiento de la Hidrovía."
- "f) Mantenerse informada de toda medida legislativa o administrativa adoptada por los Estados Miembros que tenga efecto sobre la aplicación del Acuerdo, evaluar su alcance y formular propuestas vinculadas a ellas."
- "g) Asistir al CIH."

2. Secciones Nacionales.

Esta nueva figura, incorporada recientemente (06/12/1995) al Marco Institucional de la Hidrovía por el Reglamento Interno de la Comisión del Acuerdo, es un hallazgo práctico para el proceso de integración operativa de la Hidrovía.

Los integrantes de las **Secciones Nacionales**, por su doble relación, representantes de los **Organismos Nacionales** competentes, por un lado, y, por el otro como representantes de las Secciones Nacionales e integrantes de la Comisión del Acuerdo, resultan el nexo ideal entre los Países Miembros y ese ente integrador.

De lo dicho se sigue que la Comisión del Acuerdo, o el ente ejecutivo que haga sus veces, resultaría el órgano obligado por el marco legal vigente para asumir las funciones y responsabilidades establecidas en el Acuerdo y el Reglamento y que - a ese mérito - sus funciones y atribuciones deberían ser ampliadas, detalladas y reglamentadas por el CIH, que es el órgano competente a tales efectos, o mediante una Convención o Acuerdo entre los Países Miembros.

De ese modo se evitarán eventuales conflictos de interpretación y superposición de funciones - de por sí onerosas - y se logrará el consenso necesario para el proceso de integración operativa, objetivo práctico principal del Tratado de la Cuenca del Plata y del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná.

Esta tarea de perfeccionamiento - de indudable magnitud - demandará un lapso considerable y podrá ser llevada a cabo por grupos técnicos ad-hoc de los Países Miembros, o por Delegados de las Secciones Nacionales y, o, por consultores contratados a ese fin, los que deberán trabajar en estrecha "cooperación con las organizaciones responsables de los países participantes y con el CIH", tal como fuera previsto - lúcidamente - en el ítem III.13. de los Términos de Referencia del Módulo A, lo cual - lamentablemente - no pudiera concretarse por causas ajenas a esta Asociación.

En lo que respecta a la **Organización** de la Comisión del Acuerdo o ente ejecutivo a establecer, es opinión del Consultor que ella debería adecuarse a las funciones y atribuciones detalladas que se requieren necesarias y se le otorguen en definitiva.

El esquema de funciones básicas previsto en el Reglamento Interno debería ser consolidado con algunas transformaciones, aconsejables desde el punto de vista operativo y organizacional. Como ser, el otorgamiento de Personería Jurídica - que implicará facilidades para contratar estudios, personal, equipos y otras ventajas operativas -, la ampliación del término de ejercicio de las funciones del

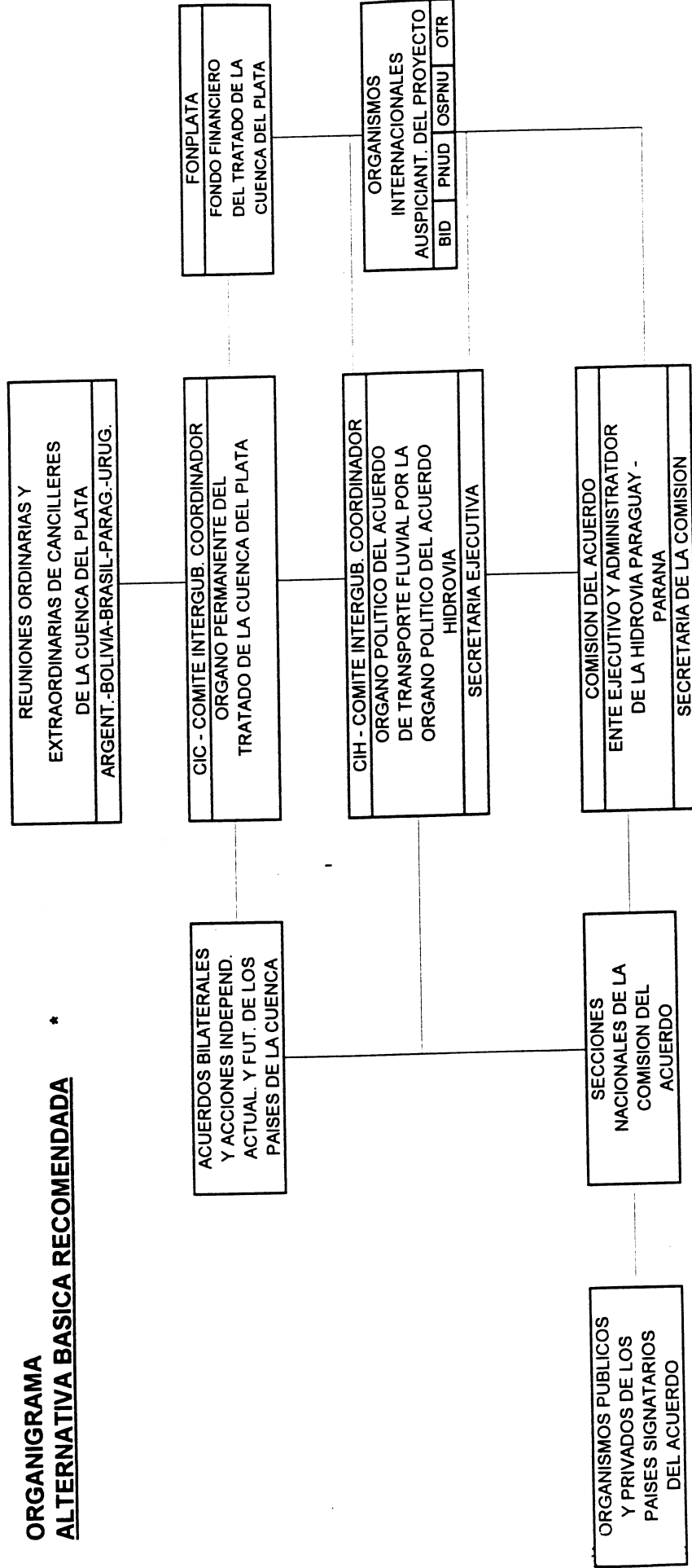
Presidente o Delegado Ejecutivo de 1 a 2 años, la incorporación al secretariado de responsable técnico, administrativo, legal y medio ambiental, y un cuerpo especializado competente en ese tipo de tareas y otras transformaciones que surjan de los estudios recomendados anteriormente, para los que aconsejamos tomar en consideración lo manifestado por el Consultor en el apartado 5.2 - ESQUEMA FUNCIONAL PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UN ENTE EJECUTIVO ADMINISTRADOR DE LA HIDROVIA.

De lo expuesto, resulta que la Alternativa Básica Recomendada por la Asociación, no es otra que la existente actualmente con las debidas adecuaciones en las atribuciones, funciones y organización según están esquematizadas en 5.2, y las que finalmente resulten de los estudios a realizar para la constitución del Ente Ejecutivo Administrador de la Hidrovia a partir de la transformación de la Comisión del Acuerdo.

El organigrama que se acompaña para la Alternativa Básica es similar al de la Figura 1, donde aparece la Comisión del Acuerdo que, como se ha dicho deberá sufrir las adecuaciones del caso para constituirse en el Ente Ejecutivo que se requiere para la implementación y administración del Proyecto Hidrovia.

La Figura 2 sintetiza el organigrama de la Alternativa Básica Recomendada

ORGANIGRAMA **ALTERNATIVA BASICA RECOMENDADA**



- EL ENTE se establece a partir de la Comisión del Acuerdo como un nuevo órgano ejecutivo y administrador de la Hidrovía con personería jurídica internacional. EL CIH permanece como órgano de control y decisión superior de los Países, debiendo contemplarse la nueva situación para redefinir las funciones e interrelaciones de ésta con el ENTE y con los órganos del Tratado de la Cuenca del Plata y del Acuerdo de Transporte Fluvial.

- Figura 2 -

5.4 OTRAS ALTERNATIVAS

Contemporáneamente la Asociación ha analizado otras alternativas de estructura institucional que puedan resultar en organizaciones aptas para el desarrollo ejecutivo del Proyecto Hidrovia y la administración del sistema.

En todos los casos, al igual que en la Alternativa Básica Recomendada, se ha partido de las premisas siguientes:

- 1- Que se respete la vigencia de los órganos jerárquicos superiores del Tratado y del Acuerdo válidos al 8/12/95.
- 2- Que las transformaciones o adecuaciones que se introduzcan para el establecimiento del Ente consideren sustancialmente lo detallado en el “Esquema funcional para el establecimiento de un Ente Ejecutivo y Administrador de la Hidrovia (Punto 5.2)”, a menos de que estudios o decisiones posteriores aconsejen lo contrario.

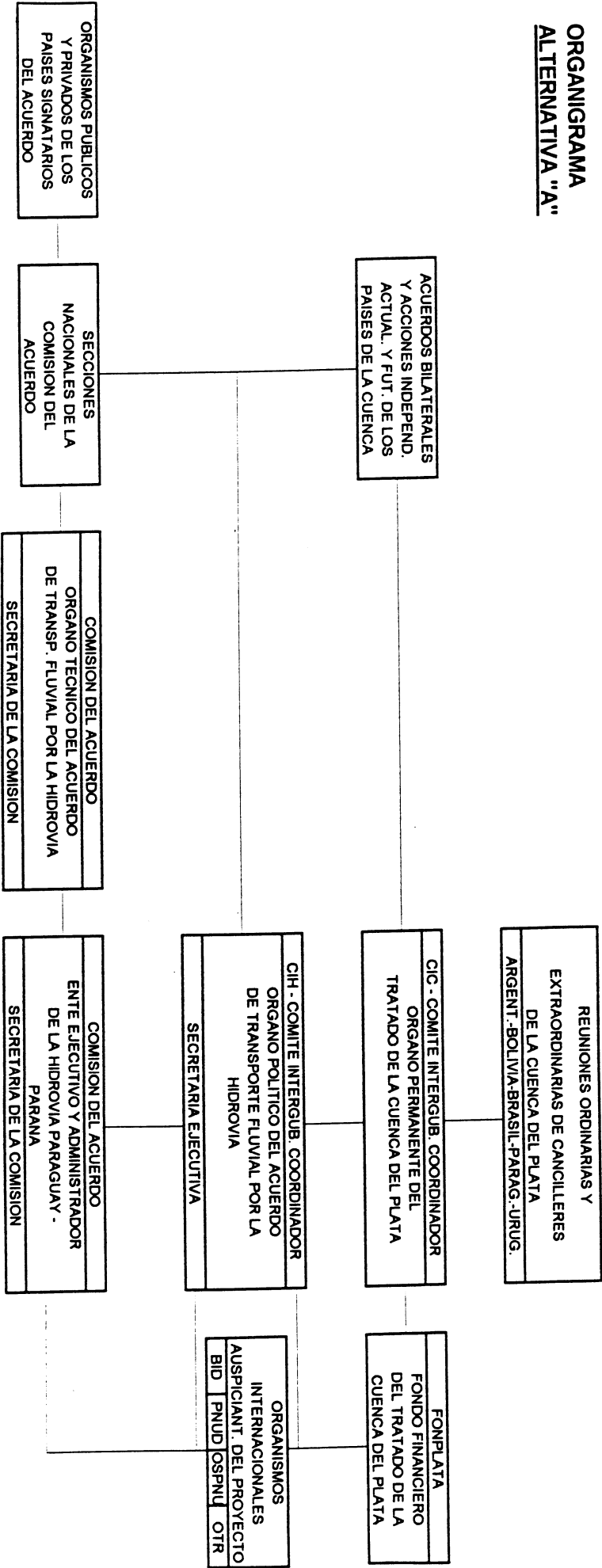
ALTERNATIVA “A”

En la denominada Alternativa “A” se mantienen todos los organismos incluidos en el Organigrama interpretativo de la situación institucional al 8/12/95 (fig. 1 y comentarios), pero introduciendo un nuevo Ente Ejecutivo, con la organización, funciones y atribuciones indicadas en el Punto 5.2.

El Ente planteado sería también semejante al referido en el esquema de 5.2, salvo la permanencia de la Comisión de Acuerdo que debería ser acotada en sus funciones o eliminada representando un caso similar al de la Administración del Rhin y del Danubio.

La figura 3 contiene el organigrama correspondiente a esta alternativa.

**ORGANIGRAMA
ALTERNATIVA "A"**



- EL ENTE se establece como un órgano ejecutivo y administrador de la Hidrovia con personería jurídica internacional. El CIH ya la Comisión del Acuerdo permanecen dentro del organigrama, debiendo adecuarse sus funciones básicas e interrelaciones a la situación

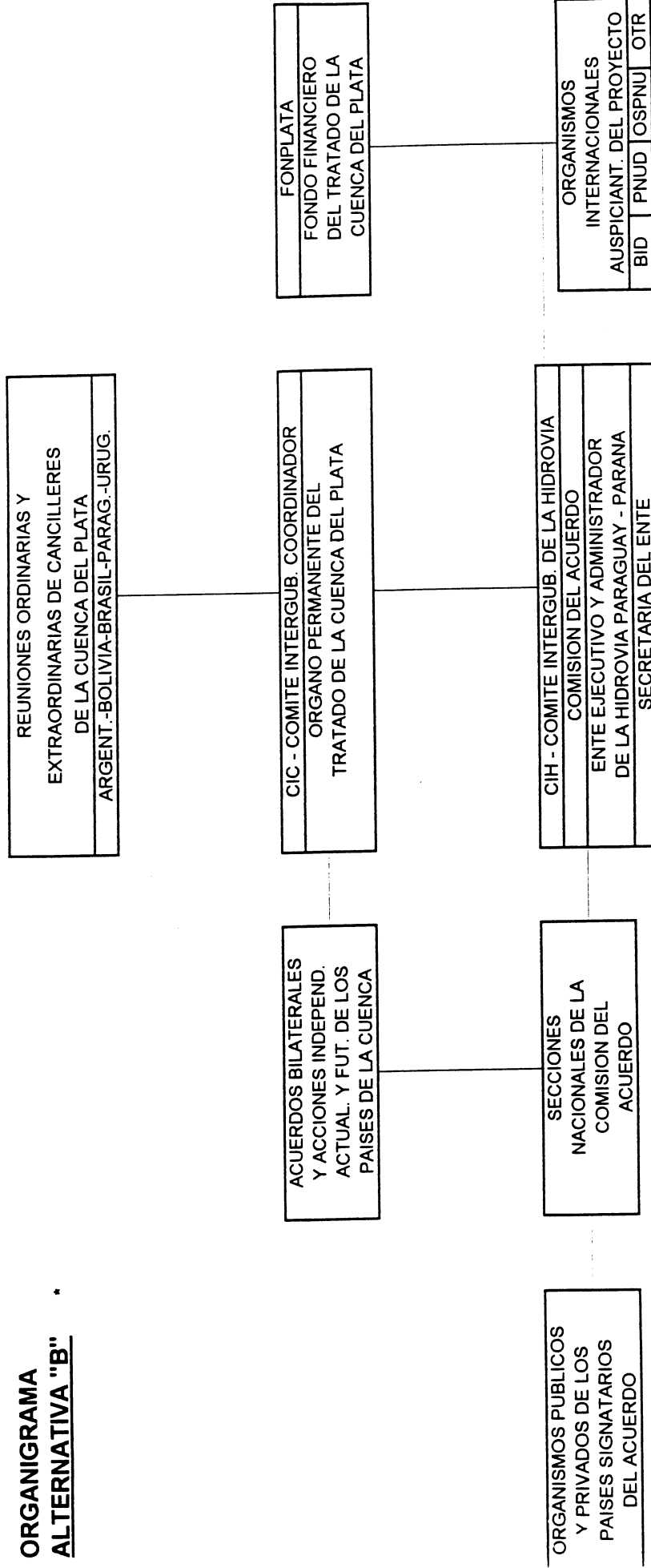
- Figura 3 -

ALTERNATIVA “B”

En esta alternativa se considera la posibilidad de incorporar la “Comisión del Acuerdo” al CIH, operando la fusión del organismo político con el organismo técnico en un solo organismo que tendrá inevitablemente que redefinir sus funciones, organización e interrelaciones para transformarse en el nuevo Ente Ejecutivo y Administrador de la Hidrovia.

La figura 4 muestra el organigrama propuesto para esta alternativa.

ORGANIGRAMA ALTERNATIVA "B"



EL ENTE se establece a partir del CIH ya la Comisión del Acuerdo como un órgano ejecutivo y administrador de la Hidrovia con personería jurídica internacional.

- Figura 4 -

Otra alternativa a mencionar la denominaremos Alternativa “C”, consistente en la transformación del CIH en un Ente Ejecutivo que concentre su actual vigencia de órgano político y las atribuciones técnicas de la Comisión del Acuerdo ampliadas según el Esquema funcional indicado en 5.2.

Esta alternativa es, en el fondo, muy similar a la Alternativa “B” planteada anteriormente por el Consultor y podría resultar elegible para los Países Signatarios, debiendo operarse ante tal decisión las transformaciones institucionales del caso.

Dada la similitud indicada se obvia la confección del organigrama y la comparación puntual con las otras alternativas.

5.4.1 Comparación de alternativas

Reconocida la necesidad de un Ente Ejecutivo para la implementación y administración del Proyecto Hidrovia, la comparación de alternativas de estructura institucional solo es factible -a juicio de esta Asociación- sobre la base de los parámetros más significativos, a saber:

- a) Respeto del marco institucional vigente
- b) Ventajas operativas
- c) Economías burocráticas

En cuanto al parámetro a) se reitera, según lo dicho hasta el presente, que el marco institucional vigente puede y debería ser modificado por el CIH para lograr las transformaciones que se requieran, presentando su propuesta a los Países Signatarios para su aprobación. Por lo tanto no debe considerarse su evaluación como un aspecto restrictivo para la ponderación de las alternativas.

Para el caso de las alternativas planteadas, la opinión del Consultor es la siguiente:

Parámetro a) Respeto del marco institucional vigente:

* Alternativa Básica ó Recomendada:

Se mantiene dentro del marco institucional vigente al 8/12/95. La transformación de la Comisión del Acuerdo u Órgano Técnico en un Ente Ejecutivo está prácticamente prevista por las funciones básicas asignadas originalmente y por el Reglamento aprobado oportunamente (7/12/95).

* Alternativa “A”:

No existe previsión dentro del marco institucional acerca de la introducción de un nuevo organismo, aparte de los ya existentes.

* Alternativa “B”

La organización institucional vigente no prevé la transformación del CIH en un Ente Ejecutivo, ni la incorporación al CIH de la Comisión del Acuerdo con sus funciones técnicas.

Parámetro b) Ventajas operativas:

* Alternativa básica recomendada:

Siendo que la Comisión del Acuerdo está integrada por delegados de los países que a su vez deben formar parte de las Secciones Nacionales, queda asegurada la capacidad técnica de esos representantes en el conocimiento operativo de la problemática de la Hidrovia.

* Alternativa “A”:

Los delegados o representantes de los países no tendrían necesidad de pertenecer a organismos técnicos de los mismos, por lo cual no existen verdaderas garantías acerca del conocimiento de los problemas operativos de la Hidrovia.

* Alternativa “B”:

En este caso, si se produce la incorporación de la Comisión del Acuerdo al CIH, quedaría asegurado doblemente el conocimiento de la problemática operativa.

Además la integración de los órganos político y técnico para conformar una “comisión administradora mixta o conjunta”, compuesta por los delegados jefe y titular respectivos permite un trabajo conjunto y también privativo pudiendo desdoblarse en reuniones de Jefes y Titulares de las delegaciones para tratar asuntos específicos.

De esta forma, se lograría una acción efectiva en la administración del sistema, con modificaciones mínimas en el actual esquema operativo y ampliando sus atribuciones. Los delegados alternos de los órganos político y técnico encabezarían las Secciones Nacionales al servicio del Ente Administrador.

Los Estados miembros designarían entonces un delegado de cada órgano (jefe y titular) para conformar el nuevo “órgano administrativo o ejecutivo conjunto” en la Sede que se asigne al mismo, realizando el seguimiento y enlace permanente de las actividades de la Secretaría Técnica (conjunta).

En caso que al Proyecto Hidrovia se le asigne un rol protagónico y promotor en materia ambiental en la región, dicha “comisión administradora” podría incluir un tercer miembro representante del organismo ambiental de cada país. De esta forma se ampliarían las funciones del “órgano técnico” (técnico operativo-fiscal y técnico ambiental) y el alcance correspondiente del Acuerdo en materia ambiental, obviamente dentro del nuevo organismo propuesto.

Parámetro c) Economías burocráticas:

* Alternativa básica recomendada:

Si los delegados a la Comisión del Acuerdo forman también parte del plantel del Ente son evidentes las economías en personal.

* Alternativa “A”:

La institución de un nuevo Ente implica mayores gastos en personal superior.

* Alternativa “B”:

En este caso las economías en personal pueden ser las mayores entre los casos considerados.

5.4.2 Conclusiones

El análisis realizado permite concluir que las alternativas planteadas poseen - entre sí- algunas ventajas comparativas y, por ende, ciertas desventajas:

Alternativa Básica

Desde el punto de vista de la inserción en el marco institucional vigente al 8/12/95 es evidente que, si bien ésta no resulta una condición dominante dadas las posibilidades jurídicas de transformación institucional admisibles, la Alternativa Básica es la que implica menores transformaciones de la misma. Esta ha sido la razón principal por la cual la Asociación ha optado por recomendarla, contando apriorísticamente que por ella resultaría la de mayor consenso probable entre los Países Signatarios.

Al mismo tiempo, se ha considerado que operativamente alcanza -por los conocimientos y experiencia del personal delegado por los Países a la CA- una excelente calificación en esa materia, sin olvidar las ventajas de nexo con las Secciones Nacionales. Lo mismo puede decirse en orden a economías en personal o burocráticas, pues el Ente quedaría constituido básicamente con personal superior ya perteneciente a la CA.

Alternativa “A”

Esta alternativa resulta, a juicio del Consultor, la de menor grado de elegibilidad, en razón de su negativa calificación en los tres parámetros comparativos considerados.

Alternativa “B” y Alternativa “C”

Estas alternativas, de carácter similar en cuanto a su constitución y operación, si bien representan una transformación institucional notable (aunque admitida), poseen ventajas operativas y burocráticas sobre la Alternativa Básica, al reunirse en un solo Ente la experiencia y conocimientos de la dotación de personal superior de ambos órganos del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia.

Además de lo dicho, estas alternativas merecen los siguientes comentarios adicionales:

Los cambios necesarios en la estructura institucional para la implementación del Proyecto, fueron previstos en términos generales y están latentes en el marco jurídico vigente. Sólo resta efectuar los ajustes correspondientes para darle forma adecuada e instrumentarla.

Las bases están dadas en el Acuerdo y en el Estatuto del CIH. Este Organismo es el actor principal en el desarrollo del Proyecto hasta el momento y representa el nivel político, por lo que no puede desligarse de una participación directa y principal en el Ente Administrador de la Hidrovia. La Comisión del Acuerdo (CA), como Organismo Técnico previsto en el Acuerdo, es un actor clave que ha entrado recientemente en escena, con competencia en materia normativa, por lo que no puede sustituir el rol del CIH de competencia en materia ejecutiva, sino complementarlo convenientemente.

La fusión de los dos órganos actuales del Acuerdo implicaría un desdoblamiento de competencias en dos ámbitos: internacional y nacional, cuyas responsabilidades se asignarían al Ente Administrador y a las Secciones Nacionales respectivamente. La Delegación (conjunta) de cada País comprende los dos niveles: político y técnico, correspondiendo la jerarquía mayor al primero. De esta forma los Países designarán los delegados (jefe o Titular y Alternos) representantes en el Ente Internacional y en la Sección Nacional

correspondiente y para cada nivel (político y técnico). De manera que el CIH y la CA actuales se transformarían dando lugar la Organo Administrador de la Hidrovia con el apoyo de las Secciones Nacionales. Se podrá prever una reunión anual de coordinación del Ente con los representantes de las Secciones Nacionales, y una reunión previa preparatoria en cada nivel (político y técnico) para tratar los asuntos específicos. El Ente o Comisión Administradora tendría otras cinco reuniones ordinarias en el año también precedidas de reuniones preparatorias específicas.

Por lo expuesto, se recomienda que durante el proceso de elegibilidad de la Alternativa institucional, sean consideradas muy particularmente las ventajas antedichas y comentarios efectuados con respecto a las alternativas (o alternativa) operacionales referidas aquí.

5.5 SINTESIS DE LAS ATRIBUCIONES JURIDICAS DE LOS PRINCIPALES ORGANOS DEL ACUERDO Y CAPACIDAD PARA LOGRAR LA TRANSFORMACION INSTITUCIONAL REQUERIDA - ACCIONES A EMPRENDER

A lo largo del desarrollo de la presente tarea se han descripto en amplitud las atribuciones y capacidades jurídicas de los órganos del Tratado de la Cuenca del Plata y del Acuerdo de Transporte fluvial, que constituyen el Marco Institucional de la Hidrovía.

Asimismo, se han incluido comentarios y consideraciones acerca del contenido de las disposiciones y resoluciones adoptadas por la IVa Reunión de Cancilleres realizada entre el 6 y el 8 de diciembre de 1995 en Punta del Este, que tuviera como objeto principal decidir los estudios y acciones necesarias para lograr las transformaciones de los diversos órganos existentes, a fin de permitir los debidos avances del proceso de Implementación del Proyecto Hidrovía.

De tales antecedentes son dignos de destacar los aspectos jurídicos-institucionales que se detallan más abajo, vinculados con la elección de la propuesta alternativa de transformación institucional entre las planteadas por la Asociación en los apartados 5.3 y 5.4, u otras que se estimen factibles:

- 1- A partir de las reuniones de Punta del Este el Marco Institucional de la Hidrovía ha quedado sujeto a las modificaciones indicativas emergentes de las Resoluciones relacionadas con las funciones y atribuciones de los órganos constitutivos, sus vínculos e interrelaciones, y a los resultados de los estudios en curso.
- 2- Las transformaciones jurídicas o modificaciones que se requieran para hacer factible la Implementación del Proyecto son potestades indelegables de los

Países Signatarios del Tratado de la Cuenca del Plata y del Acuerdo de Transporte Fluvial.

- 3- “La selección final de la estructura administrativa será responsabilidad del CIH, que es el órgano político del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía” (ver texto en los Términos de Referencia del módulo A del llamado a consultoría)
- 4- “La resolución N° 3 de la IVa Reunión de Cancilleres modificó el Estatuto del CIH, incorporando a su texto original que el CIH elaborará la reglamentación necesaria para lograr el pleno cumplimiento del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, la que será propuesta a los Estados Miembros para su adopción, de acuerdo con su normativa interna, que será efectiva cuando los mismos la aprueben.”

Se ha comentado en diversos párrafos de este estudio y ha quedado demostrado la necesidad de efectuar transformaciones en la estructura institucional existente para hacer factible la Implementación del Proyecto; hemos analizado el marco jurídico correspondiente a esos aspectos y observado que no existe impedimento alguno para ejecutar las necesarias transformaciones que se requieren para tornar eficientemente operativa la organización institucional; hemos también formulado alternativas de modo para diversas cuestiones técnicas, económicas y financieras; esquematizado un modelo de Ente, con sus atribuciones, funciones y organización interna probable y, hemos planteado diversas alternativas para la transformación del Marco Institucional, que permitan la Implementación del Proyecto.

Finalmente -más arriba- se sintetizan destacadamente las atribuciones jurídicas de los órganos del Tratado y del Acuerdo -más los avances introducidos por las reuniones de Punta del Este-, que señalan las atribuciones y jerarquías para establecer el orden del procedimiento para llegar al fin preseguido.

Acciones a emprender

De tal modo, dejando una vez más constancia que esta Asociación desconoce las eventuales acciones oficiales y los resultados de los estudios propiciados por la IVa Reunión de Cancilleres, a partir del 8/12/1995, consideramos que sería aconsejable emprender las siguientes acciones para lograr la transformación en cuestión:

- a) Elevar a través de la Unidad Coordinadora el presente Informe Final, con sus opiniones para el caso, al CIH para su conocimiento y efectos.
- b) El CIH podrá emitir opinión sobre el contenido del informe y elevar el mismo con las observaciones que estime corresponder a los Países Signatarios.

Asimismo podría aconsejarse en esta instancia el establecimiento de una Comisión integrada por delegados de los Países para tratar y convenir las soluciones probables. Dicha Comisión, con acuerdo total de los Países, elevaría sus conclusiones al CIH para su instrumentación, el que también podría participar de las reuniones como coordinador y moderador.

- c) El CIH elaboraría, de acuerdo a lo previsto en la Resolución N° 3 de la IVa Reunión de Cancilleres, “la reglamentación necesaria para lograr el pleno cumplimiento del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná”, y propondría a los Estados Miembros la nueva estructura institucional, con su normativa y reglamentos para su adopción, la que será efectiva cuando los mismos la aprueben.

Para el desarrollo de estas importantes tareas, el CIH podría recurrir a solicitar la colaboración de representantes de los Países (CA), y/o a los técnicos de la UC si aún permanecen disponibles, o a los consultores contratados especialmente.

Lo dicho y aconsejado en cuanto a las acciones a emprender tiene un carácter simplemente indicativo y podrá ser considerado o no por los Organos del Acuerdo que tengan a su cargo la Implementación del Proyecto y/o la transformación institucional que estimen conveniente.

SECCION 15.2 - RECOMENDACIONES PARA SISTEMAS DE CAPACITACION DEL PERSONAL QUE DEMANDARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO HIDROVIA

1. INTRODUCCION

En la Metodología presentada en la oferta de la Asociación se refieren taxativamente los diversos párrafos incluidos en los Términos de Referencia de la licitación, vinculadas con el presente tema.

De su lectura se deduce que hay una estrecha y consecuente interrelación entre los resultados de los estudios y recomendaciones que se efectúen para la tarea "Estudios y recomendaciones para la implementación institucional y administración de la Hidrovia" con las recomendaciones que puedan formularse para el Sistema de Capacitación del Personal que trata la presente sección.

En orden a dicha deducción la Asociación planteó oportunamente a la Unidad Coordinadora la racional conveniencia de que el desarrollo de esta tarea quedará supeditado a los resultados que se obtuviesen en los estudios correspondientes a la tarea desarrollada en la sección 15.1, cuestión que fué oportunamente comprendida y autorizada por la mencionada Unidad en forma expresa.

Sobre tal base la Metodología de aplicación se dividió en dos etapas:

- En la primera etapa se llevó a cabo un relevamiento expeditivo de las disponibilidades y capacidades profesionales existentes en cada país integrante de la Hidrovia tendientes a satisfacer las demandas que podrían originarse como consecuencia de la implementación del Proyecto Hidrovia.
- En la segunda etapa, una vez examinadas las características de la organización institucional propuesta (sección 15.1), se evalúan las necesidades de personal profesional para integrar el futuro Ente de la Hidrovia, las necesidades globales de la Hidrovia y se efectúan recomendaciones acerca de los requerimientos de capacitación del mismo.

2. RELEVAMIENTO DE LA DISPONIBILIDAD Y CAPACITACION DE PROFESIONALES ESPECIALIZADOS EN LOS PAISES INTEGRANTES.

A fin de efectuar el relevamiento de la situación actual, con fecha 13/09/1995, se enviaron a las Embajadas de diversos países integrantes del Proyecto las notas cuyas copias recepcionadas figuran en el Anexo 15.6 a este volumen.

Todas estas notas - de similar contenido - incluyen el objeto de solicitar y obtener referencias a nivel oficial de los respectivos países acerca de las “disponibilidades de profesionales en cada país integrante del Proyecto Hidrovía, en áreas tales como tecnología de dragado, contratación de obras de dragado, hidráulica fluvial, morfología fluvial, operación de flotas, operación de puertos, etc”.

Lamentablemente, solo se obtuvo respuesta de los organismos afines de la República Oriental del Uruguay (ver Anexo 15.6). Los demás países, pese al tiempo transcurrido, no contestaron el requerimiento de la Asociación.

De tal forma, el relevamiento a nivel oficial o bien particular fué hecho por los Consultores de la Asociación en Argentina, Brasil y Paraguay, estimando para el caso de Bolivia que, dada su relativa participación física en la Hidrovía resultaban suficientes para esta etapa los conocimientos que obraban ya en poder del Consultor.

Con los antecedentes reunidos por las vías mencionadas, se realiza a continuación una breve descripción del grado de disponibilidad y capacitación del personal que por su especialización resulta susceptible de ser incorporado a los servicios técnicos y administrativos que demande la gestión de la Hidrovía, según los países de origen integrantes de la misma.

ARGENTINA

Este país posee una gran cantidad de profesionales especializados en todas las materias inherentes a los servicios involucrados, provenientes tanto del sector público como el privado.

La alta capacitación de sus profesionales resulta de la excelente formación profesional obtenida en sus universidades y maestrías en institutos del exterior y de la experiencia y conocimientos recogidos en organismos estatales, en virtud del manejo permanente del amplio tramo de mayor uso de la Hidrovía (Ríos Paraná y Paraguay).

La experiencia de algunos de los organismos estatales existentes, con alrededor de cien años de antigüedad, está siendo trasladada paulatinamente al sector privado mediante privatizaciones parciales de los servicios que incluyen parte de sus profesionales.

BOLIVIA

La participación de Bolivia en la Hidrovía está limitada físicamente a un tramo de escasa magnitud. Si bien la formación universitaria de sus profesionales ingenieros, en materia de hidráulica fluvial y otras especialidades afines, es de buen nivel de capacitación, resulta obvio que la fenomenología de la Hidrovía y las cuestiones atinentes al dragado y señalización de vías navegables no están desarrolladas experimentalmente a la altura de los otros países integrantes. No obstante, se estima que el personal técnico de ese origen dispone de un buen nivel de capacidad que podrá adecuarse específicamente a la problemática de la Hidrovía mediante la realización de cursos de capacitación dictados por especialistas de dicha problemática y contactos ad-hoc con los profesionales designados por los otros Países Integrantes.

BRASIL

El alto grado de desarrollo fluvial de este país, su fuerte participación física en un amplio sector de la Hidrovía y la presencia de organismos estatales y personal encargado de su manejo, junto con una alta especialización de sus profesionales en materia hidráulica - obtenida en sus universidades y en el extranjero - dan como resultado la existencia de un gran número de profesionales capacitados para hacer frente a futuras demandas de personal.

PARAGUAY

La navegabilidad del Río Paraguay que abarca, en forma compartida o unilateral, un amplio sector del país, está desde hace muchos años bajo la programación, ejecución y control de la autoridad oficial encarnada en la Administración Nacional de Navegación y Puertos.

La dotación del personal de dicho organismo y su capacitación e idoneidad es de alto grado en todos los aspectos vinculados a la vía navegable bajo su control.

Debido a ello la formación de sus profesionales resulta de excelente nivel teórico - práctico e involucra un amplio conocimiento operativo del medio.

URUGUAY

El Uruguay posee una buena cantidad de profesionales especializados con suficiente aptitud y capacitación para responder a una eventual demanda de personal para el manejo de los problemas que plantee su participación en el Proyecto Hidrovía.

Existe excelente experiencia profesional a nivel de organismos oficiales y paraestatales (Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada - SOHMA, Dirección Nacional de Hidrografía, Administración Nacional de Puertos del MTOP, Instituto de Planificación de Transporte e Infraestructura, etc.), a la par que una muy buena formación universitaria en las materias inherentes.

3. EVALUACION DE LAS NECESIDADES DE PERSONAL PROFESIONAL QUE REQUIERE LA CONSTITUCION DEL ENTE QUE TENDRA A SU CARGO LA ADMINISTRACION DE LA HIDROVIA.

En el presente estadio, el establecimiento del Ente proyectado en forma preliminar y aconsejado por la Asociación resulta sólo una hipótesis de trabajo.

Es evidente que las proposiciones y recomendaciones efectuadas por el Consultor, que figuran incorporadas en el desarrollo de la tarea - "Estudios y recomendaciones para la implementación institucional de la Hidrovía", deberán ser consideradas y estudiadas por los organismos competentes de los Países Integrantes de la Hidrovía quienes - por los medios que correspondan - deberán decidir finalmente acerca de la conveniencia de su implementación, introducción de ampliaciones, perfeccionamientos y modificaciones o -simplemente - el rechazo o extrañamiento de la estructura propuesta.

La Asociación es ajena a dicho campo de decisiones. Por tanto, las evaluaciones que se realizan sobre los requerimientos de personal para el organismo director propuesto, y las recomendaciones consecuentes para su eventual capacitación son también hipótesis basadas en aquella primera.

De tal forma, a efectos de la evaluación que - por lo dicho - tiene también alcance de hipótesis preliminar, habrá que confinar la misma dentro de lo previsto con carácter general en la tarea desarrollada en la sección 15.1, punto 4.3 ESTRUCTURA INSTITUCIONAL RECOMENDADA - CONSIDERACIONES GENERALES (pág. 15-89 a 15-98) y, en particular, en el punto 4.4 RECOMENDACIONES FINALES (pág. 15-98) y el punto 4.4.1. Esquema para el Establecimiento de un Ente Ejecutivo y Administrador de la Hidrovía (pág. 15-98 a 15-104 y Apéndice).

Así, se reconocen varias jerarquías o niveles de responsabilidad dentro de la estructura del Ente u Organismo propuesto:

El primer nivel corresponde al Comité Directivo y Administrador del Ente, que está formado por los Delegados de los países a los que pertenece la Hidrovía, un titular y un suplente por cada país, incluyendo entre sus miembros al Secretario.

El segundo nivel está constituido por el Secretariado y los Asesores dependientes del Comité Directivo o Administrador. Está integrado por personal técnico y profesional de alta competencia y especialización en los temas inherentes a la Hidrovía y será su misión la de prestar toda la asistencia que requiera el Comité Directivo para la conducción y buena administración del Ente.

Sus integrantes serán preferentemente ofrecidos por los Países Integrantes.

Incluirá personal con las siguientes especializaciones:
· Derecho marítimo - fluvial internacional.

- . Ingeniería de navegación en vías fluviales.
- . Ingeniería de dragado.
- . Hidráulica fluvial, hidrología, sedimentología, relevamientos, etc.
- . Señalización.
- . Defensas de costas.
- . Puertos.
- . Planificación del transporte - Medio ambiente

El último y tercer nivel de administración del Organismo comprenderá al personal auxiliar necesario, con funciones de apoyo técnico y administrativo a los componentes de los niveles superiores.

Una estructura mínima que pudiera plantearse, estaría formada por los siguientes cargos:

1. Directivo:
Integrado por dos representantes de cada país.
2. Secretariado:
Integrado por un Secretario Técnico y un Secretario Legal Administrativo.
3. Grupo de Asesores:

Cuerpo de asesores, integrado por un equipo de 5 especialistas que cubran las siguientes especialidades:

- . Ingeniería fluvial
- . Economía del transporte
- . Seguridad y Navegación
- . Derecho internacional
- . Medio ambiente

4. Personal administrativo

- . Un encargado de cuentas.
- . Dos secretarias.
- . Un administrativo archivista

El costo de funcionamiento de una estructura de este tipo, se puede estimar anualmente en:

1. Personal^(*), integrado por dos secretarias Full-Time, cinco asesores Part-Time, y Personal administrativo: US\$ 370.000.-

^(*)El Personal Directivo recibe su salario de cada gobierno

2. Gastos de funcionamiento

- Alquileres	U\$S 48.000.-
- Pasajes y viáticos	U\$S 168.000.-
- Servicios	U\$S 36.000.-
- Misceláneas	<u>U\$S 36.000.-</u>

TOTAL U\$S 288.000.-

Este presupuesto se verá incrementado cuando se inicien las obras de la Hidrovía.

El número de personal técnico que se deberá agregar dependerá -finalmente- de la organización e interrelación de la estructura del Ente con las Secciones Nacionales y de las soluciones que se asuman para la ejecución de las obras (sistemas concesionales o por los países, grupales o individuales), y del ejercicio de las tareas de control (por secciones nacionales, o por consultorías concesionales, u otras formas hábiles).

En orden a esta evaluación primaria de requerimientos de personal y a la disponibilidad y capacitación detectada en los Países Integrantes de la Hidrovía, se formulan las recomendaciones siguientes.

4. RECOMENDACIONES PARA SISTEMAS DE CAPACITACION DEL PERSONAL PROFESIONAL QUE REQUIERE LA HIDROVIA

Dada la gran extensión y diversidad de los temas que involucra el Proyecto Hidrovia, resulta altamente conveniente, que se desarrollen programas de capacitación a través de Organismos Públicos y Privados Internacionales de forma tal de poder recoger la experiencia de otros países en el Manejo de un proyecto de esta envergadura.

Sólo a título de ejemplo, resulta aconsejable solicitar a Instituciones tales como las que se mencionan a continuación, la realización de cursos de capacitación:

- Universidades de la región.
- Universidades extra regionales, tales como la Universidad de Louisiana.
- Instituciones especializadas, tales como International Association of Dredging Companies; Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC).

En particular para la formación del Propuesto Ente, se recomienda la capacitación de sus integrantes, según los niveles formulados.

1º Nivel - Integrantes del Comité Directivo, se recomienda:

a) Los países deberán destacar delegados con conocimientos reconocidos en las materias inherentes a las vías navegables, particularmente con aptitud y experiencia en una o más de esas materias y con condiciones de carácter y trato para integrarse a un equipo de trabajo multilateral.

b) Una capacitación específica deberá ser adquirida en tres aspectos fundamentales:

- conocimiento de los instrumentos legales que conforman los aspectos jurídicos y reglamentarios de la Hidrovía.
- conocimiento técnico de la fenomenología hidráulica, navegabilidad y operatividad del transporte de la Hidrovía.
- conocimientos de conducción de organismos similares o con las mismas funciones (Comisión del Rhin, Danubio, etc.).

Esta capacitación podrá ampliarse o perfeccionarse con:

- asistencia obligatoria de los futuros delegados a cursos varios sobre la problemática jurídica, física, económica y de explotación de la Hidrovía, a dictar por especialistas del tema de los Países Integrantes o invitados de países extranjeros de reconocida idoneidad internacional.

- visitas de estudio a entes u organismos similares de administración de vías navegables compartidas en otros países o continentes, con aportes de memorias descriptivas personales de las observaciones verificadas.

2º Nivel - Integrantes del Secretariado y Asesores, se recomienda:

- a) Los países podrán escoger entre sus profesionales de mayor especialización, mediante selección por los organismos competentes o concursos ad-hoc, el personal que propongan para cubrir las diversas especialidades.
- b) El personal será seleccionado, con carácter amplio, tratando de respetar principios de ecuanimidad e idoneidad, por los integrantes del Comité Directivo.
- c) Una mayor capacitación específica sobre las necesidades de cada uno, aplicadas a la Hidrovía, deberá lograrse mediante la implementación de cursos a dictar por especialistas con asistencia obligatoria de los designados.

Estos cursos podrán organizarse con intervención de las universidades de los países y provincias que pertenecen al área de influencia de la Hidrovía y de los organismos estatales vinculados históricamente con la navegación de sus ríos, y cubrirán todos los aspectos técnicos y administrativos vinculados con las funciones del personal en la Hidrovía.

3º Nivel - Personal Auxiliar, se recomienda:

- a) El personal podrá ser elegido entre nacionales del país sede del Ente o de cualquier otro país. Su selección será efectuada por el Secretariado sobre la base de sus antecedentes personales e idoneidad. La incorporación deberá ser aprobada por el Comité Directivo.
- b) Dado el carácter auxiliar de sus funciones no se prevé capacitación específica.

**RECOMENDACIONES PARA LA ORGANIZACION ADMINISTRATIVA
Y GERENCIAL DE LA IMPLEMENTACION DEL PROYECTO**

ANEXOS

ANEXO 15.1 - CONVENCION REVISADA PARA LA NAVEGACION DEL RHIN DEL
17 DE OCTUBRE 1868 EN SU TENOR DEL 20 DE NOVIEMBRE

ANEXO 15.2 - CONVENCION RELATIVA AL REGIMEN DE LA NAVEGACION
SOBRE EL DANUBIO

ANEXO 15.3 - LEY NACIONAL DE 1969 SOBRE POLITICA AMBIENTAL DE LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

ANEXO 15.4 - DOCUMENTOS DEL MARCO INSTITUCIONAL DE LA HIDROVIA

1. Resolución XIV - Conferencia Regional de los Países del Plata (aprobada 6 de Febrero de 1941)
2. Acta final de la Primera Reunión Ordinaria de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata y Declaración Conjunta (27 de Febrero de 1967)
3. Iía. Reunión Ordinaria de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata - Acta de Santa Cruz de la Sierra (20 de mayo de 1968).
4. XIX Reunión Ordinaria de Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata - Resolución N° 238 (29/30 de octubre de 1991)
5. Estatuto del CIH - Resolución N° 244
6. Reglamento Interno del CIH (vigente desde el 9 de diciembre de 1992).
7. XXa - Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovia - CIH- (7/8 de Diciembre de 1995).
 - 7.1 Informe Final
 - 7.2 Lista de participantes
8. Reunión de la Comisión de Acuerdo (6/7 de Diciembre de 1995).
 - 8.1 Acta de la Comisión del Acuerdo y Lista de Delegados
 - 8.2 Reglamento Interno de la Comisión del Acuerdo
9. IVa Reunión Extraordinaria de los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata (6 de Diciembre de 1995).
 - 9.1 Acta Final
 - 9.2 Agenda
 - 9.3 Lista de Participantes
 - 9.4 Proyectos de Resoluciones aprobados por al Iva Reunión Extraordinaria de los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata.

ANEXO 15.5 - BIBLIOGRAFIA

ANEXO 15.6 - NOTAS ENVIADAS A LAS EMBAJADAS DE BOLIVIA, BRASIL,
PARAGUAY Y URUGUAY

ANEXO 15.1

***CONVENCION REVISADA PARA LA NAVEGACION DEL RHIN
DEL 17 DE OCTUBRE DE 1868 EN SU TENOR DEL 20 DE
NOVIEMBRE***

CONVENCION REVISADA PARA LA NAVEGACION DEL RHIN DEL
17 OCTUBRE 1868 EN SU TENOR DEL 20 NOVIEMBRE 1963
(Texto coordinado no oficial - Traducción libre del Consultor)

1. **Advertencias preliminares**

Esta nueva publicación, que apunta a un fin práctico, tiene en cuenta los textos siguientes;

- Convención revisada para la navegación del Rhin, suscrito en Mannheim el 17 octubre 1868 entre Francia, el gran ducado de Baden, Baviera, el gran Ducado de Hesse, los Países Bajos y Prusia.
- Convención del 14 diciembre 1922 relativa al régimen de licencias de barquero del Rhin.
- Convención de Strasbourg del 20 noviembre 1963 introduciendo enmiendas a la Convención revisada para la Navegación del Rhin suscripta en Mannheim el 17 octubre 1868, entrada en vigor el 14 abril 1967.
- Protocolo adicional N°1 a la Convención revisada para la navegación del Rhin suscrito en Strasbourg el 25 octubre 1972, entrada en vigor el 27 febrero 1975 y abrogando el Protocolo adicional del 18 setiembre 1895 (ver anexo 1).
- Protocolo adicional N°2 a la Convención revisada para la navegación del Rhin suscrito en Strasbourg el 17 octubre 1979, entrada en vigor el 1° febrero 1985 (ver anexo 2).
- Protocolo adicional N°3 a la Convención revisada para la navegación del Rhin suscrito en Strasbourg el 17 octubre 1979 y entrado en vigor el 1° setiembre 1982 (ver anexo 3).
- Protocolo adicional N°4 a la Convención revisada para la navegación del Rhin suscrito en Strasbourg el 25 abril 1989.

I. Convención revisada para la Navegación del Rhin,
suscripta en Mannheim el 17 octubre 1868

A tenor de los artículos **I, II y III** de la Convención de enmienda del 20 noviembre 1963 (ver bajo **Nº II**) enmendada por los protocolos adicionales **Nº 1, 2, 3 y 4**.

Artículo 1²

La navegación del Rhin y de sus embocaduras, después de Bale hasta la plena mar, sea descendente, sea ascendente, será libre a los navíos de todas las naciones para el transporte de mercaderías y de personas, a condición de que se adecue a las estipulaciones contenidas en la presente Convención y a las medidas prescriptas para el mantenimiento de la seguridad general.

Salvo esos reglamentos, no será aportado ningún obstáculo, el que sea, a la libre navegación.

El Leck y el Waal son considerados como formando parte del Rhin.

Artículo 2

Los barcos pertenecientes a la navegación del Rhin y las jangadas o trenes de madera provenientes del Rhin tendrán el derecho de elegir tal vía, si les place, atravesando los Países Bajos para llegar al Rhin en la plena mar o en Bélgica y recíprocamente.

Si como consecuencia de eventos naturales o de trabajos de obras una de las vías navegables que se une a la plena mar del Rhin por Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis y Brielle, se torna impracticable para la navegación, la vía navegable que será indicada a la navegación holandesa en reemplazo del pasaje interceptado será igualmente abierto a la navegación de otros Estados ribereños.

Será considerado como perteneciente a la navegación del Rhin todo barco que tenga el derecho de alzar pabellón de uno de los Estados Contratantes y que pueda justificar ese derecho mediante un documento emitido por la autoridad competente¹

² La Convención de Mannheim y en particular sus artículos 1, 2, 3 y 4 deben ser interpretados teniendo en cuenta las disposiciones del Protocolo adicional Nº 4 a la Convención Revisada para la navegación del Rhin (anexo 4)

¹ Esta disposición es completada por las disposiciones de los párrafos 1, 2, 3 del Protocolo de firma, del protocolo adicional Nº 2 a la Convención Revisada para la Navegación del Rhin así como de la declaración suiza anexada a dicho Protocolo adicional (anexo 2)

Artículo 3²

Ningún derecho basado unicamente en el hecho de la navegación podrá ser impuesto sobre los barcos o sus cargamentos ni tampoco sobre las jangadas que naveguen el Rhin, sus afluentes, en tanto que ellos estén situados en el territorio de las Altas Partes contratantes, y sobre las vías navegables mencionadas en el artículo 2.

Será igualmente interdicta la percepción de derechos de boya y de balizaje sobre las vías navegables mencionadas en el apartado precedente en aguas arriba de Rotterdam y de Dordrecht.

Artículo 4

Los barcos pertenecientes a la navegación del Rhin están autorizados a efectuar transportes de mercaderías y de personas entre dos puntos situados sobre las vías navegables mencionadas en el primer apartado del artículo 3. Las otras embarcaciones no están autorizadas a efectuar tales transportes sino en las condiciones determinadas por la Comisión Central.

Las condiciones de transporte de mercaderías y de personas por los barcos no pertenecientes a la navegación del Rhin, entre un lugar situado sobre las vías navegables mencionadas más arriba y un lugar situado sobre el territorio de un tercer Estado, son determinados en los acuerdos a concluir entre las dos Partes concernientes. La Comisión Central es consultada antes de la conclusión de tales acuerdos.

Por lo que concierne a las vías navegables mencionadas más arriba, el tratamiento nacional, bajo todos los aspectos, será acordado a los barcos pertenecientes a la navegación del Rhin y a sus cargamentos.

Artículo 5

Los barqueros no podrán bajo nulidad, sobre las vías navegables mencionadas en el artículo 3, ser constreñidos a descargar, sea en todo, sea en parte, o lo que es lo mismo a transbordar sus cargamentos.

Todo derecho de estadía y de escala es y queda suprimido.

Artículo 6

Las mercaderías no podrán, en ningún caso, estar sujetas sobre el Rhin a derechos de entrada y salida más elevados que aquellos a que serán sometidos a la entrada o a la salida por la frontera de tierra.

Artículo 7

El tránsito de todas las mercaderías es libre sobre el Rhin, después de Bale hasta la plena mar, a menos que medidas sanitarias no motiven excepciones.

² La Convención de Mannheim y en particular sus artículos 1,2,3 y 4 deben ser interpretados teniendo en cuenta las disposiciones del Protocolo adicional Nº 4 a la Convención Revisada para la navegación del Rhin (Anexo 4)

Los Estados ribereños no percibirán derecho alguno de este tránsito, sea que se efectúe directamente, o luego de transbordo o luego de puesta en depósito.

Artículo 8

Los puertos francos actualmente abiertos al comercio del Rhin, son mantenidos. Las Altas Partes contratantes se reservan la facultad de aumentar su cantidad.

Las mercaderías depositadas en esos puertos francos no serán sometidas a algún derecho de entrada o de salida, a menos que ellas no sean ulteriormente libradas al comercio del mismo Estado ribereño o en un territorio del sistema de aduanas y de impuestos del que ese Estado forma parte.

Artículo 9

Si un barquero atraviesa en línea directa y sin realizar cambios en su cargamento el territorio de un mismo Estado o de varios Estados que forman parte de un mismo sistema de aduanas, le será permitido continuar su viaje, sin hacer previamente verificar su cargamento a condición de consentir, según que le sea requerido por la aduana, que deje o a cerrar las aberturas que dan acceso a la cala, o a recibir a su bordo guardias oficiales o, en fin, a someterse a esas dos formalidades a la vez. En ese caso, él deberá además presentar a la oficina de aduana un manifiesto conforme al modelo aprobado por la Comisión Central.

A la salida, deberá detenerse en la oficina de frontera, a fin de hacer examinar y quitar los plomos o precintos o bien las cadenas de la aduana, o hacer retirar los guardas.

Además de eso, no podrá ser detenido en ruta bajo pretexto de interés de aduana salvo en el caso de contrabando (artículo 12).

Los guardas colocados a bordo de los barcos no tendrán otro derecho que el de vigilar los barcos y sus cargamentos para impedir el fraude. Ellos tomarán parte gratuitamente de la nutrición de la tripulación; el barquero les proveerá a su costa fuego y luz necesarios, pero ellos no podrán ni exigir ni aceptar retribución alguna.

En el caso que, por la ocurrencia de circunstancias naturales o de otros accidentes de fuerza mayor, el barquero se encontrara en la necesidad de desplazar su cargamento en todo o en su parte, lo que él hará, con ese propósito, será restablecer las aberturas que dan acceso a la cala. El se dirigirá a este efecto a los empleados de la aduana más cercana y esperará su llegada. Si el peligro es inminente y no se pueda esperar, él deberá dar aviso a la autoridad local más próxima, que procederá a la apertura de la cala (bodega) y abrirá proceso verbal del hecho.

Si el barquero ha tomado medidas por su propia autoridad, sin pedir o sin esperar la intervención de los empleados de la aduana o de la autoridad local, él deberá probar de una manera suficiente, que la salud del barco o del cargamento ha dependido de ello o que él ha debido actuar así para evitar un peligro apremiante. En caso similar él debe, asimismo, después de haber evitado el peligro, prevenir a los empleados de la aduana más cercana o, si no los puede hallar, a la autoridad local más vecina para hacer constar esos hechos.

Artículo 10

En cuanto a las mercaderías que entran por el Rhin con destino al consumo interior, o bien a la salida, o en tránsito luego de transbordadas o luego de puestas en depósito en los puertos francos o en otra parte, las formalidades de aduana se reglarán conforme a la legislación general del Estado ribereño por la frontera del cual la entrada, la salida o el tránsito tuvieron lugar.

Artículo 11

Cada uno de los Estados ribereños designará para la extensión de su territorio los puertos y lugares de desembarco donde, independientemente de los puertos francos (artículo 8), los barqueros tendrán la facultad de depositar o de tomar su cargamento.

El barquero no podrá, sin ser especialmente autorizado por la autoridad competente, cargar o descargar en otros sitios, a menos que por circunstancias naturales o por algún accidente quede impedido de proseguir su viaje y a estos comprometan la salud del barco o de su cargamento.

Si, en este caso, él se detiene en otro sitio donde se halla una oficina de aduana, él está obligado a presentarse y conformarse a las prescripciones que reciba.

Si no existe una oficina de aduana en el lugar de detención, él debe inmediatamente dar aviso de su arribo a la autoridad local, que constatará por proceso-verbal las circunstancias que lo han determinado a detenerse, y dará aviso a la oficina de aduana más vecina del mismo territorio.

Si para no exponer las mercaderías a otros peligros, se juzga necesario descargar el barco, el barquero será obligado a someterse a todas las medidas legales que tengan por objeto prevenir una importación clandestina. Las mercaderías que él reembarkará para continuar su ruta no estarán sujetas a derecho alguno de entrada o salida.

En el caso en que el barquero haya procedido por cuenta propia sin requerir la intervención de los empleados de la aduana o de la autoridad local, las disposiciones del artículo 9, parágrafo 6, le serán aplicables.

Artículo 12

Cuando un barquero sea convicto de haber intentado el contrabando, él no podrá invocar la libertad de la navegación del Rhin para poner, sea su persona, sea las mercaderías que él hubiera querido importar o exportar fraudulentamente, al abrigo de acciones dirigidas contra él por los empleados de la aduana, sin que mientras tanto una similar tentativa pueda dar lugar a embargar el resto del cargamento, ni, en general, a proceder contra el barquero más rigurosamente que lo que está prescripto por la legislación en vigor en el Estado ribereño donde el contrabando ha sido constatado.

Si las oficinas de aduana en la frontera de un Estado descubren una diferencia entre el cargamento y el manifiesto, se le aplicarán al barquero las leyes del país en vigor contra las declaraciones infieles.

Artículo 13

En el caso en que varios Estados se encuentren reunidos en un sistema común de aduana o de impuestos, la frontera de la unión será, por aplicación de los artículos 6 a 12, considerados como frontera territorial.

Artículo 14

Todas las facultades que sean acordadas por las Altas Partes contratantes sobre otras vías terrestres o de agua para la importación, la exportación y el tránsito de mercaderías serán igualmente concedidos a la importación, la exportación y al tránsito sobre el Rhin.

Artículo 15-21

Los artículos 15 a 21 han sido abrogados y reemplazados por las disposiciones de la Convención del 14 diciembre 1922 relativas al régimen de licencias de barqueros del Rhin reproducidas más abajo:

Artículo 1º

El derecho de conducir un bastimento sobre el Rhin aguas arriba del puente de Dnysburg-Hochfeld no pertenece sino al titular de una licencia de barquero del Rhin otorgada por la autoridad competente de uno de los Estados contratantes.

Artículo 2º

La licencia es otorgada para todo el Rhin o para secciones determinadas. Ella menciona las partes de la vía de agua sobre las cuales consta la autorización y las categorías de bastimentos que el titular está autorizado a conducir. Ella otorga el derecho de conducir todo bastimento de las categorías mencionadas en la licencia y a cuál Estado pertenece.

Artículo 3º

Las condiciones en las cuales las autoridades citadas en el artículo primero están autorizadas a otorgar una licencia de barquero son determinadas en un reglamento establecido de común acuerdo.

Artículo 4º

El titular que, de alguna manera que sea, deja llegar la licencia que a él le ha sido otorgada a posesión de una persona que no posee análogo documento, a efectos de ponerla en situación de ejercer la navegación del Rhin en virtud de dicha licencia, será castigado, según las circunstancias, con el retiro temporario o definitivo de dicha licencia.

Todo individuo que no estando munido de una licencia para él mismo, ejerce la navegación del Rhin y se sirve de aquella que ha otorgado a otra persona no podrá,

durante un plazo a determinar según las circunstancias, obtener una licencia de navegación.

Artículo 5º

La licencia deberá ser revisada, por el Estado que la ha otorgado, al titular que haya dado prueba de una incapacidad que constituya un peligro para la navegación o haya sido condenado, sea por hechos repetidos de fraude aduanero, sea por atentados graves a la propiedad. El retiro de la licencia puede tener lugar a título temporario. Ello es llevado a conocimiento de las autoridades competentes para el otorgamiento de licencias.

Artículo 22

Antes que un barco emprenda su primer viaje sobre el Rhin, el propietario o el conductor debe proveerse de un certificado que constate que ese barco tiene la solidez y el aparejo necesario para la navegación de la parte del río a la cual es destinado.

Este certificado o patente de barco es otorgada, luego de una visita de expertos, por la autoridad competente de uno de los Estados ribereños.

Serán marcados sobre el buque e indicados en la patente el nombre del barco y el límite de más fuerte calado de agua admisible.

Esta visita será renovada después de cada reparación o cada cambio importante. Ella lo será igualmente a solicitud del fletador. El resultado será constatado en la patente.

Todo Estado ribereño podrá ordenar, si lo juzga conveniente, una visita que tendrá lugar a sus costas.

La patente del barco debe siempre encontrarse a bordo durante el viaje. Ella debe ser presentada a los empleados de puertos y de la policía a solicitud.

Artículo 23³

La Comisión Central determina en los reglamentos dictados en ejecución del artículo 22 de la presente Convención así como de la Convención del 14 diciembre 1922 relativos al régimen de licencias de barquero del Rhin, las categorías de bastimentos excluidos totalmente o parcialmente del campo de aplicación de dichos reglamentos.

Artículo 24

Las disposiciones de la presente Convención no son aplicables al transporte de una ribera a la otra, salvo la cláusula indicada en el artículo 32.

Artículo 25

Los flotadores deben ser munidos por cada jangada o tren de maderas, con el cual ellos navegan sobre el Rhin, de un certificado de la autoridad competente de sus países

³ Redacción del Protocolo adicional Nº 3 a la Convención revisada para la Navegación del Rhin del 17 de octubre de 1979.

conforme al **modelo B** adjunto, y constatando el número, la especie y el peso de los maderos flotados.

Este certificado de flotación hace las veces de **manifiesto** exigidos por el artículo 9. El debe ser exhibido a solicitud de los **empleados de policía**, de **puerto**, de **aduana** y a los del **servicio hidrotécnico**, así como a los de las **comisiones instituidas** para la visita de **trenes de madera**.

Las **prescripciones** de los artículos 9 a 14 son igualmente **aplicables** a los **trenes de madera** y a sus **conductores**.

Artículo 26

Las **disposiciones** concernientes al **servicio de pilotos** y de **expertos** y la **retribución** a ellos **debida** por los **barqueros** son **reservadas** a cada **Estado ribereño**.

Ningún **barquero** o **flotador** podrá ser **obligado** a **tomar un piloto** a **bordo**. No le será exigida **retribución** para tal **objeto**, salvo que haya **hecho un uso efectivo** de **pilotos** a **bordo** de los **barcos**.

Artículo 27

Los **Gobiernos** de los **Estados ribereños** **velarán** para que en los **puertos francos** como en los otros **puertos del Rhin** todas las **disposiciones necesarias** sean **tomadas** para **facilitar** la **carga**, **descarga** y la **puesta en depósito** de las **mercaderías**, y para que los **establecimientos e ingenios** de toda **naturaleza** que le sean **afectados** sean **tenidos** en **buen estado**.

Para **hacer frente** a los **gastos de mantenimiento** y de **vigilancia**, podrá ser **aplicada una retribución correspondiente**. Tan pronto como el **producido de dicha percepción** habrá **sobrepasado** el **monto de los gastos** en **cuestión**, la **tasa de dicha percepción** deberá ser **disminuida en proporción**.

No obstante, ésta **retribución** no podrá ser **exigida** sino en **función de lo que se hayan usado** los **establecimientos o ingenios** más **arriba mencionados**.

Artículo 28

Las **Altas Partes contratantes** se **comprometen**, como en el **pasado**, cada una por la **extensión de su territorio**, a **poner y a mantener** en **buen estado** los **caminos de sirga** existentes, así como el **canal del Rhin**. Esta **estipulación** es igualmente **aplicable** a **vías de navegación** entre **Gorinchem**, **Krimpen**, **Dordrecht** y **Rotterdam**.

El **Estado ribereño**, en el **territorio del cual se encuentran comprendidos partes del río** que no han sido todavía **suficientemente rectificadas** y cuyo, por consiguiente, **canal es variable**, hará **señalar ese canal** por **boyas**, establecidas de una **manera aparente**.

Si estas **partes del curso** están **comprendidas** entre dos **Estados**, situados la una **frente por frente** a la otra, cada uno **soportará la mitad** de los **gastos de establecimiento y mantenimiento** de esas **boyas**.

Artículo 29

Los Gobiernos de los Estados ribereños limítrofes, o de aquellos que están situados frente a frente uno del otro, se comunicarán recíprocamente los proyectos hidrotécnicos cuya ejecución podrá tener una influencia directa sobre la parte del río, o de sus riberas que le pertenecen, a fin de ejecutarlas de la manera más conveniente para los dos. Ellos se entenderán sobre las cuestiones que podrán suscitarse en ocasión de la ejecución de dichos trabajos.

Artículo 30

Los Gobiernos ribereños velarán para que la navegación sobre el Rhin no sea trabada ni por molinos u otras usinas establecidas sobre el río, ni por puentes u otras obras de arte. Ellos tendrán cuidado, sobre todo, que el pasaje de los puentes se pueda efectuar sin ocasionar retardos. Está interdicto exigir retribución alguna para la apertura o el cierre de los puentes.

Ninguna concesión podrá ser acordada, en el futuro, para el establecimiento de nuevos molinos flotantes.

Artículo 31

De tiempo en tiempo ingenieros hidrotécnicos delegados por los Gobiernos de todos los Estados ribereños harán un viaje de exploración para examinar el estado del río, apreciar los resultados de medidas tomadas para su mejoramiento y constatar los nuevos obstáculos que traban la navegación.

La Comisión Central (artículo 43) designará la época y las partes del río cuando esas exploraciones deberán tener lugar. Los ingenieros le rendirán cuenta de los resultados.

Artículo 32³

Las contravenciones a las prescripciones de policía en materia de navegación, establecidas para el Rhin de común acuerdo por los Gobiernos de los Estados ribereños, serán punidas, por una multa de un monto correspondiente a un mínimo de 3 y a un máximo de 2.500 derechos de tiro especiales sobre el Fondo Monetario Internacional convertidos en la moneda nacional del Estado cuya administración pronuncie la sanción o la jurisdicción de embargo.

El valor, en derechos de tiro especiales, de la moneda nacional del Estado que es miembro del Fondo Monetario Internacional, es calculado según el método de evaluación aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus propias operaciones y transacciones. Para un Estado que no es miembro del Fondo Monetario Internacional, este valor es calculado de la manera determinada por ese Estado de tal suerte que los montos resultantes, expresados en moneda nacional, corresponden al mismo valor real, en la medida de lo posible que aquél expresado en Derechos de tiraje especial.

³ Redacción del Protocolo adicional Nº 3 a la Convención Revisada para la Navegación del Rhin del 17 de Octubre de 1979

Artículo 33

Serán establecidos en las localidades convenientes situadas sobre el Rhin o en proximidad del río tribunales encargados de conocer todos los asuntos mencionados en el artículo 34.

Los Gobiernos de los Estados ribereños se comunicarán recíprocamente las informaciones relativas al establecimiento sobre sus territorios de tribunales para la navegación del Rhin así como los cambios que serán aportados en el número, residencia y la jurisdicción de esos tribunales.

Artículo 34

Los tribunales para la navegación del Rhin serán competentes:

- I. En materia penal** para instruir y juzgar todas las contravenciones a las prescripciones relativas a la navegación y a la policía fluvial.
- II. En materia civil** para pronunciar sumariamente sobre las contestaciones relativas
 - a) al pago y a las cotizaciones de derechos de pilotaje, de grúa, de balanza, de puerto y de muelle;
 - b) a las trabas que los particulares coloquen al uso de los caminos de sirga;
 - c) a los daños causados por los barqueros o los flotadores durante el viaje o en abordajes;
 - d) a los reclamos interpuestos contra los propietarios de caballos de tiro empleados para remolcar barcos, por daños causados en los bienes fundiarios.

Artículo 34 bis

Los tribunales para la navegación del Rhin son igualmente competentes, según el art.34,II, c), si las partes están ligadas por un contrato, sin perjuicio del art.35 ter; su competencia no se extiende sin embargo a las acciones fundadas sobre un contrato y dirigidas contra un bastimento por daños causados por la falta de él a las personas o a los bienes que se encuentran a su bordo.

Artículo 35

La competencia pertenecerá en materia penal (art. 34,I) al tribunal de la navegación del Rhin de la incumbencia del cual la contravención habrá sido cometida; en materia civil al tribunal de la incumbencia del cual el pago habrá debido ser efectuado (art.34,II,a) o también el daño habrá sido causado. (art. 34,II,b),c),d)

Artículo 35 bis

Cuando en el caso del art.34,II,C) los hechos dañosos se han producido sobre los territorios de los dos Estados ribereños o cuando sea imposible de determinar sobre que

territorio los hechos se han producido, la competencia pertenecerá al tribunal solo exclusivo o también al primero que embargó.

Cuando un tribunal de uno de los Estados ha emitido una decisión de incompetencia pasada en autoridad de cosa juzgada, el tribunal del otro Estado será tenido por competente.

Artículo 35 ter.

En materia civil, las partes pueden convenir y someter su litigio a la jurisdicción de un tribunal para la navegación del Rhin distinto de aquel cuya competencia está prevista por los artículos 35 y 35 bis, sea, si la ley nacional no se opone, otra jurisdicción o una instancia arbitral.

Artículo 36

El procedimiento de los tribunales para la navegación del Rhin será lo más simple y lo más rápido posible. No podrá exigirse caución alguna a los extranjeros por causa de su nacionalidad.

El juzgamiento enunciará los hechos que dieron lugar a la instancia, las cuestiones a decidir luego del resultado de la instrucción y los motivos sobre los cuales él se apoya.

El conductor o el flotador no podrá ser impedido de continuar su viaje por razón de un procedimiento acordado contra él, desde que el haya pagado la caución fijada por el juez por el objeto del debate.

Artículo 37³

Cuando el debate ascienda a un valor superior a 20 derechos de tiraje especiales tal como definidos en el artículo 32 de la presente Convención, las partes podrán proveer en apelación y recurrir a ese efecto sea a la Comisión Central (artículo 43), sea al tribunal superior del país en el cual el juzgamiento ha tenido lugar (artículo 38).

Si la apelación debe ser llevada ante la Comisión Central, ello será notificado al tribunal que haya entendido en el juzgamiento de primera instancia, en los treinta días a partir de la notificación de ese juzgamiento legalmente hecho siguiendo las formas adoptadas en cada Estado. Esa notificación será acompañada de la declaración expresa que se entiende recurrir a la decisión de la Comisión Central. Ella será hecha igualmente a la parte adversa en el domicilio elegido en primera instancia, o, a defecto de elección de domicilio, igualmente al tribunal. La notificación al tribunal tendrá lugar después del modo indicado por las leyes del país.

En los 30 días a contar del día de la notificación del acto de apelación, el apelante remitirá al tribunal que habrá intervenido en el primer juzgamiento una memoria exponiendo los motivos de su recurso en segunda instancia. El tribunal dará comunicación de esta memoria a la parte adversa, que será comunicada a responder en el plazo que le será fijado a ese fin. Todo armonizado con las piezas del procedimiento de primera instancia será transmitido a la Comisión Central (artículo 34).

³Redacción del Protocolo adicional N° 3 a la Convención Revisada para la Navegación del Rhin del 17 de Octubre de 1979

Por falta o negligencia del apelante de conformarse a las formalidades prescritas por el presente artículo, la apelación será considerada como no ocurrida o inexistente.

En el caso en que la apelación será llevada ante la Comisión Central, el tribunal podrá, a requerimiento de la parte que habrá obtenido fallo favorable, ordenar la ejecución provisoria de juzgamiento de la primera instancia, decidiendo sin embargo, de acuerdo a la legislación del país, si el demandante deberá proveer una caución previa.

Artículo 37 bis

Cuando en un mismo litigio el demandante y el demandado hayan hecho los dos apelación en los plazos legales, uno ante la Comisión Central y el otro ante el tribunal superior nacional, la jurisdicción primera se asegurará conocer las dos apelaciones.

La apelación llevada ante la Comisión Central es reputada como realizada inmediatamente que ella haya sido notificada, en las formas y condiciones previstas en el párrafo 2 del artículo 37, al tribunal que ha entendido en el juzgamiento de primera instancia. Si las dos apelaciones han sido introducidas el mismo día, la jurisdicción ante la cual el demandado ha hecho apelación conocerá las apelaciones.

Cada jurisdicción de apelación examina de oficio si una apelación ha sido introducida ante la otra jurisdicción de apelación.

La jurisdicción de apelación interviniente en los términos del párrafo 1 devolverá el litigio, a demanda del apelante, a la jurisdicción a la cual corresponde conocer las apelaciones en los términos de ese párrafo. Cuando la apelación ante la jurisdicción interviniente en primer lugar haya sido interpuesta en un término, el término de apelación se reputa observado también ante la otra jurisdicción de apelación.

Los gastos de apelación comprenden igualmente los que, según la legislación de la jurisdicción cesante, han sido realizados por el proceso de apelación interpuesto.

Artículo 38

Cada Estado ribereño designará una vez por todas el tribunal superior ante el cual podrán ser llevados en apelación los juicios entendidos en su territorio por los tribunales de primera instancia para la navegación del Rhin.

Este tribunal deberá tener su sede en una ciudad sobre el Rhin o no muy lejos del río.

Si la apelación es llevada ante ese tribunal, se conformará para el procedimiento a seguir a la legislación en vigor en los países.

Artículo 39

Los procedimientos en materia de navegación del Rhin no darán lugar ni al uso de papel sellado, ni a la aplicación de tasas en provecho de los jueces o de sus escribientes. Las partes no habrán de soportar otros gastos que los de testigos o expertos y de su citación así como los de notificación, de llevar correspondencia, etc., todo de acuerdo a las tarifas ordinarias en materia de procedimientos.

Artículo 40

Las decisiones de los tribunales para la navegación del Rhin en cada uno de los Estados ribereños serán ejecutoriadas en todos los otros Estados observando las formas prescritas por las leyes del país donde serán ejecutadas.

Los juicios y otras decisiones, las citaciones y notificaciones de actualización en las causas pendientes ante los tribunales para la navegación del Rhin serán considerados, en cuanto a la notificación, de cada uno de los Estados como emanando de las autoridades de ese Estado.

Por lo que concierne a las personas que tengan un domicilio conocido en uno de los Estados ribereños las citaciones y notificaciones en esas causas serán notificadas a ese domicilio.

Artículo 40 bis

1. Cada Estado contratante asegura la represión de las infracciones señaladas en el anterior artículo 32 de la Convención:
 - a) sea por el procedimiento previsto en los artículos 32 a 40 de la Convención;
 - b) sea por un procedimiento judicial particular o por un procedimiento administrativo apropiado.
2. El Estado contratante que recurre a las posibilidades señaladas en el párrafo 1.b) es obligado a prever:
 - a) que la competencia territorial pertenece a la autoridad del resorte de la cual la infracción ha sido cometida;
 - b) que las decisiones no producen enmienda sino en los límites fijados en el artículo 32 de la Convención.
 - c) que esas decisiones no devienen ejecutorias sino después de transcurrido un plazo que será como mínimo de una semana luego de la notificación al interesado.
 - d) que el interesado dispone de la posibilidad de hacer oposición en ese plazo y de obtener, por esa vía, que el asunto sea examinado y juzgado por el tribunal para la navegación del Rhin del resorte del cual la infracción haya sido cometida.
3. Las disposiciones de los artículos 36 párrafo 1 y 3, 39 y 40 párrafo 2 como la garantía de notificación al domicilio previsto en el artículo 40 párrafo 3 se aplican igualmente a los procedimientos señalados en el párrafo 1.b).
4. La apelación de las decisiones tomadas fuera de los procedimientos señalados en el párrafo 1.b) llevado en virtud del artículo 37 de la Convención ante el tribunal superior del Estado contratante puede ser reemplazado por una vía de recurso apropiada introducida ante otra instancia superior judicial del mismo Estado, sin perjuicio de la posibilidad de apelación cerca de la Comisión Central.

5. Las decisiones ejecutorias tomadas fuera de los procedimientos señalados en el parágrafo 1.b) tienen la misma validez jurídica que los juicios y otras decisiones de los tribunales para la navegación del Rhin. Ellas son ejecutadas en los otros Estados contratantes por las autoridades encargadas de la ejecución de las decisiones de los tribunales para la navegación del Rhin.

Artículos 41 y 42
(abrogados)

Artículo 43

Cada uno de los Estados contratantes delega de uno a cuatro comisarios para tomar parte en las conferencias comunes sobre los asuntos de la navegación del Rhin. Estos comisarios forman la Comisión Central, que tiene su sede en Strasbourg.

Cada Estado contratante puede designar suplentes en número de dos o más para reemplazar los comisarios impedidos, o participar en las discusiones de órganos de trabajo instituidos por la Comisión Central.

Artículo 44

La presidencia es asegurada por un comisario, designado por un período de dos años por cada uno de los Estados contratantes a rotar por orden alfabético francés de los Estados.

El Estado por el cual comenzará la rotación será fijado al azar.

El Estado siguiente en el orden alfabético designa el comisario encargado de asegurar la vice-presidencia.

El Vice-Presidente accede a la presidencia a la expiración del período de dos años señalados en el primer parágrafo.

Todo Estado puede declinar la presidencia o la vice-presidencia.

Artículo 44 bis

El Presidente dirige los debates de las sesiones. El representa a la Comisión Central, vigila la ejecución de sus decisiones y, de una manera general, el buen funcionamiento de sus servicios.

El Vice-Presidente suple al Presidente en caso de impedimento de éste o de vacante de la presidencia hasta la designación de un nuevo Presidente.

Artículo 44 ter.

La Comisión Central decide sobre la organización de sus trabajos y de su Secretariado.

Ella realiza dos sesiones por año; las sesiones extraordinarias pueden ser convocadas por el Presidente a pedido de un comisario.

Ella constituye a título permanente o temporario los órganos de trabajo que son necesarios a su actividad.

La Presidencia de ellos es asumida por un comisario o comisario suplente según rotación bianual de los Estados contratantes.

Artículo 44 cuater.

El alemán, el inglés, el francés y el holandés son las lenguas oficiales de la Comisión Central.

Artículo 44 quint.

La Comisión Central decide las relaciones a establecer con otras organizaciones internacionales o europeas.

Artículo 45

Las atribuciones de la Comisión Central consistirán en:

- a) examinar todas las quejas que dieron lugar a la aplicación de la presente Convención así como la ejecución de reglamentos concertados entre los Gobiernos ribereños y las medidas que ellos han adoptado de común acuerdo;
- b) deliberar sobre las proposiciones de los Gobiernos ribereños concernientes a la prosperidad de la navegación del Rhin, especialmente sobre aquellos que tienen por objeto completar o modificar la presente Convención y los reglamentos decretados en común;
- c) producir decisiones en el caso de apelación presentada ante la Comisión contra los juicios de los tribunales de primera instancia para la navegación del Rhin (artículo 37).

La comisión Central redactará todos los años un reporte sobre el estado de la navegación del Rhin.

Artículo 45 bis

Las atribuciones de la Comisión Central previstas en el artículo 45, letra c), son ejercidas por una Cámara de Apelaciones, compuesta por un juez y un juez suplente por Estado contratante.

La Comisión Central designa por una duración de 6 años los jueces y jueces suplentes entre las personalidades que serán propuestas a estos efectos por cada uno de los Estados contratantes y que deben haber una formación jurídica o una experiencia de la navegación del Rhin.

Todo Estado puede renunciar a proponer un juez y un juez suplente a la Cámara de Apelaciones por una duración de un año o menos.

Un miembro de la Cámara de Apelaciones no puede ser revocado si no es por una decisión unánime de la Comisión Central.

Los miembros de la Cámara de Apelaciones ejercen sus funciones en plena independencia y no son ligados por ninguna instrucción.

Ellos no pueden sentarse a tratar un asunto de cuyo contenido ya conocen bajo otra calidad.

El suplente reemplaza al juez titular en caso de impedimento, de vacante, o de recusación.

La Cámara de Apelaciones elige su presidente en la persona de un miembro de formación jurídica. Su mandato es de 3 años y es renovable.

Artículo 45 ter.

La Comisión Central establece el reglamento de procedimientos de la Cámara de Apelaciones.

Artículo 46

Cada Estado contratante dispone de un voto en la Comisión Central.

Un voto puede ser emitido bajo reserva de confirmación ulterior.

Las resoluciones adoptadas por unanimidad son obligatorias, a menos que en el plazo de un mes uno de los Estados contratantes no haya hecho saber a la Comisión Central que él rechaza su aprobación o que no podrá acordarla sino luego del acuerdo de sus órganos legislativos.

Las resoluciones adoptadas por mayoría constituyen las recomendaciones. Ello es lo mismo en el caso de resoluciones adoptadas por unanimidad en caso de rechazo de aprobación por un Estado en las condiciones previstas en el párrafo precedente.

No obstante las resoluciones relativas a cuestiones internas de la Comisión Central son validamente adoptadas por mayoría de votos.

Las abstenciones no son computadas en el cálculo de los votos.

Artículo 47

Cada uno de los Estados contratantes hace frente a los gastos de sus propios comisarios así como los de los miembros de la Cámara de Apelación designados a su proposición.

La Comisión Central fija por anticipado su presupuesto para el año siguiente, y los Estados contratantes contribuyen por partes iguales.

Artículo 48

La presente Convención está destinada a reemplazarla Convención relativa a la navegación del 31 marzo 1831, los artículos suplementarios y adicionales a ese acto, así como a todas las otras resoluciones concernientes a las materias sobre las que se ha establecido en esta Convención. Ella será ejecutoria a partir del 1° julio 1869. Ella será ratificada y las ratificaciones serán canjeables en Mannheim en el plazo de seis meses.

El anexo a ha sido abrogado.

El anexo b concerniente al certificado de flotación no ha sido reproducido, la flotación no está más en uso.

Protocolo de Cierre

Al momento de proceder a la firma de la Convención revisada para la navegación del Rhin, decretada entre ellos en virtud de sus plenos poderes, los abajo firmados han enunciado las reservas y las declaraciones siguientes:

1º Concerniente al artículo 1 de la Convención.

Queda entendido que el derecho de ejercer la libre navegación sobre el Rhin y sus embocaduras no se extiende a los privilegios que son acordados a los barcos pertenecientes a la navegación del Rhin, o a aquellos que les son asimilados.

2º Concerniente al artículo 3 de la Convención.

A. Ha sido reconocido por unanimidad que las estipulaciones del primer párrafo de este artículo no se aplican a las retribuciones por la apertura y cierre de los puentes que son percibidos sobre otras vías navegables que el Rhin, ni a los derechos a percibir por el uso de vías navegables artificiales o de trabajos de arte, tales como esclusas, etc.

B. El plenipotenciario de Prusia hace notar que sobre el Rhin se percibe todavía un débil derecho de navegación; que su Gobierno tiene la intención de abolir este derecho en un corto plazo, pero que él debe reservar a su Gobierno la fijación ulterior del momento en que esa abolición podrá tener lugar.

El plenipotenciario de los Países Bajos ha declarado por su lado que los administradores de boyas en una parte del Mosa en el Ducado de Limburgo cobran todavía pequeños derechos de boya que no pueden ser suprimidos sin la cooperación del Gobierno Belga, y que por ese motivo él debe reservar a su Gobierno la ejecución de las estipulaciones contenidas en el mismo párrafo del artículo 3 en lo que hace a dicha parte del Mosa.

3º Concerniente al artículo 8 de la Convención.

Los puertos francos existentes actualmente son los siguientes:

en Francia:	Strasbourg;
en Bade:	Kehl, Maxan, Leopoldshafen, Mannheim;
en Baviera:	Neuborg, Spire, Luduwigshafen;
en Hess:	Mayence;
en Prusia:	Biebich, Oberlahnstein, Coblenz, Colonia, Neuss, Dusseldorf, Werdingen, Duisburg, Ruhrt, Wessel, Emmerich;
en los Países Bajos:	Amsterdam, Rotterdam y Dordrecht.

4º Concerniente al artículo 15 de la Convención.

La declaración concerniente al artículo 15 de la Convención ha quedado sin objeto, ver artículos 15 a 21 más arriba.

5º Concerniente al artículo 22 de la Convención.

A) Se ha convenido que el modo actual de designar el límite extremo del máximo calado de agua admisible por medio de grapas de hierro será mantenido.

B) Será considerado como reparación o cambio importante la renovación de las costillas del barco.

C) Las estipulaciones contenidas en el artículo 17 de la Convención del 31 marzo 1831 concerniente al arqueo del barco perteneciente a la navegación del hin están motivadas exclusivamente por la percepción del derecho de reconocimiento, y ese derecho no debe ser más percibido en el futuro, es inútil renovar dichas estipulaciones. Mientras tanto las Altas Partes Contratantes tendrán cuidado que en el futuro haya ocasión de hacer verificar sobre su territorio la capacidad de los barcos de acuerdo al método de arqueo acordado precedentemente entre ellos.

6º Concernientes al artículo 23 de la Convención.

El número 6º ha sido abrogado por el Protocolo adicional N°3 firmado el 17 octubre 1979 y entró en vigor el 1º setiembre 1982. (ver bajo V)

7º Concerniente al artículo 30 de la Convención.

El plenipotenciario de los Países Bajos ha declarado que, en el caso en que deban ser echados los puentes sobre las vías navegables que conducen sobre el Rhin al mar por Doerdracht, Rotterdam, Hellevoetsluis y Brielle y a las cuales las disposiciones del artículo 30 no son más aplicables, su Gobierno tendrá cuidado de que los barcos y jangadas puedan pasar por esos puentes libremente y sin obstáculos por las vías de pasaje convenientes, y que las facilidades acordadas durante y luego de la construcción, a los barqueros y conductores de jangadas holandeses serán extendidos de la misma manera a los barqueros y conductores de jangadas pertenecientes a otros Estados ribereños.

No es necesario decir que la presente declaración no trae perjuicios a las disposiciones contenidas en el segundo párrafo del artículo 2.

Los otros plenipotenciarios han dado su adhesión a esa declaración.

8º Concerniente al artículo 32 de la Convención.

La Plenipotenciaria de Francia ha hecho notar que en opinión de su Gobierno la facultad que tienen los Estados ribereños para aplicar penas de policía a las contravenciones no previstas por los reglamentos concertadas entre las Altas Partes Contratantes no ha sido limitada por las estipulaciones de este artículo.

Esta opinión ha sido admitida de común acuerdo.

9º Concerniente al artículo 47 de la Convención.

A) Esta declaración ha sido abrogada.

B) En los asuntos urgentes miembros de la Comisión Central podrán tomar resoluciones por vía de correspondencia con la autorización de sus Gobiernos.

C) Esta declaración ha sido abrogada.

**II. Convención firmada en Strasbourg el 20 noviembre 1963; conteniendo
enmiendas de la Convención revisada para la navegación del Rhin,
firmada en Mannheim el 17 octubre 1868.**

(cierre del depósito de los instrumentos de ratificación el 13 abril 1967)

La República Federal de Alemania

El Reino de Bélgica

La República Francesa

El Reino Unido de Gran Bretaña y de Irlanda del Norte

El Reino de los Países Bajos

La Confederación Suiza.

Habiendo resuelto modificar parcialmente la Convención revisada para la navegación del Rhin, firmada en Mannheim, el 17 octubre 1868, así como las enmiendas ulteriores, a fin de adaptar la organización y el funcionamiento de la Comisión Central a las condiciones actuales de sus actividades en interés de la colaboración internacional, queda entendido que esta revisión limitada no comporta menoscabo a los principios fundamentales del régimen del Rhin, han convenido aportar de común acuerdo a la Convención revisada para la navegación del Rhin del 17 octubre 1868, así como a las enmiendas ulteriores, las enmiendas y complementos siguientes:

Los artículos I y II han sido reincorporados bajo el I más arriba.

Artículo III

Son abrogados:

- 1) Se ha tenido cuenta de esta abrogación bajo I. más arriba.
- 2) Se ha tenido cuenta de esta abrogación bajo I. más arriba.
- 3) El **MODUS VIVENDI** del 4 mayo 1936 y su anexo para los Estados contratantes que todavía los liga.

Artículo IV

Los Gobiernos de los Estados contratantes se entenderán sobre la manera en que un Estado tercero, que participa en la Comisión Central hasta la fecha de entrada en vigor de la presente Convención, continuará participando en la Comisión Central con derechos análogos a los que ella ejercía anteriormente y con obligaciones comparables a aquellas que le incumbían precedentemente.

Ese Estado tercero tendrá los derechos y obligaciones de un Estado contratante, cuando así lo convenga con los Gobiernos de los Estados contratantes.

Artículo V

Las disposiciones de la Convención de Mannheim y las enmiendas ulteriores, puesto que ellas están actualmente en vigor y que ellas no han sido abrogadas o modificadas por la presente Convención, forman parte integrante de la presente Convención.

Artículo VI

La presente Convención está sujeta a ratificación.

Los instrumentos de ratificación serán, en el más breve plazo posible, depositados en el Secretariado de la Comisión Central para ser conservados en los archivos.

Un proceso verbal de depósito de los instrumentos de ratificación será dirigido por diligencia del Secretariado General, quien remitirá a cada uno de los Estados signatarios una copia, certificada conforme, de los instrumentos de ratificación así como del proceso verbal de depósito.

Artículo VII

La presente Convención entrará en vigor el día siguiente del depósito del sexto instrumento de ratificación en el Secretariado de la Comisión Central, quien informará a los otros Estados signatarios.

Artículo VIII

La presente Convención redactada en un solo ejemplar en alemán, en francés y en holandés, el texto francés haciendo fé en caso de divergencias, quedará depositado en los archivos de la Comisión Central.

Una copia certificada conforme por el Secretario General será remitida a cada uno de los Estados contratantes.

Anexo nº1

PROTOCOLO ADICIONAL Nº1

a la

**Convención revisada para la Navegación del Rhin
firmada en Mannheim el 17 octubre 1868.**

**LA REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA
EL REINO DE BELGICA
LA REPUBLICA FRANCESA
EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA Y DE IRLANDA DEL NORTE
EL REINO DE LOS PAISES BAJOS
LA CONFEDERACION SUIZA**

CONSIDERANDO:

- que ciertas dificultades se han alzado en lo que concierne a la aplicación y la interpretación de algunos artículos de la Convención revisada para la navegación del Rhin del 17 octubre 1868 en su tenor del 20 noviembre 1963; (denominada en lo sucesivo "La Convención")
- que el Protocolo adicional a la Convención para la navegación del Rhin del 17 octubre 1868 firmado el 18 setiembre 1895 en Mannheim no tiene más enteramente en cuenta la evolución del sistema represivo en los diferentes Estados contratantes y que el necesita entonces una adaptación a las nuevas condiciones, sobre todo por la facultad de reprimir por intermedio de autoridades administrativas, las infracciones a los reglamentos de policía para la navegación publicados en edictos de común acuerdo;

han convenido lo que sigue:

El artículo I está integrado al artículo 40 bis de la Convención.

ARTICULO II

Los Estados contratantes se comunicarán, por intermedio del Secretario General de la Comisión Central para la navegación del Rhin, las disposiciones legales o reglamentarias tomadas para la aplicación del presente protocolo.

ARTICULO III

El Protocolo adicional a la Convención revisada para la navegación del Rhin del 17 octubre 1868 firmado en Mannheim el 18 setiembre 1895 será abrogado el día de la entrada en vigor del presente Protocolo adicional.

ARTICULO IV

El presente Protocolo adicional está sujeto a ratificación.

Los instrumentos de ratificación serán depositados en el Secretariado de la Comisión Central para ser conservados en sus archivos.

Un proceso verbal del depósito de los instrumentos de ratificación será dirigido por diligencia del Secretario General, que remitirá a cada uno de los Estados signatarios una copia, certificada conforme, de los instrumentos de ratificación así como del proceso verbal del depósito.

ARTICULO V

El presente Protocolo entrará en vigor el día siguiente del depósito del sexto instrumento de ratificación en el Secretariado de la Comisión Central, quien informará a los otros Estados signatarios.

ARTICULO VI

El presente Protocolo adicional, redactado en un solo ejemplar en alemán, en francés, y en holandés, el texto francés haciendo fé en caso de divergencias, quedará depositado en los archivos de la Comisión Central.

Una copia certificada conforme por el Secretario General será remitida a cada uno de los Estados contratantes.

En fé de lo cual, los abajo firmantes habiendo depositado sus plenos poderes, han firmado el presente Protocolo adicional.

Hecho en Strasbourg, el 25 octubre 1972.

Por la República Federal de Alemania:(s) E.von PUTTKAMER

Por el Reino de Bélgica:(s) N. ERKENS

Por la República Francesa:(s) G.de LACHARRIERE

Por el Reino Unido de Gran Bretaña y de Irlanda del Norte:(s) G.G.D. HILL

Por el Reino de los Países Bajos:(s) W. RIPHAGEN

Por la Confederación Suiza:(s) E.DIEZ

Anexo n°2

PROTOCOLO ADICIONAL N°2

a la

Convención revisada para la Navegación del Rhin.

**LA REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA
EL REINO DE BELGICA
LA REPUBLICA FRANCESA
EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA Y DE IRLANDA DEL NORTE
EL REINO DE LOS PAISES BAJOS
LA CONFEDERACION SUIZA**

Considerando que ciertas dificultades han aparecido en la aplicación y la interpretación de algunos artículos de la Convención revisada para la navegación del Rhin del 17 octubre 1868 en su versión del 20 noviembre 1963,

han convenido aportar las modificaciones y complementos siguientes:

Los artículos I y II contienen el artículo 2 párrafo 3 y el artículo 4 nuevo que son integrados en la Convención.

ARTICULO III

Las disposiciones de la Convención revisada para la navegación del Rhin y de sus enmiendas ulteriores, puesto que ellas están actualmente todavía en vigor y que ellas son incompatibles con el presente Protocolo, son abrogadas.

ARTICULO IV

El presente Protocolo adicional está sujeto a ratificación.

Los instrumentos de ratificación serán depositados en el Secretariado de la Comisión Central para ser conservados en sus archivos.

Un proceso verbal del depósito de los instrumentos de ratificación será dirigido por diligencia del Secretario General, que remitirá a cada uno de los Estados signatarios una copia certificada conforme de los instrumentos de ratificación así como del proceso verbal de depósito.

ARTICULO V

El presente Protocolo adicional entrará en vigor el primer día del mes siguiente al depósito del sexto instrumento de ratificación en el Secretariado de la Comisión Central. El Secretario General informará a los otros Estados signatarios.

ARTICULO VI

El presente Protocolo adicional, redactado en un solo ejemplar en alemán , en francés y en holandés, el texto francés haciendo fé en caso de divergencias, quedará depositado en los archivos de la Comisión Central.

Una copia certificada conforme por el Secretario General será remitida a cada uno de los Estados contratantes.

En fé de lo cual, los abajo suscriptos , habiendo depositado sus plenos poderes, han firmado el presente Protocolo adicional.

Hecho en Strasbourg, el 17 octubre 1979.

Anexo nº3

PROTOCOLO ADICIONAL Nº3

a la

Convención revisada para la Navegación del Rhin.

**LA REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA
EL REINO DE BELGICA
LA REPUBLICA FRANCESA
EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA Y DE IRLANDA DEL NORTE
EL REINO DE LOS PAISES BAJOS
LA CONFERERACION SUIZA**

Convencidos de la necesidad de adaptar a la evolución del derecho y a las exigencias actuales en el dominio de los transportes ciertas prescripciones de la Convención revisada para la navegación del Rhin del 17 octubre 1868 en su tenor del 20 noviembre 1963,

Considerando que a este efecto:

- importa, como consecuencia sobre todo del abandono de la paridad oficial del oro, permitir una represión más uniforme y más adaptada de las infracciones a las prescripciones relativas a la navegación y a la policía fluvial;
- conviene someter a las disposiciones tocantes a la seguridad de la navegación previstas por el artículo 22 de la Convención nombrada así como por la Convención del 14 diciembre 1922 relativa al régimen de licencias de barquero del Rhin ciertas categorías de bastimentos no consideradas actualmente;

han convenido lo que sigue:

Los artículos I,II y III contienen los artículos 23,32 y 37 nuevos que han sido integrados en la Convención.

El artículo I precisa además que el artículo primero, segundo párrafo de la Convención del 14 diciembre 1922 relativo al régimen de licencias de barquero del Rhin

así como el nº 6 del Protocolo de cierre de la Convención revisada para la navegación del Rhin del 17 octubre 1868 son abrogados.

ARTICULO IV

El presente Protocolo adicional está sujeto a ratificación.

Los instrumentos de ratificación serán depositados en el Secretariado de la Comisión Central para ser conservados en sus archivos.

Un proceso verbal de depósito de los instrumentos de ratificación será dirigido por diligencias del Secretario General que remitirá a cada uno de los Estados signatarios una copia certificada conforme de los instrumentos de ratificación así como del proceso verbal del depósito.

ARTICULO V

El presente Protocolo adicional entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente al depósito del sexto instrumento de ratificación en el Secretariado de la Comisión Central. El Secretario General informará a los otros Estados signatarios.

ARTICULO VI

El presente Protocolo adicional, redactado en un solo jemplar en alemán, en francés y en holandés, el texto francés haciendo fé en caso de divergencias, quedará depositado en los archivos de la Comisión Central.

Una copia certificada conforme por el Secretario General será remitida a cada uno de los Estados contratantes.

En fé de lo cual, los suscriptos, habiendo depositado sus plenos poderes, han firmado el presente Protocolo adicional.

Hecho en Strasbourg, el 17 octubre 1979.

Por la República Federal de Alemania:(s) **H.K.ROBERT**

Por el Reino de Bélgica:9s) **N.ERKENS**

Por la República Francesa:(s) **G.GUILLAUME**

Por el Reino Unido de Gran Bretaña y de Irlanda del Norte:(s) **CC.PITTAN**

Por el Reino de los Países Bajos:9s(s) **W.RIPHAGEN**

Por la Confederación Suiza:(s) **E.DIEZ**

Anexo nº4

PROTOCOLO ADICIONAL Nº4

a la

Convención revisada para la Navegación del Rhin.

**LA REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA
EL REINO DE BELGICA
LA REPUBLICA FRANCESA
EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA Y DE IRLANDA DEL NORTE
EL REINO DE LOS PAISES BAJOS
LA CONFEDERACION SUIZA**

CONSIDERANDO:

- que el mercado de la navegación renana y de la navegación interior sobre las vías navegables enlazadas al Rhin es golpeado por una grave crisis económica, la cual no puede ser remediada sin que se tomen medidas obligatorias de saneamiento estructural;
- que a tal efecto importa emprender las acciones de desguace coordinadas sobre el plano internacional y financiadas por fondos alimentados por la profesión de la navegación interior, armonizada con condiciones relativas a la puesta en servicio de bodegas suplementarias;
- que esas medidas de saneamiento estructural que son justificadas por la urgencia económica y las perturbaciones graves que afectan el mercado de la navegación interior, deben revestir un carácter excepcional y temporario;
- que para ser eficaces así como para evitar las disparidades de régimen y las distorsiones de concurrencia, ellas deben ser introducidas de una manera uniforme en todos los Estados ribereños del Rhin y de Bélgica.

ARTICULO I

1. La navegación renana puede ser sometida a medidas temporarias de saneamiento estructural, no obstante los principios generales contenidos en la Convención revisada para la navegación del Rhin.
2. Esas medidas pueden comportar:
 - a) una acción de desguace por medio de fondos de desguace alimentados por cotizaciones obligatorias de los propietarios de barcos;
 - b) el establecimiento de condiciones relativas a la puesta en servicio de bodega suplementaria, tales que la obligación para los propietarios de poner en servicio bodega suplementaria para desguasar simultáneamente un volumen equivalente de bodega o de pagar una contribución especial a los fondos de desguace.
3. Para que las medidas citadas en los párrafos precedentes así como sus modificaciones ulteriores sean aplicables de una manera uniforme en todos los Estados ribereños del Rhin y Bélgica, la Comisión Central para la Navegación del Rhin está habilitada a tomar una resolución en conformidad con las reglas adoptadas en la materia por la Comunidad Económica Europea.
Los Estados ribereños del Rhin y Bélgica tendrán, en lo que concierne a la aplicación de estas medidas, derechos y obligaciones iguales.

ARTICULO II

El presente Protocolo adicional quedará en vigor hasta el 31 diciembre 1999.

ARTICULO III

El presente Protocolo adicional está sujeto a ratificación.

Los instrumentos de ratificación serán depositados en el Secretariado de la Comisión Central para ser conservados en sus archivos.

Un proceso verbal del depósito de los instrumentos de ratificación será dirigido por diligencias del Secretario General que remitirá a cada uno de los Estados signatarios una copia certificada conforme de los instrumentos de ratificación así como del proceso-verbal del depósito.

ARTICULO IV

El presente Protocolo adicional entrará en vigor el primer día del mes siguiente al depósito del sexto instrumento de ratificación en el Secretariado de la Comisión Central. El Secretario General informará a los otros Estados signatarios.

ARTICULO V

El presente Protocolo adicional es redactado en un solo ejemplar en alemán, en francés y en holandés; en caso de divergencias, el texto francés hace fé; él será depositado en los archivos de la Comisión Central.

Una copia certificada conforme por el Secretario General será remitida a cada uno de los Estados Contratantes.

En fe de lo cual, los suscriptos, habiendo depositado sus plenos poderes, han firmado el presente Protocolo adicional.

Hecho en Strasbourg, el 25 abril 1989.

Por la República Federal de Alemania:(s) Wilhelm HÖNCK

Por el Reino de Bélgica:(s) C. BAUWENS

Por la República Francesa:(s) J.P. PUISSOCHET

Por el Reino Unido de Gran Bretaña y de Irlanda del Norte:(s) Colin Mc LEAN

Por el Reino de los Países Bajos:(s) A. BOS

Por la Confederación Suiza:(s) R. STETTLER

**Declaración de los Estados Contratantes
en ocasión de la firma del Protocolo adicional nº 4**

Habida cuenta de la urgencia del saneamiento estructural del mercado de la navegación interior, los Estados Contratantes consienten en que el Protocolo adicional nº4 sea aplicado provisoriamente a partir del 1º mayo 1989, antes que todos los instrumentos de ratificación hayan sido depositados, quedando entendido que la entrada en vigor definitiva será subordinada al cumplimiento de los procedimientos constitucionales propios de cada uno de los Estados Contratantes.

Las medidas tomadas en aplicación de este Protocolo no podrán producir efecto antes de la entrada en vigor de las reglas de la Comunidad Económica Europea señaladas en el artículo 1.

Hecho en Strasbourg, el 25 abril 1989.

Por la República Federal de Alemania:(s) Wilhelm HÖYNCK

Por el Reino de Bélgica:(s) C. BAUWENS

Por la República Francesa:(s) J.P. PUISSOCHET

Por el Reino de Gran Bretaña y de Irlanda del Norte:(S) Colin Mc LEAN

Por el Reino de los Países Bajos:(s) A.BOS

Por la Confederación Suiza:(s) R. STETTLER

ANEXO 15.2

***CONVENCION RELATIVA AL REGIMEN DE LA NAVEGACION
SOBRE EL DANUBIO***

CONVENCION RELATIVA AL REGIMEN DE LA NAVEGACION SOBRE EL DANUBIO

(Texto coordinado no oficial - Traducción libre del Consultor)

La Unión de las Repúblicas Soviéticas, la República Popular de Bulgaria, la República de Hungría, la República Popular Rumana, la República Soviética Socialista de Ucrania, la República Checoslovaca y la República Federativa Popular de Yugoslavia,

Tomando en consideración la decisión del Consejo de Ministros de Negocios Extranjeros del 12 de Diciembre de 1946 de convocar una Conferencia de Representantes de los Estados mencionados en esa decisión, con miras a establecer una nueva Convención relativa al régimen de la navegación sobre el Danubio y

Deseosos de asegurar la libre navegación sobre el Danubio en conformidad con los intereses y los derechos soberanos de los países danubianos, así como de reforzar los lazos económicos y culturales de los países danubianos entre ellos y con los otros países,

Han decidido concluir una Convención relativa al régimen de la navegación sobre el Danubio y han, a estos fines, designado los Plenipotenciarios más abajo firmantes, los cuales, después de presentados sus plenos poderes, reconocidos en buena y debida forma, han convenido sobre lo que sigue:

CAPITULO 1 DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

La navegación sobre el Danubio será libre y abierta a los que a ella recurran, a los barcos mercantes y a las mercaderías de todos los Estados sobre un pie de igualdad en lo que concierne a los derechos de puerto y a las tasas sobre la navegación, así como las condiciones a las cuales está sometida la navegación comercial. Las disposiciones más arriba señaladas no serán aplicables al tráfico entre los puertos de un mismo Estado.

Artículo 2

El régimen establecido por la presente Convención se aplica a la parte navegable del Danubio (río que desemboca en el mar) desde Ulm al Mar Negro siguiendo el brazo de Soulina con acceso al mar por el Canal de Soulina.

Artículo 3

Los Estados danubianos se comprometen a mantener sus sectores del Danubio en estado de navegabilidad para las embarcaciones fluviales y en lo que concierne a los sectores apropiados para las embarcaciones de mar, a ejecutar los trabajos necesarios para asegurar y mejorar las condiciones de navegación, y a no impedir o trabar la navegación en los canales navegables del Danubio.

Los estados danubianos se consultarán sobre las materias indicadas en el presente artículo con la Comisión del Danubio. (art. 5 siguiente).

Los Estados ribereños tendrán el derecho de emprender en los límites de sus fronteras respectivas los trabajos que puedan ser necesitados por circunstancias imprevistas y urgentes y tendrán por objeto asegurar las necesidades de la navegación. Los Estados deberán sin embargo avisar a la Comisión las razones que han motivado esos trabajos y proveerla de una descripción sumaria.

Artículo 4

En el caso en que un Estado danubiano no esté en situación de emprender él mismo los trabajos que son de su competencia territorial y que son necesarios para asegurar la navegación normal, dicho Estado consentirá que los trabajos se ejecuten por la Comisión del Danubio (art. 5) en las condiciones que ella determinará y sin que ella pueda confiar la ejecución a un otro Estado, salvo en lo que concierne a las partes de la vía fluvial que forma frontera de un tal Estado. En este último caso, la Comisión determinará las modalidades de la ejecución de los trabajos.

Los Estados danubianos se comprometen a prestar a la Comisión o al Estado ejecutante toda forma de concurso para la ejecución de dichos trabajos.

CAPITULO II

DISPOSICIONES RELATIVAS A LA ORGANIZACION

SECCION I

COMISION DEL DANUBIO

Artículo 5

Se establece una Comisión del Danubio, designada seguidamente bajo el nombre de "Comisión"; ella está compuesta por representantes de los países danubianos, uno por cada uno de los países.

Artículo 6

La Comisión escoje entre sus miembros su presidente, su vice-presidente y su secretario que son elegidos por un período de tres años.

Artículo 7

La Comisión fija los términos de sus sesiones y establece su reglamento interior.

La primera reunión de la Comisión será tenida en un plazo de seis meses a contar de la entrada en vigor de la presente Convención.

Artículo 8

La competencia de la Comisión se extiende al Danubio tal como es definido en el artículo 2.

Entran en las atribuciones de la Comisión:

- a) velar por la ejecución de las disposiciones de la presente Convención;
- b) trazar, sobre la base de proposiciones y de proyectos presentados por los Estados danubianos y por las Administraciones fluviales especiales (art. 20 y 21), el plan general de los grandes trabajos en el interés de la navegación, así como de establecer la evaluación general de los gastos concernientes a los trabajos;
- c) ejecutar los trabajos, en los casos previstos en el artículo 4;

- d) formular, consultar y hacer recomendaciones a los Estados danubianos acerca de la ejecución de los trabajos señalados en el párrafo "b" del presente artículo, habida cuenta de los intereses técnicos y económicos de los planes y de las posibilidades de los Estados respectivos;
- e) formular, consultar y hacer recomendaciones a las Administraciones fluviales especiales (art.20 y 21) y proceder a un intercambio de informaciones con las administraciones;
- f) establecer sobre todo el curso navegable del Danubio un sistema uniforme de ordenación de las vías navegables y de fijar, habida cuenta de las condiciones específicas de tal o cual sector, las disposiciones fundamentales relativas a la navegación sobre el Danubio, comprendidas aquellas del servicio de pilotaje;
- g) unificar las reglas de la vigilancia fluvial;
- h) coordinar la actividad de los servicios hidrometeorológicos sobre el Danubio, publicar un boletín hidrológico único y de las previsiones hidrológicas de corta y de larga duración para el Danubio;
- i) reunir los datos estadísticos relativos a la navegación sobre el Danubio, por considerar que se tratan de cuestiones que son de la competencia de la Comisión;
- j) hacer publicar, para las necesidades de la navegación, las obras de referencia, las rutas, las cartas de navegación y los atlas;
- k) preparar y aprobar el presupuesto de la Comisión, así como establecer y percibir las tasas previstas en el artículo 10.

Artículo 9

Para cumplimentar las tareas señaladas en el artículo precedente, la Comisión dispone de un Secretariado y de los servicios necesarios cuyo personal es reclutado entre los ciudadanos de los Estados danubianos.

Corresponde a la misma comisión organizar su Secretariado y sus servicios.

Artículo 10

La Comisión prepara su presupuesto y lo aprueba por mayoría de votos de todos sus miembros. El presupuesto debe prever los gastos necesarios al mantenimiento de la Comisión y de su aparato; los gastos serán cubiertos mediante anualidades pagadas por los Estados danubianos, a razón de un monto igual por cada uno de ellos.

Para hacer frente a los gastos de los trabajos especiales, ejecutados con miras de asegurar o de mejorar las condiciones de navegabilidad, la Comisión podrá establecer tasas especiales.

Artículo 11

Las decisiones de la Comisión son tomadas por mayoría de votos de los miembros presentes, salvo en los casos especialmente previstos por la presente Convención (art. 10,12 y 13).

El quorum de la Comisión es de cinco miembros.

Artículo 12

Las decisiones de la Comisión relativas a cuestiones previstas por los párrafos b),c),f),g) del artículo 8 deben ser tomadas por mayoría de votos de todos los miembros,

no entrando en ningún caso en esa mayoría el Estado miembro sobre cuyo territorio los trabajos deben ser ejecutados.

Artículo 13

La Comisión tiene su sede en Galatz.

Ella puede sin embargo, por una decisión tomada por mayoría de votos de todos sus miembros, cambiar el lugar de su sede.

Artículo 14

La Comisión goza de la personalidad jurídica de conformidad a la legislación del Estado del lugar de su sede.

Artículo 15

El francés y el ruso son las lenguas oficiales de la Comisión.

Artículo 16

Los miembros de la Comisión y los funcionarios mandados por ella gozan de inmunidad diplomática. Los locales oficiales, los archivos y los documentos de toda especie pertenecen a la Comisión y son inviolables.

Artículo 17

Los funcionarios de la Comisión munidos de poderes apropiados informarán a las autoridades competentes de los Estados danubianos las infracciones a los reglamentos de navegación, a las medidas sanitarias y a la vigilancia fluvial de las cuales la Comisión habrá tomado conocimiento. Las autoridades competentes están encargadas a su turno, de informar a la Comisión de las medidas tomadas en relación con las infracciones notificadas y mencionadas más arriba.

Artículo 18

La Comisión tiene su sello; ella tiene igualmente su pabellón que tiene el derecho de enarbolar sobre sus locales oficiales y sus barcos.

Artículo 19

Los Estados danubianos son encargados de prestar a la Comisión, así como a sus funcionarios y su personal el concurso necesario para la ejecución de las tareas que les incumben en virtud de la presente Convención.

Esos funcionarios y el personal tendrán, en el ejercicio de sus funciones especiales, el derecho de circular libremente sobre el río y en los puertos, en los límites de la jurisdicción de la Comisión, a condición de respetar la legislación territorial.

SECCION II ADMINISTRACIONES FLUVIALES ESPECIALES

Artículo 20

Sobre el Bajo Danubio (de la desembocadura del Canal de Soulina a Braïla inclusivamente) se halla establecida una Administración fluvial especial en vista de ejecutar trabajos hidrotécnicos y de reglar la navegación; ella está compuesta por

representantes de los Estados ribereños adyacentes (la República Popular Rumana y la Unión de Repúblicas Soviéticas Socialistas).

Esta Administración funciona sobre la base de un acuerdo entre los Gobiernos de los países que forman parte de ella.

La Administración tiene su sede en Galatz.

Artículo 21

Sobre el sector de Portes de Fer (de Vince a Kastal sobre la ribera derecha y de Moldova Veche a Turm Severin sobre la ribera izquierda del Danubio) se halla establecida una Administración fluvial especial de Portes de Fer; esta Administración está compuesta por representantes de la República Popular Rumana y de la República Federativa Popular de Yugoslavia; ella tiene por tarea ejecutar los trabajos hidrotécnicos y reglar la navegación en la zona indicada.

Esta Administración funciona sobre la base de un acuerdo entre los Gobiernos de los países de la cual forma parte.

La Administración tiene su sede en Orzova y Tekija.

Artículo 22

Los acuerdos relativos a las Administraciones fluviales especiales (más adelante designados bajo el nombre de "Administraciones", mencionados en los artículos 20 y 21, son llevados a conocimiento de la Comisión.

CAPITULO III **REGIMEN DE LA NAVEGACION**

SECCION I **NAVEGACION**

Artículo 23

La navegación sobre el Bajo Danubio y en el sector de Portes de Fer se efectúa de conformidad a las reglas de navegación establecidas por los países danubianos respectivos, cuyo territorio está atravesado por el Danubio y, en las zonas donde las riberas del Danubio pertenecen a dos Estados diferentes, de acuerdo a las reglas establecidas por común acuerdo entre los Estados.

Al establecer las reglas de navegación, los Estados danubianos y las Administraciones tienen en cuenta disposiciones fundamentales relativas a la navegación sobre el Danubio establecidas por la Comisión.

Artículo 24

Las embarcaciones navegando sobre el Danubio tienen el derecho, a condición de que se ajusten a las reglas establecidas por los Estados danubianos respectivos, de entrar en los puertos, y de proceder a operaciones de carga y descarga, de embarcar y desembarcar viajeros y de aprovisionarse de combustible, de cargar vituallas, etc.

Artículo 25

El tráfico local de viajeros y de mercaderías y el tráfico entre los puertos de un mismo Estado no son abiertos a un pabellón extranjero sino en la medida que dé conformidad la reglamentación nacional de dicho Estado danubiano.

Artículo 26

Los reglamentos sanitarios y de policía en vigor sobre el Danubio son aplicados sin discriminación en razón del pabellón, desde el punto de partida de las embarcaciones, de su destino o de otros motivos.

Las funciones de vigilancia aduanera, sanitaria y fluvial sobre el Danubio, son llenadas por los Estados danubianos; estos comunican a la Comisión los reglamentos que ellos han establecido, a fin de que la Comisión pueda contribuir a la unificación de las reglas de aduana y de las reglas sanitarias y unificar las reglas de la vigilancia fluvial (art. 8 "g").

Los reglamentos aduaneros, sanitarios y de policía deben ser de naturaleza que no traben la navegación.

Artículo 27

Desde que las dos riberas del Danubio forman parte de un mismo Estado, este Estado tiene el derecho de poner las mercaderías en tránsito bajo precinto o bajo la guardia de agentes de aduanas. Un tal Estado tiene igualmente el derecho de exigir del capitán, del armador o del patrón una declaración escrita atestando solamente que él transporta o que él no transporta mercaderías cuando la importación está prohibida por el Estado transitado, sin tener sin embargo el derecho de prohibir el tránsito.

Estas formalidades no podrán ni implicar u ocasionar una inspección del cargamento, ni retardar el pasaje en tránsito. El capitán, el armador o el patrón que hubiera hecho una falsa declaración será responsable de conformidad a las leyes del Estado ante el cual la declaración deberá ser hecha.

Desde que el Danubio forma frontera entre dos Estados, los barcos, jangadas, viajeros y mercaderías en tránsito están exentos de todas las formalidades aduaneras.

Artículo 28

Los barcos afectados por los Estados danubianos al servicio de vigilancia (policía) fluvial se servirán enarbolar, a más de su pabellón nacional, una insignia distintiva y uniforme; sus señalamientos y número deben ser llevados a conocimiento de la Comisión. Estos barcos, lo mismo que aquellos afectados al servicio de las aduanas de los países danubianos, pueden navegar sobre el Danubio unicamente en el interior de las fronteras de los países de los cuales el barco alza el pabellón y fuera de dichas fronteras con el consentimiento de los Estados danubianos respectivos.

Artículo 29

Los barcos navegando sobre el Danubio pueden servirse de estaciones de TSF que se encuentren a su bordo, así como de los medios de comunicación ribereños de los cuales tendrán necesidad en sus objetivos de navegación.

Artículo 30

La navegación sobre el Danubio está prohibida a los barcos de guerra de todos los países no danubianos.

Los barcos de guerra de los países danubianos no pueden navegar sobre el Danubio fuera de las fronteras del país del cual el barco levanta el pabellón, salvo acuerdo previo entre los Estados danubianos interesados.

SECCION II

SERVICIO DE PILOTAJE

Artículo 31

Los cuerpos de pilotos son formados en el Bajo Danubio y en el sector de Portes de Fer; ellos dependen de las Administraciones respectivas (art. 22).

Los reglamentos del servicio de pilotaje son establecidos por las Administraciones conforme a las disposiciones fundamentales concernientes a la navegación sobre el Danubio (art. 8 "f"), y deben ser llevadas a conocimiento de la Comisión.

Artículo 32

El pilotaje de los barcos sobre el bajo Danubio y en el sector de Portes de Fer está asegurado por pilotos que forman parte de los cuerpos de pilotos respectivos o bien por pilotos que, habiendo rendido un exámen ante los servicios de la Administración fluvial competente, serán autorizados por esa Administración a ejercer el pilotaje.

Artículo 33

El personal de los cuerpos de pilotos es reclutado entre los ciudadanos de los países danubianos miembros de las Administraciones respectivas. El modo de reclutamiento está establecido por los acuerdos especiales celebrados entre los miembros más arriba mencionados (art. 20 y 21) de esas Administraciones.

CAPITULO IV

MODALIDADES DE CUBERTURA DE LOS GASTOS

NECESARIOS PARA ASEGURAR LA NAVEGACION

Artículo 34

El financiamiento de los trabajos hidrotécnicos sobre el Danubio, ejecutados por los países danubianos, conformemente con el artículo 3 de la presente Convención, está asegurado por los países danubianos respectivos.

El financiamiento de los trabajos previstos en el artículo 8 c) está asegurado por la Comisión.

Artículo 35

A fin de cubrir los gastos necesarios para asegurar la navegación, los Estados danubianos pueden, luego de haberse concertado con la Comisión, establecer derechos de navegación percibidos sobre los barcos cuyas tasas están determinadas en función del costo de mantenimiento de la vía fluvial y de los trabajos previstos en el artículo 34.

Artículo 36

A fin de cubrir los gastos necesarios para asegurar la navegación y la ejecución de los trabajos emprendidos por las Administraciones, éstas establecen las tasas particulares percibidas sobre los barcos que naveguen en los sectores comprendidos entre la embocadura del Canal de Soulina y Braïla y entre Vince y Kostol sobre la ribera derecha y entre Moldova Veche y Turm-Severin sobre la ribera izquierda del Danubio.

Artículo 37

Las sumas producidas por las tasas especiales, los derechos de navegación y las tasas particulares percibidas por la Comisión, por los Estados danubianos y por las Administraciones no pueden ser una fuente de beneficio.

Artículo 38

Las modalidades de percepción de las tasas especiales, de los derechos de navegación y de las tasas particulares son fijadas por las instrucciones elaboradas respectivamente por la Comisión, los Estados danubianos y las Administraciones. Las instrucciones emanadas de los Estados danubianos y de las Administraciones son concertadas con la Comisión.

Las tasas y los derechos son calculados sobre la capacidad de bodega del barco.

Artículo 39

En lo que concierne a las partes del Danubio que forman frontera nacional, la ejecución de trabajos y la repartición de gastos incurridos se reglan por acuerdo entre los Estados limítrofes respectivos.

Artículo 40

Los derechos de puerto son percibidos sobre los barcos por las autoridades de los Estados danubianos respectivas. Ninguna discriminación será admitida a este respecto en razón del pabellón de los barcos, del punto de su partida o de su destino o de otros motivos.

Artículo 41

Los barcos que entren en los puertos para cargar y/o descargar tendrán el derecho de servirse de los mecanismos de carga o de descarga, del utilaje, de los depósitos, de los terrenos de los depósitos, etc., en virtud de acuerdos con los servicios respectivos encargados del transporte y la expedición.

El monto de las sumas a pagar por los servicios prestados será establecido sin discriminación alguna.

Las ventajas acordadas, conforme a los usos comerciales, en razón del volumen de los trabajos y de la naturaleza de las mercaderías, no serán consideradas como discriminación.

Artículo 42

Los barcos, jangadas, viajeros y mercaderías no pueden ser gravados con derecho alguno por el sólo hecho de su tránsito.

Artículo 43

Las tarifas de las tasas de pilotaje sobre el Bajo Danubio y en el sector de Portes de Fer son establecidas por las Administraciones respectivas y comunicadas a la Comisión.

CAPITULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 44

En la presente Convención los términos "Estado danubiano" o "país danubiano" designan un Estado en el territorio del cual está comprendido al menos una ribera del Danubio tal como está definida en el artículo 2.

Artículo 45

Todo diferendo entre los Estados signatarios de la presente Convención respecto de la aplicación o de la interpretación de esta Convención que no haya sido reglada por vía de negociaciones directas será, a demanda de una de las partes en el diferendo, sometido a una comisión de conciliación compuesta por un representante de cada parte y de un tercer miembro designado por el Presidente de la Comisión del Danubio entre los ciudadanos de un Estado que no forme parte del diferendo y, en el caso en el cual el Presidente de la Comisión sea ciudadano de un Estado parte en el diferendo, la decisión de la comisión de conciliación es definitiva y obligatoria para las partes en el diferendo.

Artículo 46

La presente Convención podrá ser revisada a solicitud de la mayoría de los Estados signatarios. Dicha solicitud será dirigida al Gobierno de la República Federativa Popular de Yugoslavia que convocará, en el más breve plazo, la reunión de una conferencia a la cual todos los Estados signatarios serán invitados a participar. Las disposiciones revisadas no entrarán en vigor sino después que el depósito de los instrumentos de ratificación de seis de los Estados signatarios de la presente Convención se haya realizado.

Artículo 47

La presente Convención, comprendidos los anexos cuyos textos francés y ruso dan fé, deberá ser ratificada y entrará en vigor después del depósito de seis instrumentos de ratificación. Los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de la República Federativa Popular de Yugoslavia en los archivos del cual será depositado el ejemplar auténtico de la presente Convención.

El Gobierno de la República Federativa Popular de Yugoslavia remitirá a cada uno de los Estados signatarios de la Convención una copia certificada conforme. El informará a los Estados signatarios de la Convención del depósito de los instrumentos de ratificación a medida de su recepción.

Anexo n°1

DE LA ADMISION DE AUSTRIA EN EL SENO DE LA COMISION DEL DANUBIO

1. El representante de Austria será admitido en el seno de la Comisión del Danubio luego de concluida la cuestión del Tratado con Austria.
2. El presente Anexo entrará en vigor al mismo tiempo que la Convención relativa al régimen de la navegación sobre el Danubio y será parte integrante de esta Comisión.

Anexo n°2

DEL SECTOR "GABCIKOVO - GÖYÜ"

En lo que concierne a los trabajos necesarios para asegurar las condiciones normales de navegación en el sector Gabcikovo-Göyü (del km 1821 al km 1791), las Partes

Contratantes están de acuerdo para reconocer que es de interés general mantener ese sector en buen estado de navegabilidad y que los trabajos necesarios a ese fin superan de lejos aquellos que se pueden razonablemente poner a cargo de los Estados ribereños competentes, por consecuencia, se ha convenido que la Comisión del Danubio discutirá la cuestión y decidirá si, con ese propósito, sería apropiado crear una Administración fluvial especial semejante a aquellas previstas en los artículos 20 y 21, o si será suficiente aplicar a ese sector las estipulaciones de los artículos 4 y 34 (apartado 2) de la presente Convención.

Disposiciones análogas al artículo 20 de la presente Convención, de la cual este Anexo es parte integrante, se aplicarán en el caso que una Administración sea establecida.

En fé de lo cual, los Plenipotenciarios infrascriptos han firmado la presente Convención y han puesto sus sellos.

Hecho en la ciudad de Belgrado el 18 de Agosto de mil novecientos cuarenta y ocho.

POR LA UNION DE REPUBLICAS SOVIETICAS SOCIALISTAS
(Firma)

POR LA REPUBLICA POPULAR DE BULGARIA
(Firma)

POR LA REPUBLICA DE HUNGRIA
(Firma)

POR LA REPUBLICA POPULAR RUMANA
(Firma)

POR LA REPUBLICA SOVIETICA SOCIALISTA DE UCRANIA
(Firma)

POR LA REPUBLICA CHECOSLOVACA
(Firma)

POR LA REPUBLICA FEDERATIVA POPULAR DE YUGOSLAVIA
(Firma)

(Belgrado, 18 de Agosto de 1948, entró en vigencia el 11 de Mayo de 1949)

PROTOCOLO ADICIONAL A LA CONVENCION RELATIVA
AL REGIMEN DE LA NAVEGACION SOBRE EL RIO DANUBIO

Firmado en Belgrado el 18 de Agosto de 1948.

1. Se ha constatado que el régimen aplicado anteriormente a la navegación sobre el Danubio, así como las actas que preveían el establecimiento de este régimen y, en particular, la Convención firmada en París el 23 de Julio de 1921, no están más en vigor.
2. Todos los bienes que pertenecían a la anciana Comisión Europea del Danubio son transferidos a la Administración fluvial especial sobre el Bajo Danubio creada de conformidad con el artículo 20 de la Convención a la cual se refiere el presente Protocolo.

3. Queda convenido que todas las obligaciones de la anciana Comisión Europea del Danubio relativas al reembolso de los créditos que a ella le fueron acordados por la Gran Bretaña, la Francia, la Rusia y otros Estados son considerados como extinguidos.

4. Las obligaciones de la anciana Comisión Internacional del Danubio, lo mismo que las obligaciones de la anciana Administración de Portes de Fer y de Cataratas, así como las garantías aferentes son consideradas como extinguidas.

5. Los bienes no liquidados de la anciana Comisión Internacional del Danubio son transferidos a la Comisión del Danubio prevista en el artículo 5 de la Convención a la cual se refiere el presente Protocolo. La parte de los bienes de la anciana Comisión Internacional del Danubio, puesta a disposición de la anciana Administración de Portes de Fer y de Cataratas y todos los bienes de la anciana Administración de Portes de Fer y Cataratas son transferidos a la Administración Fluvial Especial de Portes de Fer, creada de conformidad con el artículo 21 de la Convención a la cual se refiere el presente Protocolo.

Hecho en la ciudad de Belgrado el 18 de Agosto de mil novecientos cuarenta y ocho.

POR LA UNION DE REPUBLICAS SOVIETICAS SOCIALISTAS
(Firma)

POR LA REPUBLICA POPULAR DE BULGARIA
(Firma)

POR LA REPUBLICA DE HUNGRIA
(Firma)
POR LA REPUBLICA POPULAR RUMANA
(Firma)

POR LA REPUBLICA SOVIETICA SOCIALISTA DE UCRANIA
(Firma)

POR LA REPUBLICA CHECOSLOVACA
(Firma)

POR LA REPUBLICA FEDERATIVA POPULAR DE YUGOSLAVIA
(Firma)

(Budapest - Hungría 1988, publicación. Austria adhirió a la Convención el 7 de Enero de 1960.)

COMISION DEL DANUBIO

El año 1988 marca el 40° aniversario de la firma de la Convención relativa al régimen de la navegación en el Danubio. A lo largo del período transcurrido los Estados Partes de la Convención cooperan activamente en el seno de la Comisión del Danubio y obran para asegurar la navegación del río de conformidad con los intereses y los derechos soberanos de los países danubianos como así también en el estrechamiento de lazos económicos y culturales de los países danubianos, entre ellos y con los demás países.

Como es sabido el Danubio es una de las más importantes vías navegables de Europa y ella enlaza ocho países ribereños con el Mar Negro.

El largo total de esta hidrovía en su curso navegable desde Ulm a Soulina es de 2.588 km de los cuales 2.415 km son accesibles a convoyes de una entidad de 3.000 a 15.000 toneladas bruta.

El tramo marítimo del Danubio entre Braïla y Soulina de un largo de 170 km es accesible a las embarcaciones de un calado de hasta 7 metros. El volumen promedio de agua en la embocadura del Danubio se eleva a 6.430 m³/s. La duración media anual de la estación de navegación en el Danubio es de 344 días.

Seis sistemas hidro-energéticos y de navegación comprendidas las esclusas se han construido sobre el río y noventa y cinco puentes lo atraviesan por encima del lecho.

Entre los puentes danubianos hay por lo menos 20 que han registrado, cada uno, un tráfico de mercaderías superior a 1 millón de toneladas en 1985.

Como se comprende, la utilización del Danubio en tanto que vía navegable ofrece grandes ventajas económicas a los países danubianos, así como a los demás países interesados en los transportes sobre esta gran arteria fluvial.

Consecuentemente, deseosos de asegurar la libre navegación sobre el Danubio de conformidad con los intereses y los derechos soberanos de los países danubianos y de estrechar los lazos económicos y culturales entre ellos y con terceros países, Bulgaria, Hungría, Rumania, Checoslovaquia, Unión Soviética, Ucrania y Yugoslavia concluyeron el 18 de Agosto de 1948, en Belgrado, la Convención relativa al régimen de la navegación sobre el Danubio, que entró en vigor el 11 de Mayo de 1949. Austria, por su parte adhirió a la Convención el 7 de Enero de 1960.

La Convención de 1948 marcó un giro importante en la historia del derecho internacional del Danubio. Ella se inspira en el principio del derecho internacional según el cual la navegación en el río se reglamenta sobre la base de un acuerdo común concluido solamente por los países ribereños.

Según la Convención, la navegación es libre y abierta a los que de ella se sirvan, a los barcos mercantes y a las mercaderías de todos los Estados sobre un pie de igualdad en lo que concierne a los derechos de puerto y a las tasas sobre la navegación y en lo que concierne también a las condiciones a las cuales está sometida la navegación comercial.

De tal modo, la Convención garantiza no solamente los intereses de los países danubianos sino también los de los otros países que utilizan el Danubio para el transporte. Esto es lo que testimonian los datos establecidos estadísticos según los cuales, barcos que enarbolan pabellones de 39 Estados han navegado el Danubio en 1985.

Los países danubianos se comprometen a mantener los tramos del río de su jurisdicción en estado de navegabilidad, a ejecutar trabajos para mejorar y asegurar las condiciones de navegación y a no trabar u obstaculizar la misma sobre el canal navegable del río.

La navegación se desarrolla conforme a las reglas de navegación establecidas por los países danubianos y por las Administraciones fluviales especiales por sus sectores respectivos, habida cuenta de las disposiciones fundamentales adoptados por la Comisión del Danubio.

Las embarcaciones que naveguen por el Danubio tienen derecho, a condición de que se cumplan las reglas establecidas por los países danubianos, a entrar en los puertos, cargar, descargar, embarcar y desembarcar viajeros, proveerse de combustible, de vituallas, etc.

En virtud de la Convención no se puede percibir derechos por el tránsito de las embarcaciones, balsas, viajeros y mercaderías.

Administraciones fluviales especiales han sido creadas por la Convención para ciertos tramos del Danubio en vista de la ejecución de trabajos hidrotécnicos necesarios para asegurar mejorar la navegación y para reglarla. La Convención así también regula las cuestiones que se vinculan con el servicio de pilotaje, la cobertura de gastos para asegurar la navegación y otros conceptos.

Los países danubianos ejecutan los grandes trabajos consagrando grandes recursos a tal fin y realizan grandes esfuerzos para mejorar y asegurar las condiciones de navegabilidad para barcos fluviales y marítimos en sectores apropiados lo mismo que para desarrollar y perfeccionar el equipamiento técnico de puertos y embarcaciones danubianos.

A fin de asegurarnos la navegación se efectúan por los países de la cuenca trabajos de regularización, dragados, balizamientos del canal, tareas hidrográficas e hidrológicas, presta servicio de información y transmisión de avisos para uso de la navegación y toman otras medidas necesarias.

Los sistemas hidro-energéticos y de navegación construídos sobre el Danubio son de una gran importancia desde el punto de vista de mejorar las condiciones de la navegación. La prosecución de las obras del exclusaje del río contribuirá al proceso de transformación del Danubio en una vía navegable de gran profundidad y la importancia del río en tanto que vía navegable crecerá sensiblemente despues de su vinculación con otras hidrovías de Europa.

La Comisión del Danubio fue establecida en 1949 en virtud de estipulaciones de la Convención relativa al régimen de la navegación sobre el Danubio y de ella se trata seguidamente.

Se trata de una organización intergubernamental que lleva a cabo las funciones que le son confiadas por la Convención en orden al régimen de navegación sobre el Danubio en un espíritu de cooperación y de respeto de los intereses mutuos. Está compuesta por un representante de cada uno de los países danubianos (miembros de la Comisión) siguientes: Austria, Bulgaria, Hungría, Rumania, Checoslovaquia, URSS y Yugoslavia.

Hasta 1949 tuvo su sede en Galatz (Rumania), luego de esa fecha su sede está en Budapest (Hungría).

Tiene personalidad jurídica y consecuentemente tiene capacidad para contratar, adquirir, tomar en préstamo, vender bienes, etc.

También tiene su sello y su pabellón.

Las cuestiones relacionadas con el Estatuto de la Comisión son reglamentadas por la Convención sobre los privilegios e inmunidad de la Comisión del Danubio, firmada el 15 de Mayo de 1963, entrada en vigor el 28 de Enero de 1964.

Las cuestiones relativas a la sede se reglan por el Acuerdo Bilateral del 27 de Mayo de 1964 firmado entre el Gobierno de Hungría y la Comisión del Danubio.

Hasta fines de 1987 la Comisión realizó 45 sesiones ordinarias, 2 sesiones extraordinarias y 3 sesiones jubilaires. Antes de 1956 la Comisión se reunía en sesión ordinaria 2 veces por año, despues de esa fecha una vez. Además convoca reuniones de

expertos de los países danubianos para examinar cuestiones de orden náutico, técnico, hidrometeorológico, estadístico, jurídicos y otros.

Las cuestiones relativas al Trabajo de la Comisión, así como el desarrollo de las sesiones y reuniones son reglamentados por Reglas de procedimiento de la Comisión del Danubio.

La Comisión despliega su actividad sobre la base de sus planes de trabajo anuales y a largo plazo.

Los documentos elaborados por la Comisión son adoptados por decisiones de la sesión y su puesta en aplicación en los países danubianos tiene lugar según las disposiciones de la legislación de cada país.

Las lenguas oficiales son el francés y el ruso. Presidente, Vicepresidente y Secretario duran 3 años y son elegidos entre los miembros de la Comisión. Tiene un Secretariado para cumplir las tareas indicadas en el artículo 8 de la Convención sobre la navegación del Danubio y sobre las tareas y obligaciones a cargo de la Comisión del Danubio. La Dirección general y control están en manos del Presidente y el Secretario. el Secretariado se compone de Secciones técnicas, administrativas y de finanzas y su personal se integra con funcionarios internacionales y empleados.

Los funcionarios duran seis años y se reclutan entre los recurrentes de los Estados miembros de la Comisión, en lo posible a título igualitario respecto al número y tareas a realizar. Expirado el plazo de seis años los recurrentes rotan de un modo que todos llegan a ocupar todos los puestos.

Director, directores adjuntos y consejeros son nombrados por la Comisión. Todos los otros funcionarios son nombrados por el Presidente y el Secretario de la Comisión previa consulta al director.

Los empleados son tomados y liberados de sus cargos por el director, sobre la base de contratos de trabajo celebrados de acuerdo con la legislación del país sede de la Comisión.

Las normas de detalle concernientes a la organización y funcionamiento del Secretariado son dictadas por la Comisión por vía de reglamentos y disposiciones especiales.

Competencia de la Comisión

Las principales tareas que entran en la competencia de la Comisión en virtud de la Convención de 1949 sintéticamente expresados son:

- velar por la ejecución de la Convención.
- formular, sobre la base de propuestas y proyectos de los Estados danubianos y las Administraciones fluviales especiales, el plan general de grandes trabajos a favor de la navegación y realizar la evaluación general de gastos de los mismos, realizar consultas y hacer recomendaciones a los Estados en orden a dichos trabajos, habida cuenta de los intereses técnicos-económicos, de los planes y las posibilidades de cada Estado.
- ejecutar los trabajos en el caso del artículo 4 de la Convención esto es, cuando un Estado miembro al cual le corresponde hacerlo no está en situación de afrontarlo.

- de formular consultas y dar recomendaciones a las Administraciones fluviales especiales y de proceder con ellas a intercambiar informaciones.
- establecer sobre todo el curso navegable del Danubio un sistema uniforme de ordenación de vías navegables y de fijar, habida cuenta de las condiciones específicas de cada trecho, disposiciones fundamentales relativas a la navegación, comprendido el servicio de pilotaje.
- unificar las normas de vigilancia fluvial, aduanera y sanitaria.
- coordinar la actividad de los servicios hidrometeorológicos, publicar un boletín hidrológico único y previsiones hidrológicas de corta y larga duración para el Danubio.
- reunir los datos estadísticos sobre navegación en el río.
- hacer publicar obras de referencia, ruterías, cartas de navegación y atlas para llenar necesidades de la navegación.

ACTIVIDADES DE LA COMISION

En el curso de los primeros cuarenta años de vida de la Comisión del Danubio los países que la integran han desplegado una intensa actividad cooperando entre sí en distintos dominios para lograr crear las condiciones más favorables para la navegación danubiana internacional.

En tal sentido, la Comisión adoptó medidas relevantes en relación a las cuestiones náuticas tales como el balizamiento uniforme para todo el curso navegable del río dictando la normativa adecuada y actualizandola constantemente guardando la debida armonía con otras vías navegables de Europa.

Introdujo novedades técnicas y nuevos métodos de navegación incrementando la seguridad de la misma, armonizando las disposiciones fundamentales de la navegación del Danubio con el texto revisado del Código europeo de vías de navegación interior.

En 1988 reeditó el Ruterio del Danubio con nuevos datos puestos al día y teniendo en cuenta las modificaciones ocurridas en el curso navegable del río.

Las cartas de pilotaje editadas por la Comisión son constantemente actualizadas en función de las modificaciones producidas en el balizamiento. Para ello se siguen estrictas reglas en vigilancia fluvial.

En orden a la unificación de la documentación de a bordo, también se llevaron a cabo significativos avances reemplazandose todo papelerío superfluo, lo cual redundó en la facilitación del trabajo de autoridades y privados en los puertos y fronteras, achicando las estadías de los navíos.

El desarrollo de la navegación por empuje con medios seguros e inspeccionados en sus instalaciones y demás, más los métodos de estacionamiento de los convoyes, marchas, señales, etc., se incrementó notablemente aumentando su eficiencia.

La Guía de los Barqueros (indicador kilométrico del Danubio) en su primer tomo publicado en 1971 presenta desde el Puerto de Soulina (km 0) hasta el Puerto de

Ragensburg (km 2.379) utilísimos datos, tales como posición de localidades, puertos, lugares de invernadero, elevaciones del lecho, islas, estaciones hidrométricas, estaciones de señalización, puentes (con indicación de sus pasos navegables), cables aéreos cruzando el río (con indicación de sus alturas) exclusas, tablero de distancias entre localidades que el río une, etc.

En el segundo tomo de la obra, publicado en 1976, se hallan datos referidos a las principales características técnicas de las obras erigidas en el río, canal navegable, dimensiones de los convoyes remolcados o empujados y toda otra información útil a los Barqueros.

La Carta General del Danubio reeditada en 1984, contiene muy útiles datos sobre las características del río.

A los fines de informar a los conductores de embarcaciones la Comisión ha editado normas sobre navegación en la Recopilación de reglas locales y en la Recopilación de normas de seguridad aplicables a la navegación internacional en el Danubio.

En orden a las comunicaciones vía radio la Comisión ha dado normas y reglas de seguridad para todo el curso del río, editadas en 1979 y 1980 bajo la forma de recomendaciones y en 1983 como reglas de procedimiento para las comunicaciones radio-telefónicas.

En el dominio de las cuestiones hidrotécnicas una de las tareas más importantes es la del establecimiento del plan de los grandes trabajos con miras a obtener los gálibos del canal.

En ese sentido la Comisión adoptó recomendaciones para establecer métodos uniformes para la determinación del estiaje navegable y de regularización del Danubio de gran precisión. Vista su importancia, la Comisión adoptó diversos planes de trabajo que se han desarrollado desde 1961 hasta la actualidad. La información sobre el canal navegable y los afloramientos del Danubio en su curso se publican cada año y contiene igualmente datos estadísticos sobre profundidades y largos de canal registrados sobre las secciones del lecho, régimen de hielos, medidas para la lucha contra hielos, etc. Un reporte sobre hielos en el Danubio abarca un período de 56 años de estadísticas.

La Comisión también ha diseñado el Esquema del perfil a lo largo del curso del río con cotas de alto nivel, bajos niveles navegables, puestos hidrométricos, curvas del Danubio, puentes, etc.

En orden a cuestiones hidrometeorológicas la Comisión ha coordinado este servicio con métodos unificados de observación, depuración de datos, intercambio de estadísticas, etc. Los niveles de agua, temperaturas, lluvias, estado de hielos, tormentas, previsiones son transmitidos por códigos unificados; desde 1977 los Códigos aceptados son los de la Organización Meteorológica Mundial.

Anuarios hidrológicos se publican anualmente conteniendo datos hidrometeorológicos y cada diez años una obra conteniendo referencias hidrológicas que abarcan períodos de 30 años.

La Comisión continúa su trabajo con objeto de perfeccionar previsiones para el futuro.

Las cuestiones estadísticas también han sido profundizadas unificadas y mejoradas en gran medida por la Comisión y hoy en día se publican anuarios sobre transporte de mercaderías por país, por puerto, sobre la flota danubiana, transporte de pasajeros, otras cuestiones de interés para organizaciones y personas que se ocupan de la navegación, etc.

A través de dichas informaciones pueden sacarse interesantes conclusiones sobre el desarrollo y crecimiento de la actividad naviera en el Danubio.

En el dominio de las cuestiones jurídicas la Comisión presta gran y permanente atención a las mismas, a los aspectos aduaneros, sanitarios y otros emergentes del ejercicio de la navegación en el Danubio. Así ha concluido acuerdos sobre sus privilegios e inmunidades con Hungría.

Elaboró reglas de referencia para su propio funcionamiento, la actividad de sus órganos, reglamentos sobre su gestión financiera, etc. En suma, que cualquier materia puede ser objeto de elaboración jurídica por la Comisión, especialmente las cuestiones de derecho internacional que surjan de la navegación sobre las vías de agua interiores.

Aparte de las cuestiones comentadas anteriormente que motivaron actividad de la Comisión, ésta se abocó y adoptó decisiones respecto de otras cuestiones tales como seguidamente se destacan:

En 1976 adoptó una decisión en orden a intensificación de sus trabajos en el espíritu del Acta Final de la Conferencia sobre la Seguridad y la Cooperación en Europa y, así, dentro de sus atribuciones en materia de navegación, la Comisión se dispuso a contribuir firmemente a cooperar con los Estados miembros que a la vez participan de la Conferencia, dinamizando las prescripciones del Acta Final en su conjunto en lo que se refiere a objetivos, principios y otras disposiciones de la misma.

Otro aspecto, habida cuenta de los vínculos examinados entre el Danubio y otras vías navegables interiores, lo constituye una lista, aprobada por la Comisión del Danubio en 1972, de cuestiones que tocan e interesan a la navegación conexiónada entre los ríos Rhin-Main-Danubio y Danubio-Oder-Elba. Tal lista comprende 16 cuestiones de orden náutico, hidrotécnico, hidrometeorológico, estadístico, económico y jurídico. El estudio y desarrollo de las mismas significará un gran aporte a la navegación de las mencionadas cuencas y sus vinculaciones. En el campo práctico hasta el momento se ha establecido una comparación de reglas de navegación sobre el Danubio, sobre el Rhin con el Código europeo de vías de navegación interior. También una comparación ha sido establecida para los Gálidos del canal navegable de Rotterdam hasta Soulina; una información sobre prestaciones hidrometereológicas para la navegación del Rhin; una comparación de metodologías, de definiciones y de términos utilizados para los relevamientos estadísticos sobre el Danubio, el Main y el Rhin; una comparación de los actos jurídicos que rigen la navegación en dichos ríos; etc.

La Comisión del Danubio se proyecta con mucho interés sobre las cuestiones ecológicas tan de actualidad hoy en día. En tal sentido propende a la protección de las

aguas del Danubio contra la polución por la navegación; en 1986 adoptó Recomendaciones relativas a la prevención de tal hecho en dichas aguas.

Además existen también normas o disposiciones preventivas de la polución en las Reglas de unificación de vigilancia sanitaria, veterinaria y fitosanitaria.

Pasando ahora al dominio de las publicaciones, la Comisión del Danubio ha publicado y lo sigue haciendo un gran número de obras que reflejan los resultados de su intensa actividad.

Las publicaciones se realizan en francés y en ruso; se difunden a título de intercambio a las organizaciones internacionales y otras y también a personas interesadas en las mismas.

Los Procesos verbales de las sesiones de la Comisión, que aparecen anualmente con documentos anexos constituyen una de las publicaciones más importantes de dicho organismo.

Otro importantísimo aspecto de la actividad de la Comisión del Danubio lo constituyen sus relaciones con organizaciones internacionales y otros. El estudio de los problemas ligados a la navegación y su solución en el marco de otras organizaciones es de gran interés para la Comisión, así como lo que ella realiza lo es para los demás.

Desde 1975 la Comisión estableció una lista de cuestiones y de organizaciones sobre los cuales se propuso colaborar.

De tal modo firmó acuerdos con el Consejo de Asistencia Económica Mutua, con la Comisión Central para la Navegación del Rhin, la Organización Marítima Internacional, la Comisión Económica para Europa de la ONU en la cual goza del estatuto consultivo.

Mantiene relaciones regulares y tiene acuerdos de cooperación con la Organización Meteorológica Mundial y la Unión Internacional de las Telecomunicaciones siendo además miembro de los Acuerdos de Bratislava, Acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, Agencia Internacional de la Energía Atómica. La Comisión es además miembro con estatuto asimilado a Gobierno, de la Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Navegación.

Participa de trabajos, conferencias, seminarios, investigaciones científicas, ferias, exposiciones y toda otra actividad útil a sus objetivos.

ANEXO 15.3

***LEY NACIONAL DE 1969 SOBRE POLITICA AMBIENTAL DE LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA***

LEY NACIONAL DE 1969 SOBRE POLITICA AMBIENTAL
DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA
(Texto no oficial - Traducción libre del Consultor)

Objetivos

Los objetivos de esta Ley son: Crear la política nacional para accionar y crear armonía entre el hombre y su ambiente, promover esfuerzos para prevenir o eliminar daños a los ambientes y la biosfera estimulando la salud del hombre, enriqueciendo sus conocimientos de los sistemas ecológicos y recursos naturales importantes para la Nación y establecer el Consejo de la Calidad ambiental.

Título I

Declaración de Política Ambiental

- a) El Congreso, reconociendo el profundo impacto de la actividad en las interrelaciones y sus componentes en el ambiente natural, particularmente la profunda influencia de la población, alta densidad, urbanización, expansión industrial, explotación de recursos nuevos y expansivos, tecnologías en avance y reconociendo la crítica importancia de la restauración y mantenimiento de la calidad ambiental para el desarrollo del hombre, declara que esta es la política del Gobierno Federal, en cooperación con los Estados y Gobiernos Locales, organizaciones públicas y privadas para tomar medios y medidas financieras y técnicas, asistencia, promoviendo general bienestar para crear y mantener condiciones bajo las cuales el hombre y naturaleza puedan existir en productiva armonía, alcanzando la plenitud en lo social, económico y otros requerimientos para las presentes y futuras generaciones de americanos.
- b) En orden a llevar a cabo la política de esta Ley es responsabilidad del Gobierno Federal utilizar todos los medios practicables, dictar planes Federales coordinados, establecer funciones, programas y recursos que el país genere, para:
 - 1) Cumplir con las responsabilidades de cada generación conservando el ambiente para las próximas generaciones.
 - 2) Asegurar para todos los Americanos seguridad, bienestar productivo, estético y cultural a su alrededor.
 - 3) Atender el grado de usos benéficos del ambiente cuidando su degradación, riesgos para la salud y seguridad y otros indeseables y no convenientes consecuencias.

- 4) Preservar la importancia histórica, cultural, y aspectos naturales de la herencia nacional manteniendo, por siempre -posibles- los ambientes cuyos soportes diversos y variados son de elección individual.
 - 5) Propiciar un balance entre la población y recursos que permita altos estándares de vida agradables y amenos y
 - 6) respetar la calidad de los recursos renovables y alcanzar el máximo deseable en el reciclado de los descartables.
- c) El Congreso reconoce que cada persona tiene derecho a plena salud ambiental y que cada persona tiene la responsabilidad de contribuir a la preservación y mantenimiento del ambiente.

Secc.102. El Congreso autoriza y dirige esto de forma lo más extensa posible.

- 1) Las políticas, las regulaciones, las leyes públicas de los U.S. deben ser interpretados y aplicados en concordancia con las normas de esta Ley o Acta y de acuerdo con las agencias del Gobierno Federal:

- A) Utilizando sistemática e interdisciplinaria aproximación a un uso integrativo de las ciencias sociales y naturales y de diseños ambientales en planeación y toma de decisiones en orden al impacto sobre el ambiente del hombre.
- B) Identificando y desarrollando métodos y procedimientos en consulta con el Consejo de Calidad Ambiental establecido en el Título II de esta Ley, que presenten actividades ambientales amenas y valiosas que comprendan apropiada consideración en la toma de decisiones económicas y técnicas.
- C) Incluir en cada recomendación o reporte en propuestas de legislación o acciones Federales significativas que afecten la calidad del ambiente humano, un detallado estatuto para el responsable oficial en:
 - i) el impacto ambiental de la acción propuesta
 - ii) toda diversidad ambiental que pueda acarrear la propuesta implantada
 - iii) alternativas de la acción propuesta
 - iv) la relación entre el local corto plazo ya usado en ambiente humano y el mantenimiento y cuidado a largo término en productividad, y
 - v) toda irreversible e irrecuperable desaparición de recursos involucrados en la propuesta implementada.

Prioridad para hacer toda detallada relación; el responsable Federal oficial consultará para obtener comentarios de toda Agencia Federal con Jurisdicción en leyes o expertos especiales respecto cualquier impacto ambiental acaecido.

Copias del reporte y comentarios y vistas se darán al Estado Federal, y las agencias Locales, que están autorizados para desarrollar y reforzar los estándares ambientales lo mismo se hará para el Presidente, el Consejo de la Calidad Ambiental y al público.

- D) Estudios, desarrollo, y descripciones apropiadas de alternativas recomendando cursos de acción en toda propuesta involucrando conflictos no resueltos concernientes a las alternativas usadas respecto de los recursos.

- E) Reconocer la existencia mundial y su consistencia con las normas de Política exterior de los Estados Unidos, dando apropiado soporte a iniciativas, resoluciones, y programas diseñados para maximizar la cooperación internacional anticipando y previniendo la declinación de la calidad ambiental mundial.
- F) Hacer que los Estados, condados, municipios, instalaciones e individuos proporcionen información tendiente a mantener y mejorar la calidad ambiental.
- G) Iniciar y utilizar información ecológica en el planeamiento y desarrollo de recursos orientados en proyectos y
- H) asistir al Consejo de Calidad Ambiental establecido en la presente Ley en su Título II.

Secc. 103 Las agencias del Gobierno Federal examinarán los estatutos de las autoridades, las regulaciones administrativas, las políticas y procedimientos para determinar toda deficiencia o inconsistencias con los propósitos y previsiones de esta Ley (o Acta) y propondrá al Presidente no más tarde del 1° de Julio 1971, las medidas que se consideren necesario tomar con su autoridad y poderes para adecuarlas a las intenciones, propósitos, procedimientos que se consignan en esta Ley.

Secc.104 En la Sección 102 y 103 en todo caso se afecta las obligaciones estatutarias específicas de toda Agencia Federal (1) para que cumpla con criterios con los standars de calidad ambiental, (2) coordinado y consultando con toda otra Agencia Federal y/o agencia de Estado, o (3) accionando, o actuando en la contingencia bajo recomendaciones o certificación de cualquier otra Agencia Federal o Estatal.

Secc. 105 Las normas consignadas en esta Acta son suplementarias de toda otra norma existente en autorizaciones de Agencias Federales.

Título II

Consejo de Calidad Ambiental

Secc. 201 El Presidente transmitirá al Congreso anualmente comenzando en Julio 1° de 1970, un Reporte de Calidad Ambiental (en adelante denominado el Reporte) en el que se consignan (1) el estado y condición de la naturaleza, hechos del hombre, alteraciones ambientales de la Nación incluído, pero no limitado, al aire, las aguas, incluyendo la marina, de estuarios y aguas frescas y ambiente terrestre, incluyendo pero no limitando, las forestas, las tierras secas, humedecidas, campaña, urbanas, suburbana y rural ambiente, (2) actual y futura tendencia en la calidad, manejo y utilización de los ambientes y de los efectos de dichas tendencias en lo social, económico, futuros requerimientos de la Nación; (3) la adecuación de los recursos naturales para cumplir necesidades humanas y requerimientos económicos de la Nación a la luz de las expectativas de la presión de la población; (4) una revista de los programas y actividades (incluyendo actividades reglamentarias) del Gobierno Federal, los Estados y los Gobiernos locales, las entidades no gubernamentales o individuales, con particular referencia en el ambiente y su conservación, desarrollo y utilización de los recursos naturales, y (5) un programa para remediar deficiencias o

la existencia de programas y actividades, junto con recomendaciones para la legislación.

Secc. 202 Para ello se crea en la Oficina Ejecutiva del Presidente el Consejo de Calidad Ambiental (en adelante denominado el Consejo). El Consejo está formado por tres miembros nombrados por el Presidente y a él responden, con conocimiento y consentimiento del Senado. El Presidente designará uno de los miembros del Consejo que obrará como presidente del mismo. Cada uno de los miembros será una persona que como resultado de su trabajo, preparación, experiencia y vinculaciones, esté excepcionalmente calificado para analizar e interpretar las tendencias ambientales y la información de tal naturaleza; los programas y actividades del Gobierno Federal a la luz de las políticas consignadas bajo el Título I de esta Acta, y respondiendo a lo científico, económico, social, estético y cultural, estímulos e intereses de la Nación; para formular y recomendar políticas nacionales promoviendo el montaje de estructuras para la calidad ambiental.

Secc. 203 El Consejo empleará oficinistas y empleados en la medida de lo necesario para llevar a cabo sus funciones bajo esta Ley.
En adición, el Consejo emplea y fija la compensación de cada experto y consultor que sea necesario para cumplir sus funciones bajo esta Acta; de conformidad con la Sección 8.109 del Título 5, del Código de los Estados Unidos (pero con todo cuidado de la última sentencia al respecto).

Secc. 204 Son obligaciones y funciones del Consejo

- 1) Asistir y avisar al Presidente para la Preparación del Reporte sobre la calidad ambiental requerido por la Sección 201.
- 2) Aportar actualizada y autorizada información concerniente a las condiciones y tendencias en la calidad del ambiente hechos y perspectivas, analizando e interpretando cada información en períodos determinados acerca de condiciones y tendencias que han interferido o han actuado interfiriendo con la adopción de políticas consignadas en el Título I de esta Acta, y ampliar y someter al Presidente estudios relacionados con las condiciones y tendencias.
- 3) Revisar y acercar los varios programas y actividades del Gobierno Federal a la luz de las políticas expuestas en el Título I de esta Acta con el propósito de determinar la extensión en que cada programa y actividad ha contribuido a la adopción de cada política, y hacer recomendaciones al Presidente con respecto a ello.
- 4) Desarrollar y recomendar al Presidente políticas nacionales para promover y establecer la Calidad Ambiental con miras a su conservación, en lo social, económico, salud y otros requerimientos y logros de la Nación.
- 5) Conducir investigaciones, estudios, exámenes, búsqueda y análisis relatorios de los sistemas ecológicos y de calidad ambiental.
- 6) Documentar y definir cambios en el ambiente natural, incluyendo sistemas, de plantas y animales, acumulando los necesarios datos y otra información para continuar los análisis de los cambios o tendencias y una interpretación de sus causas.

- 7) Reportar al Presidente por lo menos una vez al año acerca del estado y condición ambiental; y
- 8) confeccionar y entregar cada estudio, reportes sobre ellos y recomendaciones respecto a materias de política y legislación que el Presidente haya requerido.

Secc. 205 En ejercicio de sus poderes, funciones y deberes bajo esta Acta el Consejo deberá:

- 1) Consultar con el Comité de Ciudadanos Advertidores de la Calidad Ambiental establecido por Orden Ejecutiva N°11.472 de Mayo 29 de 1969 y con representantes de la ciencia, industria, agricultura, trabajo, organizaciones para la conservación, Estado y locales Gobiernos y otros grupos avisables; y
- 2) utilizar, en máxima extensión posible, los servicios, facilidades e informaciones (incluyendo información estadística) de públicas y privadas agencias y organizaciones, e individuales en orden a evitar que la duplicación de esfuerzos y gastos se lleve a cabo, asegurándose que las actividades del Consejo no sean innecesarias o conflictivas con otras similares actividades autorizadas por la Ley por agencias establecidas.

Secc. 206 Los Miembros del Consejo sirven a tiempo completo al presidente del Consejo siendo compensados en la forma previstas en las normas existentes. Los otros Miembros del Consejo son compensados mediante otras normas.

Secc. 207 Se autoriza apropiar para cumplir las previsiones de esta Acta no más de 300.000 U\$S para el año fiscal 1970; U\$S 700.000.- para el año fiscal 1971, y U\$S 1.000.000.- para cada año fiscal subsiguiente.
Aprobada en Enero 1º, 1970.

ANEXO 15.4

DOCUMENTOS DEL MARCO INSTITUCIONAL DE LA HIDROVIA

1. Resolución XIV - Conferencia regional de los países del Plata

RESOLUCION XIV

CONSIDERANDO:

Que los Estados representados en la Conferencia Regional de los Países del Plata han asegurado a los buques de todas las banderas la libre navegación de los ríos que constituyen el sistema hidrográfico del Plata;

Que es de interés recíproco el adoptar las medidas tendientes a mejorar las condiciones de navegabilidad de estos ríos y la utilización de sus aguas con fines de aprovechamiento industrial y agrícola.

LA CONFERENCIA REGIONAL DE LOS PAISES DEL PLATA.

RESUELVE:

ARTICULO 1º - Recomendar que los Estados representados, mediante convenios, recíprocos, constituyan comisiones técnicas mixtas integradas por los organismos técnicos de cada uno de ellos, o en su defecto por técnicos de la especialidad, para estudiar las posibilidades de mejorar las condiciones de navegación de los ríos del sistema hidrográfico del Plata que sepan o bañan costas de dos o más de estos países.

Estas comisiones estudiarán especialmente los siguientes puntos:

- a) Predicción de crecientes
- b) Balizamientos
- c) Causas capaces de afectar las condiciones de navegación.

ARTICULO 2º - Recomendar que los Estados representados inspirados en los principios aprobados por la VII Conferencia Internacional Americana de Montevideo, celebren entre sí Convenios sobre uso industrial y agrícola de estos ríos.

ARTICULO 3º - Recomendar que, mediante comisiones técnicas mixtas se continúen y coordinen los estudios ya existentes sobre la posible conexión de los tres grandes sistemas hidrográficos de la América del Sur.

(Aprobada el 6 de febrero de 1941)

IV. CONVOCATORIA DE LA O.E.A. A UNA CONFERENCIA SOBRE EL APROVECHAMIENTO DE RIOS Y LAGOS INTERNACIONALES

Nota del delegado del Brasil ante la Organización de los Estados Americanos al Secretario General de la O.E.A.*

Washington, 27 de marzo de 1963

SEÑOR SECRETARIO GENERAL:

Tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. que el Gobierno del Brasil considera oportuna y conveniente la Convocación de una conferencia especializada interamericana, con el propósito de examinar, en el ámbito continental, el problema del aprovechamiento de las aguas de los ríos internacionales y proponer medidas destinadas a determinar su extensa reglamentación.

2) Las obligaciones asumidas por los países americanos de acuerdo con la Resolución LXXII aprobada en la Séptima Conferencia Interamericana, que se celebró en Montevideo en 1933, no son ya compatibles con la creciente necesidad de aprovechar las aguas de los ríos internacionales, aprovechamiento que se ha intensificado merced al progreso de la tecnología moderna y al hecho de haberse activado el proceso del desarrollo económico del continente.

3) Efectivamente las reservas fluviales del continente americano constituyen una incalculable potencia que podrá utilizarse eficazmente para proyectos de riego, obras hidroeléctricas u otros fines agrícolas e industriales y, además sus corrientes, como vías de transporte, dos usos que son sectores esenciales de las economías de los países de América.

4) La Organización de las Naciones Unidas, por intermedio de sus entidades y de varios de sus organismos técnicos ha realizado extensos y provechosos estudios del asunto, y cuenta con una notable colección de documentos especializados al respecto.

5) Por otra parte en años recientes innumerables organizaciones internacionales no gubernamentales han realizado estudios del problema de los ríos internacionales y presentado recomendaciones pertinentes. Esa voluminosa documentación sin duda constituye una valiosa ayuda para los trabajos preparatorios de la mencionada conferencia interamericana.

Excelentísimo señor Embajador José A. Mora,
Secretario General de la Organización de los Estados Americanos

(*) Documento O.E.A./ser.G.VI. CNF.- 231. Esta nota fue reiterada por otra del 17 de mayo de 1963.

6) A juicio del Gobierno del Brasil, la Conferencia Interamericana sobre el aprovechamiento de las aguas de los ríos internacionales tendría por objetivos principales el fijar derechos y responsabilidades de los Estados comberenos, precisar jurídicamente ciertos conceptos y normas relativos al problema de referencia, delimitar poderes o facultades y, de ese modo, sentar las bases de una convención que reglamentase definitivamente la materia.

7) En esta forma, el sistema interamericano, al contar con una legislación moderna y amplia, adoptada de acuerdo con las exigencias de la técnica actual y de la política de desarrollo económico, estaría preparado para llevar a cabo el noble propósito de evitar conflictos de intereses e interpretaciones contradictorias de las anacrónicas disposiciones legales que están hoy en vigor.

8) Me permito agregar que a la mencionada Conferencia Interamericana deberán preceder estudios de carácter técnico en el campo de la ingeniería, la economía, la geografía y el derecho internacional. A tal fin sería esencial la colaboración del BID, la CEPAL, el Comité Jurídico Interamericano, el IPCH y los servicios técnicos de la Unión Panamericana y de cualquier organismo especializado de la OEA interesado en el asunto.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a V.E. las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

Ilmar Petrona Maninho

RESOLUCION X*

Río de Janeiro, 30 de noviembre de 1965

La Segunda Conferencia Interamericana Extraordinaria
RESUELVE:

1. Convocar a una Conferencia Especializada, que se reunirá en la fecha y sede que fijará el Consejo de la Organización, con el objeto de:
 - a. Examinarlo relativo al aprovechamiento para fines agrícolas e industriales de los ríos y lagos internacionales y suscribir el o los instrumentos internacionales que contengan normas generales sobre la materia.
 - b. Examinarlo relativo a la utilización comercial de los ríos y lagos internacionales, formular las recomendaciones que fueren del caso y, eventualmente, suscribir el o los instrumentos internacionales que contengan normas generales sobre la materia.
2. Los instrumentos a que se refieren los apárrafos anteriores no deberán afectar la vigencia de los convenios bilaterales o regionales concertados entre los Estados Miembros de la Organización.

V. INTERCAMBIO DE NOTAS ENTRE LA EMBAJADA ARGENTINA EN RIO DE JANEIRO Y EL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL BRASIL

(*) Doc. O.E.A.Ser. EX/III.1

2. Acta final de la 1º Reunión Ordinaria de Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata y Declaración conjunta de los cancilleres de los países de la Cuenca del Plata

ACTA FINAL DE LA REUNION DE CANCILERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

A los veintisiete días del mes de Febrero del año mil novecientos sesenta y siete se reúnen en la Ciudad de Buenos Aires los Ministros de Relaciones Exteriores de la Argentina señor Nicanor Costa Méndez, de Bolivia señor Alberto Crespo Gutiérrez, de Brasil señor Juracy Magalhaes, de Paraguay señor Raúl Sapena Pastor y en representación del Canciller del Uruguay señor Luis Vidal Zaglio, el señor Embajador Euceliano Aguirre.

Es elegido Presidente de la Reunión, el Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de la Argentina, señor Nicanor Costa Méndez. Como Secretario General de la Reunión se designa al Embajador señor Guillermo de la Plaza.

Se procede a suscribir por separado la Declaración Conjunta de Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata.

A solicitud de la Delegación de Bolivia queda constancia que su Gobierno está encomendando a una firma especializada el estudio de prefactibilidad para la instalación de una industria petroquímica en la zona productora de gas, en el Departamento de Santa Cruz (Bolivia).

Asimismo, que es deseo del Gobierno de Bolivia que esta industria satisfaga primordialmente las necesidades de consumo de la Cuenca del Plata, para lo que solicita a los Gobiernos de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay le hagan llegar los datos técnicos necesarios que contribuyan a la preparación del mencionado proyecto de prefactibilidad.

A solicitud de la Delegación de Brasil queda constancia que los proyectos presentados para la instalación de una usina siderúrgica en Corumbá y para el estudio del mercado de la yerba mate sean enviados, con ese propósito, al Comité Intergubernamental Coordinador.

Se toma nota de los proyectos y sugerencias presentadas por la Delegación del Paraguay y se remiten al Comité Intergubernamental Coordinador para su consideración. Dichos proyectos y sugerencias son:

A) Proyectos: a) elaboración de estudios de factibilidad para el aprovechamiento de los recursos energéticos de los ríos Acaray y Monday; b) estudios de factibilidad para la industrialización de los recursos forestales e industrialización de las fibras del ramio, kenaf, yute y otras

similares de origen paraguayo; c) estudio de factibilidad para la forestación masiva de la zona del Alto Paraná (Paraguay) con coníferas y la industrialización de las mismas para la producción de pulpa de fibra larga para la industria del papel; d) estudio de factibilidad para la explotación de yacimientos de mineral de hierro del Paraguay y su industrialización;

B) Medidas conjuntas: a) realización de estudios para la preparación de las bases de una legislación internacional común que contemple la compra, venta y tránsito de la energía eléctrica; b) estudio de normas comunes para facilitar la navegación de los ríos de la Cuenca y preparación de las bases para la uniformización de las leyes y reglamentos de navegación de los ríos del sistema del Plata.

EN FE DE LO CUAL, los Ministros de Relaciones Exteriores antes citados firman la presente ACTA FINAL.

(Fdo.:)

NICANOR COSTA MENDEZ
POR LA REPUBLICA ARGENTINA

JURACY MAGALHAES
POR LA REPUBLICA FEDERATIVA
DEL BRASIL

ALBERTO CRESPO GUTIERREZ
POR LA REPUBLICA DE BOLIVIA

RAUL SAPENA PASTOR
POR LA REPUBLICA DEL PARAGUAY

AURELIANO AGUIRRE
POR LA REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

DECLARACION CONJUNTA DE LOS CANCILLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

Los Ministros de Relaciones Exteriores de la Argentina señor Nicanor Costa Méndez,, de Bolivia señor Alberto Crespo Gutiérrez, de Brasil señor Juracy Magalhães, de Paraguay señor Raúl Sapena Pastor y de Uruguay, señor Luis Vidal Zaglio, reunidos en la Ciudad de Buenos Aires, a los veintisiete días del mes de febrero del año mil novecientos sesenta y siete, animados de un firme espíritu de cooperación y convencidos de la necesidad de aunar esfuerzos para el desarrollo armónico y equilibrado de la región de la Cuenca del Plata en beneficio de los intereses comunes de sus países y de sus pueblos, como un paso de gran alcance en el proceso de integración latinoamericana y procurando concretar mejor los objetivos nacionales de cada uno de los Estados participantes,

DECLARAN:

I — Que es decisión de sus gobiernos llevar a cabo el estudio conjunto e integral de la Cuenca del Plata, con miras a la realización de un programa de obras multinacionales, bilaterales y nacionales, útiles al progreso de la región.

II—Los Embajadores Extraordinarios y Plenipotenciarios acreditados ante el Gobierno argentino y el funcionario de igual rango que designe la Cancillería argentina, se constituirán en Comité Intergubernamental Coordinador. Cada país podrá acreditar los Asesores Técnicos que crea conveniente. Este Comité adoptará decisiones por el voto unánime de sus integrantes y tendrá la misión de centralizar las informaciones y encaminarlas a los gobiernos interesados, así como la coordinación de la acción conjunta que se considere necesaria.

Es de su competencia elaborar un proyecto de Estatuto para su definitiva constitución que será presentado a la próxima reunión de Cancilleres de los países de la Cuenca.

III — Que se proponen adoptar las medidas necesarias para que en cada uno de los países, organismos nacionales especializados centralicen

los estudios y la apreciación de los problemas nacionales de cada uno de ellos, relativos a la Cuenca.

Por intermedio del Comité Intergubernamental Coordinador estos organismos intercambiarán las informaciones vinculadas con el estudio previsto en el numeral I de esta Declaración.

IV — Que para alcanzar el objetivo del desarrollo integral de la Cuenca, el estudio deberá tomar en consideración, principalmente, los siguientes temas:

A — Las facilidades y asistencia a la navegación; el establecimiento de nuevos puertos fluviales y el mejoramiento de los ya existentes, con el propósito de que puedan ser utilizados en forma más eficiente por los países de la Cuenca y, en especial, por aquellos que tienen una situación mediterránea.

Los estudios hidroeléctricos con miras a la integración energética de la Cuenca.

La instalación de servicios de aguas para usos domésticos, sanitarios e industriales, y para regadíos.

El control de crecidas o inundaciones y de la erosión.

La conservación de la vida animal y vegetal.

B — La interconexión vial, fluvial, ferroviaria y aérea, la construcción de poliductos y el establecimiento de un eficiente sistema de telecomunicaciones.

C — La complementación regional mediante la promoción y radicación de industrias de interés para el desarrollo de la Cuenca.

D — La complementación económica de áreas limítrofes.

E — La cooperación mutua en programas de educación, sanidad y luchas contra las epidemias.

V — La cooperación técnica y financiera de los Organismos Internacionales será indispensable para que estos estudios puedan alcanzar los fines que persigue resultando necesario mantener un estrecho contacto con dichas organizaciones de asistencia y crédito.

Que han tomado nota de la Declaración de los Ministros de Relaciones Exteriores de Argentina, Bolivia y Paraguay, en el sentido de que cada uno de sus gobiernos ya han solicitado la colaboración del Banco Interamericano de Desarrollo que se prestará a través del Instituto para la Integración de América Latina y con la participación del programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, la Secretaría de la Organización de los Estados Americanos y el Comité Interamericano de la Alianza para el

Progreso y otros organismos internacionales, para la realización del estudio mencionado en el numeral 1.

VI — Los Cancilleres de la Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, realizarán una nueva reunión para seguir considerando este programa en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) en la fecha que recomiende el Comité Intergubernamental Coordinador y en lo posible, en el curso del año 1967.

Esta Declaración es la prueba del firme propósito de cooperación que anima a los pueblos de América Latina y de la decidida resolución de los Gobiernos de los cinco países de colaborar activamente en la realización de los estudios y de las obras indispensables para acelerar el progreso de la Cuenca del Plata.

Dada en la Ciudad de Buenos Aires, a los veintisiete días del mes de febrero del año mil novecientos sesenta y siete, en cinco ejemplares en portugués y cinco en español, de idéntico tenor e igualmente auténticos.

(Fdo.:)

ALBERTO CRESPO GUTIERREZ
POR LA REPUBLICA DE BOLIVIA

JURACY MAGALHAES
POR LA REPUBLICA FEDERATIVA
DEL BRASIL

RAUL SAPENA PASTOR
POR LA REPUBLICA DEL PARAGUAY

AURELIANO AGUIRRE
POR LA REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

NICANOR COSTA MENDEZ
POR LA REPUBLICA ARGENTINA

***3. II° Reunión Ordinaria de Cancilleres de los Países de la
Cuenca del Plata - Acta de Santa Cruz de la Sierra (20 de mayo de 1968)***

IIª REUNION DE CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

Acta de Santa Cruz de la Sierra

Los Ministros de Relaciones Exteriores de Argentina, señor Nicanor Costa Méndez; de Bolivia, señor Tomás Guillermo Elío; de Brasil, señor José de Magalhães Pinto; de Paraguay, señor Raúl Sapena Pastor; y de Uruguay, señor Venancio Flores Reissig, reunidos en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, del 18 al 20 de mayo de 1968;

- ANIMADOS del mismo espíritu de cooperación que inspiró la I Reunión celebrada en Buenos Aires el 27 de febrero de 1967, cuyas decisiones ratifican, y contemplando el interés común de sus respectivos países;

CONSCIENTES de la necesidad de preservar para las generaciones futuras los medios que permitan atender la demanda creciente de bienes y servicios, a través del aprovechamiento máximo de los recursos naturales;

CONSIDERANDO la necesidad de reunirse periódicamente y la conveniencia de constituir un organismo destinado específicamente a promover, coordinar y seguir la marcha de las acciones multinacionales que tiendan a la realización de los objetivos enunciadados y de los que aprueben en el futuro.

.1

Con referencia al proceso de institucionalización de la Cuenca del Plata,

RESUELVEN:

1º. Celebrar periódicamente una Reunión, en carácter de autoridad superior para trazar la política a ser seguida, con vistas al desarrollo armónico y equilibrado de la región;

2º. Dirigir la acción del Comité Intergubernamental Coordinador y tomar las disposiciones necesarias para la consecución de los objetivos acordados;

3º. Reunirse con carácter ordinario una vez al año y, con carácter extraordinario, a petición de tres o más países. Las decisiones serán tomadas con el voto unánime de sus miembros.

Si excepcionalmente el Ministro de Relaciones Exteriores de cualquier país miembro no pudiere concurrir a la Reunión, se hará representar por un Delegado Especial.

4º. Aprobar el Estatuto del Comité Intergubernamental Coordinador con el texto que figura anexo y que forma parte de esta Acta.

5º. Encomendar al Comité Intergubernamental Coordinador la tarea de preparar un proyecto de tratado para afianzar la institucionalización de la Cuenca del Plata. El Comité Intergubernamental Coordinador deberá presentar, en un plazo no mayor de ciento veinte días, a la consideración de los Gobiernos de los países de la Cuenca del Plata, el proyecto de tratado. A objeto de su aprobación se convocará a los Ministros de Relaciones Exteriores a una reunión extraordinaria en el término de sesenta días, luego de la presentación del Proyecto.

II

En orden a los proyectos concretos presentados por los países miembros,

RESUELVEN:

Aprobar la realización de los estudios previos a la ejecución de los respectivos proyectos:

A — Proyectos compartidos por los cinco países miembros:

1. Construcción de un puerto en territorio boliviano sobre el río Paraguay y su conexión con la red ferroviaria (Puerto Busch).
2. Hidrometeorología y posterior establecimiento y funcionamiento de la red regional de estaciones hidrometeorológicas.
3. Inventario y análisis de la información básica sobre los recursos naturales de la cuenca y temas pertinentes a ellos.

4. Estudiar los problemas a resolver y proyectar las medidas a tomar (dragado, remoción de obstáculos, señalización, balizamiento, etc.) para permitir la navegación permanente y asegurar su mantenimiento en los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y de la Plata, especialmente en los tramos de Corumbá - Asunción, Asunción - Confluencia, Confluencia - Río de la Plata, Salto Grande - Nueva Palmira, y prever el sistema más adecuado para la recuperación de las inversiones que resulte necesario efectuar y la compensación de los servicios que demande el cumplimiento de este programa.

5. Obras de infraestructura de interconexión vial, ferroviaria y de comunicaciones entre los países miembros.

6. Integración energética de la Cuenca.

7. Evaluación de los recursos ictiológicos de la Cuenca, extendiendo dicho estudio, si ello fuera necesario, al ancho frente marítimo inmediato.

B — Proyectos específicos presentados por los países miembros:

1. Regulación desde sus nacientes de los ríos Bermejo y Pilcomayo.

2. Estudiar la modernización de los puertos de Buenos Aires y Montevideo con el propósito de que ellos puedan cumplir más cabalmente su función de puertos terminales y vincular más eficazmente el transporte fluvial con el marítimo, en beneficio de los países de la Cuenca.

3. Adaptación y habilitación del puerto de Asunción como puerto de tránsito para el tráfico fluvial de la Cuenca del Plata.

4. Teniendo en cuenta la posición especial del puerto de Río Grande, que brinda intensa cooperación al área de la Cuenca del Plata a la que está conectada por ferrocarril y carretera, se recomienda la promoción de estudios con vistas a su modernización y posible integración al sistema.

5. Estudio de la cuenca del río Santa Lucía.

6. Reactualización de las informaciones del proyecto específico y realización de la obra de Salto Grande.

C — Los Cancilleres resuelven además, que los proyectos enumerados anteriormente serán realizados de acuerdo con la prioridad emergente como consecuencia de la aplicación de criterios de valoración, y a tales fines recomiendan al Comité Intergubernamental Coordinador que se adopten, entre otros, los siguientes:

1. Tendrán preferencia especial aquellos proyectos que aseguren el aprovechamiento máximo del recurso agua.

2. Tendrán también preferencia aquellos proyectos de bajo costo que puedan ejecutarse a corto plazo y que surtan efectos multinacionales.

3. Serán considerados de interés para la Cuenca los proyectos de infraestructura que dinamicen el intercambio de bienes y servicios respondiendo a la coordinación e integración de dicha infraestructura a nivel de la Cuenca.

4. Serán considerados como de interés para la Cuenca los proyectos directamente productivos que aseguren la máxima rentabilidad de la inversión junto con un aumento apreciable de la tasa de crecimiento de los países involucrados.

5. Para la instalación de industrias y para la adopción de acuerdos de complementación industrial se tomará en cuenta el Tratado de Montevideo (ALALC).

6. Aceptabilidad general.

7. Amplitud de objetivos.

8. Efecto multiplicador.

9. Utilización de los esfuerzos ya iniciados.

10. Factibilidad inmediata.

11. Asegurar el acceso directo de los países ribereños a los ríos de la Cuenca.

12. Asegurar mejoras a la navegación.

13. Lograr la protección de las vertientes y evitar alteraciones que puedan afectar, de modo debidamente comprobado, el máximo aprovechamiento de los ríos.

Tales criterios no prevalecerán contra las razones de carácter político que los gobiernos encuentren valederos para decidir la ejecución de proyectos determinados.

RECOMIENDAN:

1. Que el Comité Intergubernamental Coordinador estudie y dicte un estatuto que adecúe el uso y administración del recurso agua en relación con los propósitos concretos de desarrollo integral y armónico de la Cuenca del Plata expresados en la 1ª Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata.

2. La realización de estudios de complementación destinados a la localización y radicación de empresas agrícolas e industriales dentro del marco del Tratado de Montevideo (ALALC).

3. Que el Comité Intergubernamental Coordinador realice gestiones ante los Organismos Internacionales a los efectos de presentar un informe, dentro de los noventa días, sobre la participación que dichos organismos pueden tener en los estudios aprobados o recomendados en la presente acta.

4. Que el Comité Intergubernamental Coordinador considere la propuesta de la Delegación de la República del Uruguay para que se realicen estudios con vistas a la creación de un organismo financiero de la Cuenca del Plata.

EN FE DE LO CUAL, los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata suscriben la presente "Acta de Santa Cruz de la Sierra" en un solo ejemplar y en dos idiomas, español y portugués, cuyos textos igualmente auténticos serán depositados en los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República de Bolivia, que hará llegar a las demás Cancillerías copias autenticadas de este documento.

Santa Cruz de la Sierra, 20 de Mayo de 1968.

(Fdo.):

NICANOR COSTA MENDEZ
POR LA REPUBLICA ARGENTINA

JOSE DE MAGALHAES PINTO
POR LA REPUBLICA FEDERATIVA
DEL BRASIL

TOMAS GUILLERMO ELIO
POR LA REPUBLICA DE BOLIVIA

RAUL SAPENA PASTOR
POR LA REPUBLICA DEL PARAGUAY

VENANCIO FLORES
POR LA REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

***4. XIX Reunión de Cancilleres de los Países de la
Cuenca del Plata-Resolución N° 238 (29-30 de Octubre de 1991)***

RESOLUCION N° 238 (XIX)

La XIX Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata,

VISTO:

La resolución 210 (XVII) que declara de interés prioritario el Sistema de Transporte fluvial determinado por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay;

La importancia que Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay asignan al Proyecto Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto Cáceres - Puerto Nueva Palmira), tal como lo destacaron sus Jefes de Estado en las Declaraciones de La Paz (6/VIII/1989) y de Montevideo (1/III/1990);

El Acta suscripta por los Ministros de Transporte y Obras Públicas de la Cuenca del Plata en su reunión celebrada en Santiago de Chile (1/XI/1989) en el que se resolvió la creación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH).

CONSIDERANDO:

Que los Países Signatarios del tratado de la Cuenca del Plata son los mismos que integran el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH);

Que el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) ha celebrado seis Reuniones Ordinarias y cuatro Reuniones Extraordinarias, alcanzando significativos avances para el desarrollo del Programa;

Que es conveniente concretar esfuerzos en los organismos en que los Países son parte y evitar la dispersión de recursos humanos y materiales;

Que tales emprendimientos han despertado el interés de organismos internacionales y regionales de financiamiento y cooperación, tales como el BID, PNUD, CEE, FONPLATA, ALADI e INTAL;

Que el Tratado de la Cuenca del Plata, por los objetivos que se propone y por la experiencia adquirida por los Países durante los años de su vigencia, ofrece el marco adecuado, tanto normativo como operativo, para el desarrollo del Proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto Cáceres-Puerto Nueva Palmira).

RESUELVE:

1. Incorporar el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto Cáceres- Puerto Nueva Palmira) al Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata. Dicha incorporación se realizará manteniendo la estructura del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH).

5. Estatuto del CIH

ultinacional emprendida para el desarrollo de la Cuenca del Plata, se sujetarán a lo
ordado en la Declaración Conjunta de Buenos Aires y en el Acta de Santa Cruz de la
erra.

Parágrafo 3°. La intención de denunciar el presente Tratado será comunicada por
la Parte Contratante a las demás Partes Contratantes por lo menos noventa días antes
de la entrega formal del Instrumento de Denuncia al Gobierno de la República
Federativa del Brasil. Formalizada la denuncia, los efectos del Tratado cesarán para la
Parte Contratante denunciante, en el plazo de un año.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos Plenipotenciarios, después de haber
depositado sus plenos poderes, que se han encontrado en buena y debida forma, firman
el presente tratado.

HECHO en la ciudad de Brasilia, a los veinte y tres días del mes de abril del año
de mil novecientos sesenta y nueve, en un solo ejemplar, en los idiomas español y
portugués, que quedará depositado en los archivos del Ministerio de Relaciones
Exteriores del Brasil, el cual expedirá copias autenticadas a los países signatarios.

VICANOR COSTA MENDES
POR LA REPUBLICA ARGENTINA

VICTOR HOZ DE VILA
POR LA REPUBLICA DE BOLIVIA

JOSE DE MAGALHAES PINTO
POR LA REPUBLICA FEDERATIVA
DEL BRASIL

RAUL SAPENA PASTOR
POR LA REPUBLICA DEL PARAGUAY

VENANCIO FLORES
POR LA REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

DEPOSITO DE LOS INSTRUMENTOS DE RATIFICACION

República Federativa del Brasil:	16 de octubre de 1969
República del Paraguay:	11 de febrero de 1970
República Argentina:	22 de mayo de 1970
República Oriental del Uruguay:	25 de mayo de 1970
República de Bolivia:	15 de julio de 1970

ENTRADA EN VIGENCIA 14 DE AGOSTO DE 1970

SECRETADO: IH

RESOLUCION N° 244 (XX)

La XX Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata.

VISTO:

La Resolución N° 238 (XIX) que incorpora el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) al Sistema del Tratado de la Cuenca del
Plata;

La Resolución N° 239 (XIX) y el Acta N° 1/92 del Grupo de Alto Nivel;

CONSIDERANDO:

Que siendo el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto
de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) (CIH) un órgano del Sistema del Tratado de la
Cuenca del Plata, debe ser regido por un instrumento jurídico de los previstos en el
Parágrafo unico del Artículo I del referido Tratado.

RESUELVE:

Aprobar el Estatuto del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná
(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) (CIH) que consta en anexo a la presente
Resolución y forma parte de la misma.

ESTATUTO DEL COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY- PARANA (PUERTO DE CACERES-PUERTO DE NUEVA PALMIRA)

CAPITULO I: DEFINICIONES

ARTICULO 1.- A los efectos de este Estatuto se entiende por:

- Proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva
Palmira): un entendimiento operativo de los previstos en el Artículo I, Parágrafo
Unico del Tratado de la Cuenca del Plata, conformado por el conjunto de
estudios, acciones y acuerdos promovidos y/o formalizados en el ámbito del
CIC.
- Estados Miembros: la República Argentina, la República de Bolivia, la República
Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del
Uruguay.

Hidrografía: el tramo sucesivo que comprende los ríos Paraguay y Paraná, y los diferentes brazos de desembocadura de este último, desde la localidad de Cáceres en la República Federativa del Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay y el Canal Tamengo, afluente del Río Paraguay, compartido por la República de Bolivia y la República Federativa del Brasil.

- CIH: el Comité Intergubernamental de la Hidrografía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), órgano del Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata, cuyas finalidades y atribuciones se establecen en el presente Estatuto.
- Grupos Técnicos: grupos de expertos integrados por especialistas de cada país, a ser convocados por el CIH para desempeñar tareas específicas.
- Secretaría Ejecutiva: Secretaría Ejecutiva del CIH cuyas funciones se determinan en este Estatuto.
- Delegación: la representación de cada una de los Estados Miembros ante el CIH.
- Delegados: los Representantes acreditados por cada Estado miembro, en carácter de Jefe y Miembros de la Delegación.
- Estatuto: el presente instrumento jurídico.
- Decisiones: las que adopte el CIH
- Idiomas oficiales: español y portugués.

CAPITULO II: DE LAS FINALIDADES

ARTICULO 2.- El CIH es el órgano del Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata encargado de coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identificadas por los Estados miembros respecto al Programa Hidrografía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), así como gestionar y negociar previa anuencia de las autoridades nacionales pertinentes de cada país, acuerdos de cooperación técnica y suscribir aquellos no reembolsables para el desarrollo de un sistema eficiente de transporte fluvial, constituyéndose en el foro de entendimiento para los asuntos relacionados con este tema, según las atribuciones que se detallan en el Capítulo V del presente Estatuto.

CAPITULO III: DE LA COMPOSICION

ARTICULO 3.- El CIH estará integrado por las Delegaciones que representen a los Estados miembros.

Parágrafo 1: Los Delegados de los Estados miembros deberán ser funcionarios investidos de las plenipotencias necesarias por sus respectivos gobiernos. Las

Delegaciones de los Estados miembros, cuando en su interés, acuerden, por escrito, especializarse en las materias a tratar en cada una de las reuniones.

Parágrafo 2: Los Estados miembros designarán un delegado en la sede, para seguimiento permanente de las actividades de la Secretaría Ejecutiva y enlace con ésta.

CAPITULO IV: DE LA PRESIDENCIA

ARTICULO 4.- Los delegados de los Estados miembros ejercerán la Presidencia del CIH, en cada reunión, en forma rotativa según el orden alfabético del nombre de los países, salvo que los Representantes decidan otorgar la Presidencia al País anfitrión. El Presidente permanecerá en el ejercicio de sus funciones hasta la próxima reunión del CIH.

ARTICULO 5.- También serán designados un Vice Presidente y un Relator. El Vicepresidente entrará en funciones en ausencia del Presidente, con las mismas facultades y atribuciones.

CAPITULO V: DE LAS ATRIBUCIONES

ARTICULO 6.- El CIH tendrá las siguientes atribuciones:

- Determinar acciones e identificar proyectos y obras para mejorar la navegabilidad con el objeto de facilitar el transporte en la Hidrografía.
- Determinar las prioridades de las acciones y de los proyectos a realizar, que contribuyan al mejoramiento permanente de las condiciones de navegabilidad con el objeto de facilitar el transporte en la Hidrografía y las prioridades de las acciones y de los proyectos que se refieran a otros asuntos del citado Programa.
- Realizar el seguimiento de los proyectos, obras y acciones a que se refieren los incisos "a" y "b", conforme acuerden los Estados miembros.
- Evaluar las posibles fuentes de financiamiento disponibles para estudios, proyectos y obras.
- Gestionar la cooperación técnica en los términos previstos en el Artículo 2 del presente Estatuto y el asesoramiento de organismos regionales e internacionales.
- Solicitar a los organismos nacionales su colaboración y apoyo para el desarrollo de las distintas actividades comprendidas en el programa de la Hidrografía.
- Solicitar y promover la realización de estudios o la actualización de los existentes sobre las obras y otros temas de importancia para el desarrollo de la Hidrografía.

7. Negociar los términos de los acuerdos que fueran necesarios con organismos regionales e internacionales, para la recepción de cooperación técnica de conformidad con lo previsto en el Artículo 2 del presente Estatuto.

i. Suscribir acuerdos de cooperación técnica no reembolsable para la ejecución del Programa de la Hidrovía.

j. Promover la compatibilización y simplificación de la legislación y reglamentación vigentes, aplicables a la navegación y al transponte en la Hidrovía y a otros asuntos del citado Programa, con el fin de definir un marco normativo que facilite su competitividad aumentando su eficiencia.

k. Convocar Grupos Técnicos para el estudio de asuntos específicos.

l. Negociar con FONPLATA y otros organismos especializados los términos de los acuerdos específicos para que actúen como agentes financieros en aquellas operaciones en las cuales el CIH fuera el solicitante o beneficiario.

m. Confeccionar los pliegos de las licitaciones para la contratación de estudios financiados con recursos de cooperación técnica no reembolsable o donaciones; aprobar la precalificación de firmas consultoras y consultores individuales; otorgar la adjudicación de los estudios y celebrar los contratos para su realización.

n. Aprobar el Plan Anual de Actividades de la Secretaría Ejecutiva.

o. Encomendar a la Secretaría Ejecutiva la realización de tareas específicas vinculadas con el Programa de la Hidrovía.

p. Dictar su propio Reglamento Interno y el de la Secretaría Ejecutiva y modificarlos cuando lo considere necesario.

q. Desempeñar cualquier otra función que los Estados miembros le asignen.

CAPITULO VI: DE LA SEDE

ARTICULO 7.- El CIH tiene su sede en la ciudad de Buenos Aires, República Argentina, según las condiciones que se establezcan en el Acuerdo de Sede.

CAPITULO VII: DE LAS REUNIONES

ARTICULO 8.- El CIH celebrará reuniones periódicas en su sede, o en cualquier otro lugar que determine, según un calendario, preestablecido. Podrá también celebrar reuniones a solicitud de uno de los Estados miembros, con aprobación de los demás, por intermedio de la Secretaría Ejecutiva.

ARTICULO 9.- El CIH sesionará con la presencia de las cinco delegaciones.
Parágrafo Único: Se labrarán actas de cada reunión, las que serán suscriptas por los jefes de Delegación o quienes los reemplacen en ese carácter.

ARTICULO 10.- Las decisiones del CIH se adoptarán por unanimidad. Cada Delegación tiene un voto, el cual deberá ser emitido por el Jefe de Delegación o quien lo reemplace en ese carácter. El voto será expresado por las Delegaciones en orden alfabético.

ARTICULO 11.- El CIH se reunirá en sesiones plenarias y en sesiones limitadas a la participación de las Delegaciones.

ARTICULO 12.- Podrán participar de las reuniones del CIH observadores de organismos regionales e internacionales, de acuerdo con las normas reglamentarias pertinentes.

ARTICULO 13.- La Secretaría de las reuniones será ejercida por la Secretaría Ejecutiva del CIH.

CAPITULO VIII: DE LA SECRETARIA EJECUTIVA

ARTICULO 14.- La Secretaría Ejecutiva funciona en forma permanente en la sede del CIH.

ARTICULO 15.- El cargo de Secretario Ejecutivo deberá ser desempeñado por nacionales de los Estados miembros del CIH, por rotación alfabética.

Parágrafo 1: El Secretario Ejecutivo será designado, a propuesta del Estado miembro que correspondiere, por voto unánime del CIH y durará en sus funciones dos años, pudiendo ser reelegido de la misma forma, por un año. Para posteriores reelecciones anuales se requerirá el mandato expreso y unánime de los Estados miembros.

Parágrafo 2: El Secretario Ejecutivo podrá ser relevado de sus funciones, por razones fundadas, por el voto de por lo menos cuatro Delegaciones.

ARTICULO 16.- El personal de la Secretaría Ejecutiva será nombrado por el CIH, a propuesta del Secretario Ejecutivo.

Parágrafo 1: Al formular tales propuestas, el Secretario Ejecutivo, en lo posible, tomará en cuenta una distribución equitativa entre nacionales de los Estados miembros.

Parágrafo 2: El Secretario Ejecutivo podrá, con autorización del CIH, contratar técnicos para la ejecución de tareas específicas.

ARTICULO 17.- En el cumplimiento de sus funciones, el Secretario Ejecutivo y el personal de la Secretaría Ejecutiva no solicitarán ni recibirán instrucciones de ningún gobierno, ni de ninguna autoridad ajena al CIH, y se abstendrá de actuar en forma incompatible con su condición de responsables únicamente ante el CIH.

ARTICULO 18.- El CIH y sus funcionarios gozarán en el país sede de las funciones e inmunidades que se establezcan en el Acuerdo de Sede.

Parágrafo Unico: El Reglamento Interno del CIH establecerá la categoría de los funcionarios a quienes se aplicarán las disposiciones del presente artículo.

ARTICULO 19.- Los Estados miembros podrán poner a disposición de la Secretaría Ejecutiva el personal técnico necesario para la realización de estudios y tareas aprobadas por el CIH, haciéndose cargo de sus honorarios y cualquier otro gasto de demande su comisión de servicios.

Parágrafo Unico: La Secretaría Ejecutiva propondrá al CIH el perfil de experiencia profesional que se requiera en esos casos.

ARTICULO 20.- El Secretario Ejecutivo tiene, además de las precedentemente establecidas, las siguientes funciones:

a. Preparar, en consulta con el Presidente del CIH, la agenda tentativa de las reuniones.

b. Efectuar, en consulta con el Presidente, la convocatoria a las reuniones del CIH, remitiendo en esa oportunidad a las Delegaciones de los Estados miembros la agenda tentativa y la documentación correspondiente.

c. Asistir a las sesiones del CIH, informar y proponer acerca de los asuntos de su competencia que merecieran la atención del Comité.

d. Representar al CIH cuando éste así lo disponga.

e. Asistir a los Grupos Técnicos que el CIH decidiera convocar, para atender los asuntos que le fueran encomendados.

f. Solicitar a los organismos nacionales, regionales e internacionales, previa autorización del CIH, la asignación temporaria de personal técnico para la realización de los estudios y tareas que le fueren encomendadas.

g. Tomar las providencias que le encomiende el CIH ante los organismos regionales e internacionales para la tramitación de la cooperación técnica en los términos previstos en el Artículo 2 del presente Estatuto.

h. Intercambiar informaciones con los organismos regionales e internacionales y, con el consentimiento de la respectiva Delegación, con los organismos nacionales públicos y privados, referidas al Programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira).

i. Elevar a consideración del CIH en cada reunión el informe de lo actuado.

j. Elaborar y elevar a consideración del CIH el proyecto de presupuesto de la Secretaría Ejecutiva, estados financieros e informe de auditoría, plan de trabajo y cronograma de actividades.

k. Cumplir los demás cometidos que le asigne el CIH.

CAPITULO IX: DEL PRESUPUESTO

ARTICULO 21.- El presupuesto de la Secretaría Ejecutiva del CIH está constituido por los aportes de los Estados miembros en los porcentajes a ser establecidos en cada presupuesto. El año financiero se extiende desde el 1º de enero al 31 de diciembre. Al aprobar el presupuesto anual, podrá establecer otras modalidades internas para la distribución de cargas y gastos.

Parágrafo 1: El CIH aprobará el presupuesto de la Secretaría Ejecutiva para el año siguiente antes del 31 de mayo.

Parágrafo 2: Cada país debe efectuar el pago de la contribución que le corresponda antes del 30 de junio de cada año, pero en casos excepcionales podrá hacerlo en dos cuotas: la primera en la fecha indicada y la segunda antes del 30 de septiembre.

CAPITULO X: DE LA REFORMA DEL ESTATUTO

ARTICULO 22.- El presente Estatuto podrá ser reformado por la Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata.

CAPITULO XI: DISPOSICION TRANSITORIA

ARTICULO 23.- El Gobierno de la República Argentina se hará cargo de los gastos de mantenimiento y operación de la Secretaría Ejecutiva, así como de los sueldos del Secretario Ejecutivo y del personal técnico y administrativo de la misma durante el período comprendido entre la entrada en vigencia del presente Estatuto y el 31 de diciembre de 1993.

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

6. Reglamento del CIH (vigente desde el 9 de diciembre de 1992)

**REGLAMENTO INTERNO DEL COMITE
INTERGOBIERNAMENTAL DE LA HIDROVIA
PARAGUAY-PARANA**

CAPITULO I - DE LA COMPOSICION Y ATRIBUCIONES

ARTICULO 1.- La composición de las Delegaciones será comunicada por nota ligada a la Secretaría Ejecutiva.

ARTICULO 2.- De acuerdo con las atribuciones establecidas en el Estatuto, el I.H. podrá:

- a. Aprobar el Plan de Trabajo y cronograma de actividades del C.I.H.;
- b. Aprobar la Agenda definitiva de las reuniones;
- c. Aprobar el Presupuesto Anual, el Balance General, Informe Auditoría y Plan Anual de Actividades de la Secretaría Ejecutiva y realizar el control de su gestión;
- d. Designar por orden alfabético, para cada año financiero, el Banco Central de uno de los Estados Miembros al que le corresponderá efectuar las auditorías de la Secretaría Ejecutiva que se requiriera;
- e. Delegar en la Secretaría Ejecutiva las tareas o funciones que consideren pertinentes;
- f. Designar al Delegado o a los Delegados que firmarán los cheques y órdenes de pago conjuntamente con el Secretario Ejecutivo;
- g. Aprobar el régimen de compras de la Secretaría Interna;
- h. Relevar de sus funciones al personal contratado de la Secretaría Ejecutiva;
- i. Interpretar el Estatuto del C.I.H.;
- j. Interpretar el presente Reglamento y reformarlo cuando lo estime necesario;
- k. Aprobar e interpretar el régimen y la política de personal de la Secretaría Ejecutiva y resolver los aspectos no previstos en los mismos;
- l. Ejecutar y desempeñar cualquier otra función que los Estados Miembros le asignen.

CAPITULO II - DE LA PRESIDENCIA

ARTICULO 3.- El Presidente tendrá las siguientes atribuciones;

- a. Ejercer la representación del C.I.H.;
- b. Convocar y presidir las reuniones del C.I.H.;
- c. Aprobar la agenda provisoria de las reuniones del C.I.H. preparada por la Secretaría Ejecutiva;
- d. Resolver las cuestiones de orden que se planteen en las reuniones;
- e. Convocar, por intermedio de la Secretaría Ejecutiva, las reuniones de los Grupos Técnicos que el C.I.H. decidiera conformar;
- f. Presentar propuestas a cada Estado Miembro, por intermedio de la Secretaría Ejecutiva, cuando a su criterio se deban adoptar medidas que no puedan ser postergadas hasta la reunión siguiente, solicitando su opinión en el más breve plazo posible;
- g. Suscribir, con mandato expreso del C.I.H., los contratos a que refiere el literal m. del Artículo 6 del Estatuto del C.I.H.;
- h. Desempeñar todas las funciones que le encomiende el C.I.H.;

CAPITULO III - DE LAS REUNIONES

ARTICULO 4.- Además del Presidente y del Vicepresidente, en cada Reunión se designará un relator. El Jefe de la Delegación que haya sido electo Presidente del C.I.H. será reemplazado en aquel carácter durante el desarrollo de las reuniones por su Alterno de Delegación.

ARTICULO 5.- Las Delegaciones se ubicarán en torno a la mesa de deliberaciones en el orden alfabético correspondiente al nombre de los respectivos países, rotando hacia la derecha y comenzando por aquel que ejerza la presidencia de turno.

ARTICULO 6.- La agenda provisoria de cada reunión deberá ser preparada por la Secretaría Ejecutiva y distribuida a las Delegaciones con una antelación de treinta (30) días a la celebración de la misma. Por razones de urgencia o de necesidad, el plazo precedente podrá ser reducido. La Secretaría Ejecutiva remitirá a las Delegaciones los documentos y antecedentes de los temas propuestos en la agenda con una antelación no inferior a los treinta (30) días a la celebración de la reunión.

ARTICULO 7.- Toda propuesta formulada por las Delegaciones, referida alario establecido en la agenda provisoria, deberá ser presentada por escrito a la Secretaría Ejecutiva, que la distribuirá a las demás delegaciones antes de la reunión del H.

ARTICULO 8.- Todos los asuntos incluidos en la agenda definitiva deberán ser considerados por el C.I.H. Excepcionalmente algún tema podrá ser postergado para la siguiente reunión.

ARTICULO 9.- El Presidente concederá el uso de la palabra a los Delegados, ante las reuniones, conforme al orden en que la solicitarán.

ARTICULO 10.- Cuando un Delegado plantee una cuestión de orden, el presidente deberá pronunciarse inmediatamente al respecto.

ARTICULO 11.- El C.I.H. sesionará en reuniones plenarias con la participación las delegaciones, observadores e invitados especiales, de acuerdo con lo previsto el artículo 12 del Estatuto y conforme al régimen aprobado en el Capítulo VI l Reglamento. El C.I.H. también sesionará en reuniones limitadas con la participación exclusiva de las Delegaciones.

ARTICULO 12.- Al finalizar cada reunión del C.I.H. el relator, con la asistencia de la Secretaría Ejecutiva, preparará las Actas, con las nóminas de las delegaciones, el orden del día desarrollado y las decisiones adoptadas. Tales Actas serán aprobadas y firmadas por los jefes de Delegación y serán archivadas en la secretaría. Las copias de dichos documentos son de uso exclusivo de las delegaciones, a ivo decisión expresa en contrario del C.I.H.

CAPITULO IV - DE LA SECRETARIA

ARTICULO 13.- Los Estados Miembros, al proponer al cargo de Secretaría Ejecutiva, deberán tener en cuenta que este cargo deberá ser desempeñado por una persona cuya formación académica y experiencia profesional avalen su aptitud para el cumplimiento de sus funciones y que preferentemente no haya tenido vinculaciones con consultoras o empresas beneficiarias de contratos celebrados por el C.I.H. en los últimos dos (2) años.

ARTICULO 14.- El Secretario Ejecutivo no podrá desempeñar otra actividad profesional, remunerada o no, a excepción de las actividades culturales, científicas y docentes que no sean incompatibles con su cargo.

ARTICULO 15.- De acuerdo con lo establecido en el estatuto y en el presente reglamento, el Secretario Ejecutivo tiene las siguientes funciones:

- a. Dar trámite a toda la documentación que deba ser considerada por el C.I.H.;

- b. Prestar asistencia al relator en la redacción de las Actas de las reuniones, para su aprobación y referendo por los Jefes de Delegación, registrarlas y archivarlas así como toda la documentación del C.I.H.;

C. Efectuar el seguimiento de los asuntos considerados por el C.I.H., así como realizar las gestiones que este le encomiende;

- d. Dirigir y supervisar el personal de la Secretaría Ejecutiva;

e. Proponer al C.I.H. el régimen y la política de personal;

- f. Proponer al C.I.H. la contratación de personal que no posea status internacional para colaborar con la Secretaría Ejecutiva, así como la contratación de técnicos para la ejecución de tareas específicas;

g. Administrar el patrimonio y las finanzas del C.I.H. de acuerdo a las normas que se establezca;

- h. Administrar el patrimonio y las finanzas del C.I.H. de acuerdo a las normas que se establezca;

i. Firmar en forma conjunta con el o los Delegados designados por el C.I.H., los cheques y órdenes de pago correspondientes;

- i. Rendir cuentas respecto al presupuesto ejecutado;

j. Organizar y mantener el archivo y biblioteca del C.I.H.;

- k. Informar de las actividades de la Secretaría Ejecutiva de los Delegados y del C.I.H.;

1. Cumplir los demás cometidos que le asignen el C.I.H. y el Presidente.

ARTICULO 16.- Para el nombramiento o contratación del personal de la Secretaría Ejecutiva se observarán las siguientes condiciones:

- a. Procurar una adecuada representación geográfica de los Estados Miembros en la composición de la planta de personal;

b. Proceder por selección, atendiendo los requerimientos técnicos de las funciones a desempeñar, mediante el análisis de antecedentes y otros métodos de evaluación que permitan determinar méritos;

- c. Los aspirantes deberán presentar un certificado médico en el que conste que gozan de buena salud y tengan aptitud psicofísica para el desempeño del cargo.

ARTICULO 17.- Con la autorización del C.I.H. o del presidente en casos de necesidad o urgencia, el Secretario Ejecutivo podrá contratar técnicos para la ejecución de tareas específicas, los que deberán poseer título profesional acorde a la especialidad requerida. Podrá exceptuarse de este requisito a personas destacadas, o conocimientos especiales o vasta experiencia en la materia.

ARTICULO 18.- Al asumir y al cesar en sus funciones, el Secretario Ejecutivo y los funcionarios internacionales no residentes en el país sede, así como cónyuge e hijos menores de veintidós (22) años de edad, tendrán derecho a pasajes aéreos y al pago de una suma fija, que se determinará periódicamente por el C.I.H., en concepto de gastos de traslado de sus efectos personales.

El Secretario Ejecutivo y los funcionarios internacionales no residentes en el país tendrán derecho, además, al pago único de una suma equivalente a un mes de sueldo de sus respectivas categorías para contribuir a solventar sus gastos de instalación.

Parágrafo Unico.- Cuando se opere el cambio de Secretario Ejecutivo, salvo decisión expresa del C.I.H., la duración del traspaso de funciones y permanencia del Secretario Ejecutivo enurente y saliente en forma simultánea, no podrá exceder de treinta (30) días.

ARTICULO 19.- A los fines de Artículo 18 del Estatuto, en concordancia con el respectivo acuerdo de Sede que se celebre entre el gobierno de la república Argentina y el C.I.H., éste determinará en cada caso el otorgamiento de la calidad de funcionario internacional al personal técnico que pudiera contratarse.

ARTICULO 20.- El Secretario Ejecutivo y el personal de la Secretaría Ejecutiva que asista a reuniones fuera de la sede del C.I.H., tendrá derecho a la provisión de pasajes y al cobro de viáticos según las normas que se dicten.

ARTICULO 21.- Las rescisiones de contratos, por reducción de personal, suspensión de servicios, inadecuado desempeño de funciones y otros motivos, conforme a las normas particulares de contratación que rijan en cada caso, serán dispuestas por el C.I.H. previo informe de la Secretaría Ejecutiva.

ARTICULO 22.- En cada caso de ser relevado por razones fundadas, la nominación del nuevo Secretario Ejecutivo corresponderá al Estado Miembro que sigue en orden alfabético.

De producirse la afección por fallecimiento o incapacidad, el país que nominó originalmente podrá sustituirlo por el resto del periodo. Para otras situaciones no contempladas el C.I.H. resolverá oportunamente.

CAPITULO V - DE LAS REUNIONES DE LOS GRUPOS TECNICOS

ARTICULO 23.- El C.I.H. establecerá el objeto y los temas específicos para las reuniones de los Grupos Técnicos.

ARTICULO 24.- Los miembros de los Grupos Técnicos, cuando estos no sesionen simultáneamente con las reuniones del C.I.H. serán acreditados por los respectivos estados miembros mediante nota dirigida a la Secretaría Ejecutiva.

ARTICULO 25.- Los Grupos Técnicos se reunirán con la asistencia de todos los Estados Miembros. Para cada reunión elegirán un Presidente y un Relator como autoridades.

ARTICULO 26.- Todos los informes y recomendaciones que se eleven al C.I.H. requerirán la participación unánime de los técnicos de todos los Estados Miembros.

ARTICULO 27.- El Relator, con el apoyo de la Secretaría Ejecutiva, elaborará las Actas de las reuniones, con la nómina de participantes y con los informes y recomendaciones adoptados, los que serán firmados y elevados a la consideración del C.I.H.

Parágrafo Unico.- Las Actas de los Grupos Técnicos son de uso exclusivo del C.I.H. y no podrán darse a publicidad, salvo decisión expresa en contrario.

CAPITULO VI - DE LA PARTICIPACION DE OBSERVADORES E INVITADOS

ARTICULO 28.- El C.I.H. otorgará el carácter de observadores permanentes a organismos gubernamentales con carácter consultivo, derecho a voz y sin voto a fin de que concurren a las reuniones plenarias.

A tal fin, elaborará la lista de organismos que ostentarán esa calidad.

ARTICULO 29.- Cuando lo estime conveniente el C.I.H. podrá otorgar el carácter de observadores no permanentes, con voz y sin voto, para que concurren a sus reuniones plenarias a organismos nacionales, regionales o internacionales que tuvieran representación reconocida en sus respectivos ámbitos y cuya participación fuera para interés del C.I.H.

Cuando fuere de interés para el C.I.H., tanto los observadores permanentes como los no permanentes podrán ser invitados a participar en las reuniones de los Grupos Técnicos, con derecho a voz, y sin voto.

ARTICULO 30.- El C.I.H. podrá formular invitaciones especiales a personalidades destacadas en campos de interés. Estos invitados especiales tendrán

cho a voz en las reuniones plenarias y podrán ser invitados a participar de los Grupos
nicos con iguales derechos.

ARTICULO 31.- El C.I.H. podrá también cursar invitaciones a autoridades y
is personas para concurrir a los actos protocolares de apertura y cierre de las
iberaciones del C.I.H., sin derecho a voz ni voto.

CAPITULO VII - DEL PRESUPUESTO

ARTICULO 32.- Los estados financieros y las contribuciones de los Estados
mbros deberán presentarse e integrarse, respectivamente, en dólares estadounidenses.

ARTICULO 33.- Para el movimiento financiero de la Secretaría Ejecutiva se
ntendrán dos cuentas bancarias, una en divisa estadounidense y otra en la moneda del
is sede. En tales cuentas se registrarán las firmas del delegado o de los delegados y
del Secretario Ejecutivo, que serán autorizados a girar cheques y órdenes de pago en
ma conjunta.

Para el libramiento de los cheques y órdenes de pago, será suficiente la firma del
secretario Ejecutivo y de un Delegado.

ARTICULO 34.- La auditoría será realizada por auditores pertenecientes a los
ncos Centrales de los Estados Miembros en forma anual y rotativa.

CAPITULO VIII - DE LA REFORMA DEL REGLAMENTO

ARTICULO 35.- El presente Reglamento podrá ser modificado total o
arcialmente por decisión del C.I.H.

CAPITULO IX - SOLUCION DE CONTROVERSIAS

ARTICULO 36.- Las controversias que pudieran presentarse entre los Estados
Miembros con motivo de la interpretación o aplicación del Estatuto del C.I.H., del
presente Reglamento o de las decisiones de sus órganos que se sometan a su consideración,
erán solucionadas en el seno del C.I.H.

A tal efecto, se convocará una reunión especial, limitada a la presencia de las
delegaciones. En la misma, se dará oportunidad a los Estados Miembros para que
expongan sus respectivas posiciones y para ello, podrán hacerse asistir por expertos y
presentar los informes que consideren necesarios.

De no lograrse acuerdo, las partes iniciarán negociaciones directas para su
resolución.

Si las diferencias no se resolvieren, el C.I.H. someterá la cuestión a la decisión
de la Reunión de cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata.

CAPITULO X - ENTRADA EN VIGOR

ARTICULO 37.- El presente Reglamento entrará en vigencia el 9 de diciembre
de 1992.

DISPOSICION TRANSITORIA

ARTICULO 38.- Las normas del Capítulo VII y de los Artículos 13, 14 literales
d) a l) del Artículo 15 y los Artículos 16 al 22 del Capítulo IV tendrán vigencia a partir
del momento en que la Secretaría Ejecutiva sea co-financiada por los cinco Estados
Miembros.

REPUBLICA ARGENTINA

REPUBLICA DE BOLIVIA

REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

REPUBLICA DEL PARAGUAY

REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

**7. XXa. Reunión del Comité Intergubernamental
de la Hidrovia -CIH- (7-8 de Diciembre de 1995)**

7.1 Informe Final del 8/12/95

INFORME FINAL DE LA XXa. REUNION
DEL COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA
PARAGUAY-PARANA
(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)

Punta del Este, República Oriental del Uruguay
8 de diciembre de 1995.

- I. Las Delegaciones del Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) se reunieron en la Ciudad de Punta del Este, República Oriental del Uruguay, los días 07 y 08 de diciembre de 1995.
- II. La integración de las respectivas Delegaciones se encuentra indicada en el Anexo I del presente Informe, como así también la nómina de los representantes de los distintos Organismos asistentes, de los miembros de la Secretaría Ejecutiva del Comité y de la Unidad Coordinadora.
- III. La apertura de la reunión estuvo a cargo del Ministro Marcelo JARDIM, Presidente de Turno del C.I.H., quien dio la bienvenida a las delegaciones y destacó que la Reunión de Participación Pública realizada el día 6 de diciembre, con la participación de las ONGs. ambientalistas, desarrolló en un ambiente de diálogo sumamente constructivo y armónico.

Agradeció, asimismo, la permanente colaboración brindada por la Secretaría Ejecutiva y del Asesor Técnico Principal interino Dr. Enrique BUCHER.

- IV. Se procedió a la elección de las autoridades de la Reunión, recayendo la Presidencia en la persona del Sr. Jorge SANGUINETTI, Jefe de la Delegación de la República Oriental del Uruguay, la Vicepresidencia en la persona del Embajador Antonio Felix LOPEZ ACOSTA, Jefe de la Delegación de la República del Paraguay y la Relatoría a cargo del Ing. Luis R. PERDOMO de la Delegación de la República Oriental del Uruguay.

Las Delegaciones felicitaron al Sr. Ministro Jardim reconociendo el arduo trabajo realizado durante su mandato.

Se contó con la presencia Sr. Ministro de Transporte

1/21

14/

Obras Públicas de la República Oriental del Uruguay, Ing. Lucio CACERES BEHRENS, al dejar inaugurada la XXa. Reunión del CIH, manifestó la necesidad de lograr resultados concretos en el marco de la Hidrovía, debiendo los Gobiernos dotar al proceso de integración de la dinámica que requieren los cambios.

VI. Inmediatamente se realizó un cuarto Intermedio a los efectos de que los Jefes de Delegación, acompañados por el Secretario Ejecutivo y representantes de organismos participantes en el proyecto, fueran recibidos por los Sres. Presidentes de los Países de la Cuenca del Plata, los que manifestaron, en su Declaración conjunta (Anexo II), la elevada prioridad asignada por sus Gobiernos a este importante proyecto, que deberá contribuir de manera decisiva con el proceso creciente de integración y desarrollo económico y social en el ámbito de la Cuenca del Plata, resaltando la importancia del proceso de participación pública iniciado por el Comité.

Asimismo, fueron recibidos por los Sres. Cancilleres de la Cuenca del Plata en oportunidad de desarrollarse la IV Reunión Extraordinaria.

VII. La Delegación de Bolivia informó que durante la Reunión de Presidentes mencionada precedentemente se firmó el Acuerdo de Complementación Económica entre su país y los integrantes del MERCOSUR.

VIII. Reiniciada la Reunión y puesto a consideración, se aprobó el siguiente Temario de la reunión:

1. Informe sobre las actividades desarrolladas por la Secretaría Ejecutiva.
2. Informe de la Unidad Coordinadora.
3. Informe del Grupo Asesor Naval.
4. Informe del Grupo Asesor Ambiental.
5. Informe de Grupos Técnicos.
6. FONPLATA - Aprobación de los Términos de Referencia para la selección del Consultor para el estudio "Desarrollo en las Zonas Productivas en las Areas de Influencia".
7. UNION EUROPEA - Misión Puertos Hidrovía.
8. Informe del Programa de Participación Pública.

9. INTAL - Informe de Progreso.
10. BID - Asistencia Técnica No Reembolsable para la difusión de Información y Consulta sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná.
11. Cooperación del FONPLATA para el funcionamiento de la Unidad Coordinadora.

IX. Pasando al tratamiento del Punto 1, el Secretario Ejecutivo informó sobre las actividades desarrolladas por la Secretaría en el período comprendido entre la XIXa. Reunión del CIH y la presente.

X. En relación al tema 2, el Dr. Enrique BUCHER, en calidad de Asesor Técnico Principal Interino, presentó el informe sobre las actividades desarrolladas por la Unidad Coordinadora en el período, el que fuera repartido por la Secretaría Ejecutiva.

Manifiesta la necesidad de contar con la asistencia de un profesional especializado en el área de relaciones públicas y comunicaciones para un mejor manejo de la información y relacionamiento con terceros.

Propone asimismo, la definición de un lugar físico donde se guarde toda la información generada por los estudios y se establezca un banco de datos para futuras consideraciones.

El Ing. Carlos STEGMANN, del Consorcio HIDROSERVICE LOUIS BERGER - EIH informó sobre los avances alcanzados en los estudios del Módulo A.

XI. El C/N Carlos MARTINO de la Delegación Uruguay, en representación del Grupo Asesor Naval, procedió a la lectura del informe respectivo.

XII. En relación con los informes del Grupo Asesor Ambiental, el CIH aprobó las actas producidas por el grupo en las reuniones realizadas en la Ciudad de Asunción entre los días 27 al 29 de setiembre y en la Ciudad de Buenos Aires los días 24 y 25 de octubre del corriente.

Por otra parte, consideró el Acta del Grupo Asesor Ambiental generada en esta Reunión y decidió, teniendo en cuenta el interés prioritario asignado por el Comité al tema ambiental, que exige una permanente observancia de su seguimiento, que las gestiones del GAA sean realizadas bajo la coordinación del Presidente de Turno del CIH. Asimismo, decidió que éste canalice las iniciativas del

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

asistencia económica firmado con FONPLATA para el funcionamiento de la Unidad Coordinadora (Tema 11), manifestó la necesidad de abrir una cuenta bancaria para posibilitar los desembolsos correspondientes.

XX. La Comisión del Acuerdo informó que en esta Reunión aprobó el Reglamento de Funcionamiento Interno. En otro orden, la Delegación de Paraguay ofrece financiar la Secretaría de dicha Comisión, lo que fue recibido con beneplácito por el resto de las Delegaciones.

XXI. La CPTCP presentó sus nuevas autoridades cuyo presidencia es ejercida por el Armador paraguayo Sr. Ricardo Dos Santos, a quien en forma unánime el Comité le desea el mejor de los éxitos en su gestión. Luego de un profundo y enriquecedor intercambio de opiniones se aceptó su ofrecimiento en cuanto a la utilización de sus embarcaciones para que los intergrantes de las ONGs ambientalistas puedan navegar el tramo comprendido entre Corumbá y Asunción, a efectos de tomar conocimiento de manera personal, sobre la realidad del transporte fluvial y su posible impacto al medio.

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

1/XX. Aprobar el Informe de las Actividades desarrolladas por la Secretaría Ejecutiva.

2/XX. Aprobar el Informe de las Actividades desarrolladas por la Unidad Coordinadora.

3/XX. Aprobar el Informe de los Grupos Técnicos.


4/XX. Aprobar el Informe del Grupo Asesor Naval.

5/XX. Aprobar las Actas del Grupo Asesor Ambiental de las reuniones realizadas en las Ciudades de Asunción y Buenos Aires.

6/XX. Encomendar al Presidente de Turno del CIH la coordinación de las gestiones del Grupo Asesor Ambiental, las que canalizará a través de la Secretaría Ejecutiva.

7/XX. Aprobar el informe realizado en conjunto con las ONGs ambientalistas.

8/XX. Aprobar el Informe del INTAL presentado en la nota CD/DIR-148/95 con el ajuste metodológico planteado por los Grupos Técnicos.



- 9/XX. Aprobar el informe de Progreso elaborado por INTAL.
- 10/XX. Instruir a la Secretaría Ejecutiva para que, previa consulta al Presidente de turno, priorice los trabajos solicitados al INTAL.
- 11/XX. Instruir a la Secretaría Ejecutiva para que gestione los fondos necesarios para la realización de la totalidad de los trabajos encomendados al INTAL.
- 12/XX. Aprobar los Términos de Referencia para la selección del Consultor para el Estudio "Desarrollo en las Zonas Productivas en las Areas de Influencia Portuaria", encomendando a la Secretaría Ejecutiva ajustar el uso de los términos "intermodal" y "multimodal" a las recomendaciones internacionales y el texto a eventuales observaciones de forma que pudiera plantear la Secretaría Ejecutiva de FONPLATA.
- 13/XX. Encomendar a la Secretaría Ejecutiva la apertura de una cuenta bancaria para el manejo de fondos de asistencia económica a la Unidad Coordinadora brindada por FONPLATA.
- 14/XX. Encomendar a la Secretaría Ejecutiva que evalúe la posibilidad de contratación de un experto en relaciones públicas y comunicaciones, e identifique formas de financiamiento.
- 15/XX. El CIH adoptará las acciones necesarias para posibilitar la efectiva participación, en los grupos técnicos, de los especialistas de los países miembros vinculados con el temario tentativo que oportunamente remita la Secretaría Ejecutiva.
- 16/XX. Solicitar al INTAL, a través de la Secretaría Ejecutiva, la elaboración de propuestas de modificaciones, ampliaciones o supresiones y cuadro comparativo de sanciones en el TITULO II del Anteproyecto del Régimen de Infracciones y Sanciones de la HPP.
- 17/XX. Aprobar las enmiendas propuestas por los grupos Técnicos al "Reglamento para el Transporte de Mercaderías Peligrosas".
- 18/XX. Instruir a la Secretaría Ejecutiva a fin de que

course invitación a la AIADI para participar en la próxima Reunión de Grupos Técnicos con relación a propuesta de Subsistema de Información para la Hidrovía, y convoque a la Unidad Coordinadora a esos efectos.

19/XX. Aceptar el ofrecimiento efectuado por la CPTCP en cuanto al uso de sus embarcaciones.

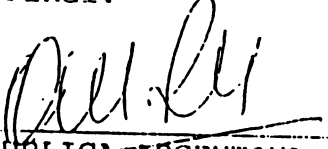
20/XX. Encomendar a los Grupos Técnicos que estudien las complementaciones al Certificado de Seguridad a la Navegación necesarias para alcanzar una mayor claridad de interpretación.

21/XX. Convocar a la XXIIa. Reunión del Comité en la República del Paraguay precedida por la de Grupos Técnicos en lugar y fecha a determinar.

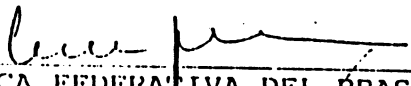
XXIII. Los delegados de la República Argentina, República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil y de la República del Paraguay expresaron su agradecimiento a las Autoridades de la República Oriental del Uruguay por la cálida acogida y hospitalidad que les dispensaran durante la realización de la presente Reunión.

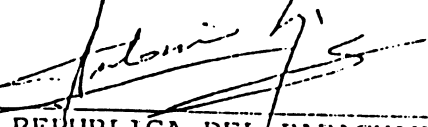
Asimismo, las Delegaciones expresaron su agradecimiento a la Secretaría Ejecutiva, al Asesor Técnico Principal y a los demás representantes de los Organismos Internacionales que cooperan al Programa de la Hidrovía por las tareas desarrolladas.

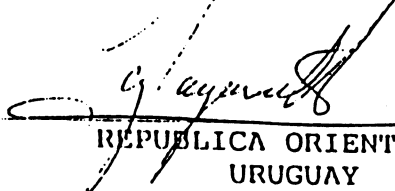
XXIV. La Reunión clausuró sus deliberaciones el día 8 de diciembre de 1995, con la aprobación de este Informe Final.


REPUBLICA ARGENTINA


REPUBLICA DE BOLIVIA


REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

7.2 Lista de Participantes

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

I. DELEGACIONES DE LOS PAISES

ARGENTINA

Mtro.	Alfredo RESCIO Jefe de Delegación
Cap.	Enrique O. OYHAMBURU Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná Presidencia de la Nación
Calle.	Cesar Enrique MARTI GARRO Jefe de Servicio de Hidrografía Naval Armada Argentina
Gral.	Antonino FICHIERA Director General de Política Ministerio de Defensa
Sec.	Alejandra AYUSO Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
C. N.	Picardo Marcelo CARDOSO Jefe del Departamento de Intereses Marítimos Armada Argentina
C. N.	Juan Carlos IANUZZO Jefe de Operaciones Servicio Hidrografía Naval
P. M.	Edgardo Alberto OJEDA Jefe Departamento de Seguridad Prefectura Naval Argentina
Lic.	Norma POMPEI Directora de Regímenes Especiales Secretaría de Ingresos Públicos
Dra.	Beatriz Cristina MELENDEZ Jefe del Departamento de Cabotaje Dirección de Transporte Fluvial y Marítimo

P. P. Nestor MEDOVATTI
Prefectura Naval Argentina

P. P. Jorge Francisco IRIARTE
Jefe de División Diseño y Equipamiento
Dto. Contaminación y Mercaderías Peligrosas
Prefectura Naval Argentina

Sub.Pref. Juan Carlos CUBISINO
Prefectura Naval Argentina

Dr. Carlos FIGUEROA
Prefectura Naval Argentina

BOLIVIA

Lic. Victor RICO FRONTERA
Jefe de Delegación

Ing. Franz Freddy ALCÁZAR GONZÁLEZ
Director de Transporte por Agua y Puertos
Secretaría Nacional de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil

C. N. Isaías LANDIVAR LANDIVAR
Representante Fuerza Naval
Subsecretaría de Intereses Marítimos

Cons. Miriam ORELLANA
Embajada de Bolivia

BRASIL

Mtro. Marcelo JARDIM
Chefe da Delegação

C. Alle. Adilson VIEIRA de SA
Estado Maior da Armada
Ministério da Marinha

Dr. Jair SARMENTO DA SILVA
Coordenador Geral
Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos
Hídricos e da Amazônia Legal

Unfe

Q. M. G. Kleiton de OLIVEIRA
Capitão de Mar e Guerra
Secretaria de Assuntos Marítimos
Comando de Operações Navais

C. F. Roberto COELHO LIMA
Estado Maior da Armada
Ministério da Marinha

C. F. Francis FIXEL
Capitão dos Portos dos Estados do
Mato Grosso - Mato Grosso do Sul
Ministério da Marinha

Ing. Roberto ALVES MONTEIRO
MMA - Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da
Amazônia Legal.

Ing. Paulo Roberto COELHO de GODOY
Chefe da Divisão de Operações
Departamento de Hidrovias Interiores
Secretaria de Transportes Aquaviários
Ministério dos Transportes

Ing. Nav. Alexandre José TRINAS FREITAS
Chefe da Divisão de Engenharia Naval
Diretoria de Portos e Costas - Ministério
da Marinha

Dia. Francisca NOGUEIRA ALVES de MELO
Auditora Fiscal do Tesouro Nacional
Secretaria da Receita Federal
Ministério da Fazenda

PARAGUAY

Emb. Antonio Felix LOPEZ ACOSTA
Jefe de Delegación

Ing. Ramón A. CABRERA
Director - Dirección de Desarrollo e
Integración Física
Ministerio de Relaciones Exteriores

C.N.(SR) Rubén Darío LEZCANO
Director de la Marina Mercante
Ministerio de Obras Públicas

C.N.(SR) Lucas Adolfo SOSA SALINAS
Jefe del Departamento de Política y Planificación
Dirección General de la Marina Mercante

Dra. María de Lourdes ZAYAS de FRETES
Asesor Jurídico
Prefectura General Naval

C. N. Luis Amado RUIZ DIAZ BENITEZ
Director de Hidrografía y Navegación
Armada Nacional del Paraguay

Ing.Nav. Raúl Ramiro GUTIERREZ YEGROS
Asesor Técnico - Centro de Armadores

Sr. Luis GONZAGA GARAY
Director de la Administración Nacional
de Navegación y Puertos (ANNP)

Dr. Estanislao Mario LEZCANO FREITAS
Asesor Jurídico - Administración Nacional
de Navegación y Puertos (ANNP)

Dr. Víctor Hugo RONZEWSKI MAZUK
Asesor Jurídico
Armada Nacional - Prefectura General Naval

URUGUAY

Sr. Jorge SANGUINETTI
Jefe de Delegación

Ing. Conrado SERRENTINO
Subsecretario de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dr. Jorge FERNANDEZ REYES
Director General
Ministerio de Relaciones Exteriores

Emb. Alvaro ALVAREZ GILARDONI
Director de DALMAF
Ministerio de Relaciones Exteriores

Emb. Carlos Alberico MILLAR RIVERO
Ministerio de Relaciones Exteriores

Ing. Roberto SUAREZ NICOLINI
Coordinador Técnico del
Instituto de Planificación de Transporte e Infraestructura.
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dra. Adela Marina LEGAZCUE
Directora General de Transporte Fluvial y
Marítimo
Dirección Nacional de Transporte (M.T.O.P.)

Ing. Nav. Luis PERDOMO
Asesor Dirección General de Transporte Fluvial
y Marítimo (M.T.O.P.)

C. H. Rubén Eloy GONZALEZ FILOMENO
Director División Control Operativo
Dirección General de Transporte Fluvial y
Marítimo (M.T.O.P.)

Personal de Apoyo Técnico - Administrativo

Sra. Laura MARTINEZ
Jefe Depto. Tributos a Empresas
Dirección Nacional de Transporte

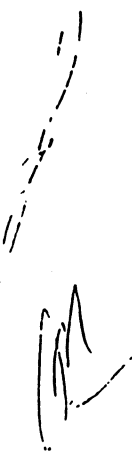
Sra. Beatriz ESTAVILLO
Asistente Técnico
Instituto de Planificación de Transporte

Sra. Inés DURAN
Secretaria
Instituto de Planificación de Transporte

Sra. Carla SAGREDA
Subdirectora División Control Operativo
Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo

Sra. Olga PEREZ
Jefe Depto. Actividades Návicas
Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo

Sra. Martha GORTIA
Secretaria
Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo



Sr. Miguel PAIVA
Ayudante Técnico
Dirección Nacional de Transporte

SECRETARIA EJECUTIVA

Sr. Jesús GONZALEZ

Sra. Beatriz Alicia PEREZ

Lic. Ernesto MARTINEZ

Dr. José Luis RACCATTI

Sra. Stella Maris PEREZ

Sra. Claudia Alejandra MIAMI

UNIDAD COORDINADORA

Dr. Enrique BUCHER
Asesor Técnico Principal a.I.
Especialista Internacional en Medio Ambiente

Ing. Oscar PADILLA
Especialista Internacional en Ingeniería

II. ORGANISMOS INTERNACIONALES

ALADI

Dr. Isaac MAIDANA
Secretario General Adjunto

Sr. Joaquín Mariano PIÑA GONZALEZ
Funcionario Internacional

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

BID/INTAL

Sr. Juan José TACOCNE
Consultor

Sr. Miguel Angel RIVAS
Consultor

FONPLATA

Emb. Efraín Darío CENTURION
Presidente del Directorio

PNUD

Sr. Eduardo RODRIGUEZ VERGEZ
Oficial de Programa

III. OTROS ORGANISMOS

COMITE FEDERAL

Lic. José Enrique GALETTI
Secretario Ejecutivo

CPICP

Sr. Ricardo DOS SANTOS
Presidente

Sr. Jan Van HOOGSTRAATEN
Presidente

Cap. Horacio LOPEZ

Lic. Verónica PEREIRA FANTONI
Secretaria Ejecutiva

Sr. Angela MARTINEZ BOJILLO

Sr. Gerardo GOMEZ CAVADINI
Miembro

Amf

141

8. Reunión de la Comisión del Acuerdo
(6/7 de Diciembre de 1995)

8.1 Acta de la Comisión del Acuerdo y Lista de Delegados

ACTA DE LA COMISION DEL ACUERDO

En la ciudad de Punta del Este, República Oriental del Uruguay, a los 6 días del mes de diciembre de 1995, se reúne la Comisión del Acuerdo, bajo la presidencia y relatoría de la Dra. Adela Marina Legazcue, perteneciente a la Delegación de Uruguay.

La nómina de Delegados Titulares y Alternos de los Países Miembros figura en el Anexo I de la presente Acta.

Quedó abierto a estudio y discusión el Reglamento Interno de la Comisión. Se utilizaron como documentos de trabajo el proyecto de Reglamento Interno de la Comisión del Acuerdo, presentado en la Reunión anterior realizada en la ciudad de San Pablo (Brasil) conjuntamente con los comentarios formulados posteriormente por Uruguay y Bolivia que figuran en el Anexo II.

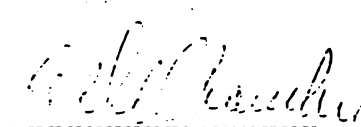
El texto aprobado del Reglamento Interno de la Comisión del Acuerdo se encuentra incorporado como Anexo III a la presente Acta.

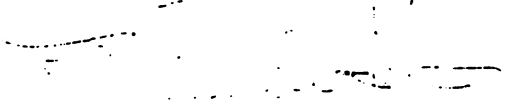
La Delegación de Paraguay manifiesta que aún no se definió el Delegado Alterno correspondiente y a que organismo pertenece.


Ofrece además la intención de encaminar ante su país las gestiones pertinentes para la construcción de una obra, que serviría de sede a la Comisión del Acuerdo. Esta construcción contara con los mobiliarios y dotación humana necesaria. Dicho ofrecimiento mereció la aceptación y el agradecimiento de los Delegados, dejando constancia, que los Estados Miembros se haran cargo mas adelante de los gastos que demande el funcionamiento. El lugar físico de la Sede estará ubicado en la ciudad de Asunción, puerto Ita Enramada, Paraguay.

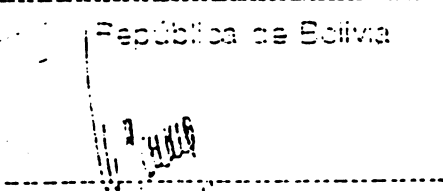
Las Delegaciones de Argentina, Brasil y Paraguay agraceden a la Delegación y a las Autoridades de la República Oriental del Uruguay, la generosa bienvenida y hospitalidad dispensada durante la realización de la Reunión de la Comisión.

Con lo actuado se labra la presente suscribiéndose a los 7 del mes de diciembre de 1995.


República Argentina


República Federativa do Brasil


República de Bolivia


República de Paraguay

ANEXO I

LISTA DE DELEGADOS

ARGENTINA

CAP. Enrique O. OYHAMBURU
Jefe de Delegación
Director de la Comisión de Coordinación
Interjurisdiccional del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná
Jefatura de Gabinete de Presidencia de la Nación

BOLIVIA

Ing. Freddy ALCAZAR GONZALEZ
Director General de Transporte por Agua y Puertos
Secretaría Nacional de Transporte, Comunicaciones y Aeronáutica Civil

BRASIL

C.N. Kleiton de OLIVEIRA
Capitán de Mar e Guerra
Seção de Assuntos Marítimos do Comando de Operações Navais
Ministerio da Marinha

Ing. Paulo Roberto COELHO DE GODOY
Chefe da Divisão de Operações do Departamento de Hidrovias
Interiores
Secretaria de Transportes Aquaviários
Ministerio dos Transportes

C/F Francis FIXEL
Capitán dos Portos dos Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul
Ministerio da Marinha

PARAGUAY

Ing. Luis G. GARAY
Administración Nacional de Navegación y Puertos

URUGUAY

Dra. Adela Marina LEGAZCUE
Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas



8.2 Reglamento Interno de la Comisión del Acuerdo

REGLAMENTO INTERNO DE LA COMISION DEL ACUERDO

Capítulo I

De la Composición

Artículo 1

La Comisión del Acuerdo, en adelante "la Comisión", es el órgano técnico encargado de la aplicación, seguimiento y desarrollo del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), en adelante "el Acuerdo".

Artículo 2

La Comisión estará constituida por las Delegaciones de los Estados Miembros, las que estarán conformadas por los representantes de los organismos competentes que designen las Partes y que integren sus respectivas Secciones Nacionales.

La Delegación de cada Estado Miembro estará presidida por un Delegado Titular y un Alterno, quienes deberán participar en las reuniones de la Comisión.

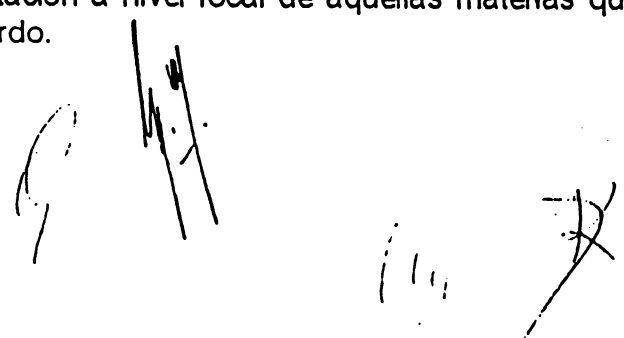
Artículo 3

Las Delegaciones podrán ser asesoradas además, por expertos en las materias a tratar en cada una de las Reuniones.

Artículo 4

Los representantes de los Organismos Nacionales competentes que designen los Estados Miembros constituirán las Secciones Nacionales respectivas.

Las Secciones Nacionales tendrán a su cargo la consideración, coordinación y tramitación a nivel local de aquellas materias que se encuentren reguladas por el Acuerdo.



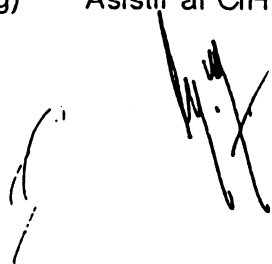
Capítulo II

De las Funciones

Artículo 5

Sin perjuicio de las funciones encomendadas en el Acuerdo y sus Protocolos, la Comisión deberá:

- a) Cumplir las funciones encomendadas por el Acuerdo y sus Protocolos.
- b) Aprobar la agenda definitiva de sus reuniones y el Cronograma de actividades a realizarse en cada una de ellas.
- c) Interpretar el presente Reglamento y modificarlo cuando así lo considere necesario.
- d) Llevar información actualizada sobre las materias reguladas **en el Acuerdo**, entre otras, sobre el estado de navegabilidad del río y del elenco de embarcaciones de la Hidrovía, de acuerdo con la información proporcionada por los Estados Miembros.
- e) Llevar estadísticas de carga y toda otra información que sea necesaria para el buen funcionamiento de la Hidrovía.
- f) Mantenerse informada de toda medida legislativa o administrativa adoptada por los Estados Miembros que tenga efecto sobre la aplicación del Acuerdo, evaluar su alcance y formular propuestas vinculadas a ellas.
- g) Asistir al CIH.



Capítulo III

Del Delegado Ejecutivo

Artículo 6

Las Reuniones de la Comisión serán presididas por el Delegado Ejecutivo, quien conducirá las mismas, permaneciendo en el ejercicio de sus funciones durante el período de un año.

En ausencia del Delegado Ejecutivo, éste será remplazado por el Delegado Alterno de su país.

Artículo 7

Los titulares de las Delegaciones ejercerán las funciones de Delegado Ejecutivo, en forma rotativa según el orden alfabético del nombre de los países.

Artículo 8

El Delegado Ejecutivo tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Ejercer la representación de la Comisión, dentro de las pautas que esta le asigne.
- b) Convocar y presidir las reuniones de la Comisión.
- c) Aprobar la agenda tentativa de las reuniones de la Comisión preparada por la Secretaría de la misma.
- d) Resolver las cuestiones de orden que se planteen en las reuniones.
- e) Designar como Relator a un integrante de la Secretaría de la Comisión.
- f) Mantener informadas, a través de la Secretaría de la Comisión, a las Delegaciones, sobre todas las materias que sean de su consideración.
- g) Desempeñar todas las funciones que le encomiende la Comisión.
- h) Participar de las reuniones del CIH.

Capítulo IV
Secretaría de la Comisión

Artículo 9

La Secretaría de la Comisión será un órgano de apoyo de la Comisión.

Artículo 10

La Secretaría desempeñará las siguientes tareas:

- a) Registrar, archivar y distribuir la documentación a las Delegaciones.
- b) Efectuar el seguimiento de todos los asuntos que sean competencia de la Comisión.
- c) Facilitar la información prevista en el Artículo 5.
- d) Ejecutar y desempeñar cualquier otra tarea que le asigne la Comisión.

Capítulo V
De las Reuniones

Artículo 11

La Comisión celebrará reuniones:

- a) En forma periódica según un calendario preestablecido.
- b) A solicitud de uno de sus miembros.
- c) Conforme lo establecido en el procedimiento de soluciones de controversias.



Artículo 12

El titular de la Delegación que haya sido designado Delegado Ejecutivo de la Comisión será reemplazado en aquél carácter, durante el desarrollo de las reuniones por el Delegado Alterno.

Artículo 13

La composición de la Delegación será comunicada por los Países Miembros a la Secretaría de la Comisión.

Artículo 14

La agenda tentativa de cada reunión deberá ser preparada por la Secretaría de la Comisión y distribuida a las Delegaciones con una antelación no inferior a los treinta (30) días corridos a la celebración de la misma.

Artículo 15

Toda propuesta formulada por las Delegaciones referidas al temario establecido en la agenda tentativa, deberá ser presentada por escrito a la Secretaría para su distribución al resto de las Delegaciones antes de los veinte (20) días corridos a la fecha prevista para la reunión.

Artículo 16

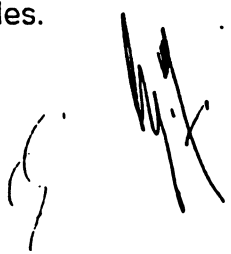
En la reunión deberán ser considerados todos los temas incluidos en la agenda definitiva. Excepcionalmente algún tema podrá ser postergado para la siguiente reunión.

Artículo 17

La Comisión sesionará con la presencia de las cinco (5) Delegaciones.

Artículo 18

La Comisión podrá convocar a sus reuniones con carácter de invitados a personas físicas o jurídicas, instituciones u organismos nacionales, regionales o internacionales.



Artículo 19

Cada Delegación tiene un voto, el cual será emitido por el Titular de la Delegación o quien lo reemplaze en ese carácter.

Artículo 20

El lugar de cada reunión será definido por el Delegado Ejecutivo en consulta con las demás Delegaciones.

Artículo 21

El país sede de la reunión proporcionará las facilidades necesarias para su realización.

Artículo 22

Las decisiones de la Comisión serán adoptadas por unanimidad.

Las decisiones se numerarán a partir del número uno (1) y a continuación se indicará el año, de acuerdo a la siguiente sigla:

HPP/CA/DEC Nro....

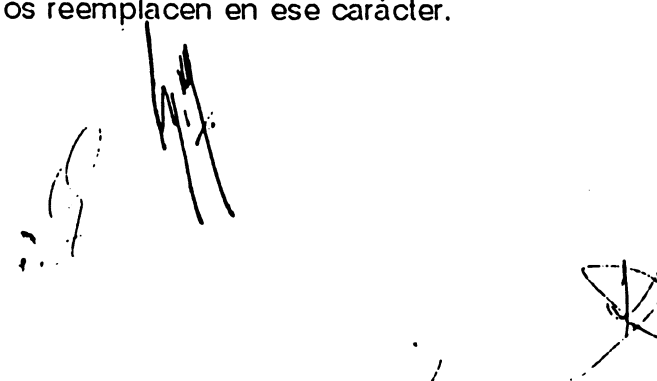
Cada decisión se referirá solamente a un lema.

Artículo 23

Al finalizar la reunión el Relator redactará el Acta, con la nómina de las Delegaciones, el orden del día desarrollado y las decisiones adoptadas.

Artículo 24

El Acta labrada de cada reunión será suscripta por los titulares de Delegación o quienes los reemplacen en ese carácter.



Capítulo VI

Del Procedimiento para la Solución de Controversias

SECCION 1

DE LAS CONTROVERSIAS ENTRE LOS PAISES MIEMBROS

Artículo 25

Cuando mediante las consultas y negociaciones directas previstas en el Artículo 2 del Protocolo sobre Solución de Controversias no se alcanzare una solución satisfactoria, las Partes involucradas someterán la controversia a consideración de la Comisión, y harán la presentación correspondiente ante la Secretaría de la Comisión.

La presentación incluirá los antecedentes del caso, los elementos de juicio disponibles y los fundamentos jurídicos que avalen la posición de las Partes.

Artículo 26

Una vez recibidas las presentaciones, la Secretaría de la Comisión las remitirá al Delegado Ejecutivo, quien las pondrá en conocimiento de las demás Delegaciones en un plazo no mayor de diez (10) días. El Delegado Ejecutivo fijará una reunión de la Comisión para analizar la cuestión, la que deberá celebrarse en un plazo no mayor de veinte (20) días.

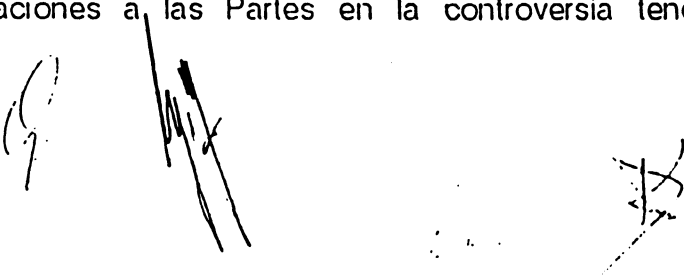
Artículo 27

En la reunión convocada al efecto, las partes expondrán sus argumentos, pruebas y demás elementos que puedan servir en la sustanciación del procedimiento pudiendo solicitar la realización de pruebas complementarias.

El Delegado Ejecutivo establecerá las pautas que regularán las exposiciones y la deliberación de la Comisión. Asimismo resolverá las cuestiones de orden que se planteen.

Artículo 28

Concluida esta etapa la Comisión procederá a deliberar y formulará las recomendaciones a las Partes en la controversia tendientes a solucionar el diferendo.



Artículo 29

Si la naturaleza de la controversia impidiera a la Comisión la adopción de una recomendación con los elementos de juicio acompañados, y considerase necesario la intervención de expertos, procederá a:

- a) Designarlos en la misma reunión, a partir de la lista elaborada para el efecto de acuerdo al Artículo 30, especificando los puntos sobre los cuales deberá expedirse.
- b) La Comisión fijará una nueva reunión dentro de los treinta (30) días.
- c) La Comisión podrá designar un solo experto que no sea de la nacionalidad de las Partes en la controversia o un grupo de expertos propuestos uno por cada Parte y otro por la Comisión.
- d) Si no hubiera acuerdo para la designación de los expertos, éstos se elegirán por votación que realizarán los Estados Miembros entre los integrantes de la lista elaborada al efecto, de acuerdo al Artículo siguiente.

Artículo 30

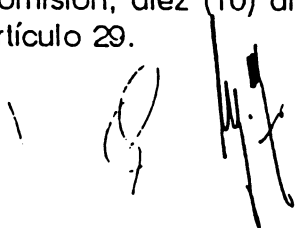
La lista de expertos de la Comisión estará constituida por veinticinco (25) personas de reconocida competencia en los temas materia del Acuerdo, designados cinco (5) por cada uno de los Estados Miembros. Dicha lista quedará registrada en la Secretaría de la Comisión y se mantendrá actualizada en forma permanente.

Artículo 31

Los gastos que demande el nombramiento de los expertos serán financiados por parte iguales por las Partes en la controversia o en la proporción que determine la Comisión.

Artículo 32

Los expertos designados deberán entregar su informe a la Secretaría de la Comisión, diez (10) días antes de la reunión convocada por la Comisión según el Artículo 29.



Artículo 33

La Comisión analizará los informes presentados por los expertos y procederá a formular las recomendaciones tendientes a la solución de la controversia.

Si no hubiere acuerdo quedará agotada la instancia en la Comisión, y se abrirá la instancia del CIH.

SECCIÓN 2

DE LOS RECLAMOS DE LOS PARTICULARES

Artículo 34

Cuando un particular se considere afectado por una medida legal o administrativa que pueda ser considerada contraria al Acuerdo, adoptada o aplicada por uno de los Estados Miembros, podrá hacer una presentación ante la Sección Nacional del Estado donde tenga su residencia habitual o la sede de sus negocios.

Artículo 35

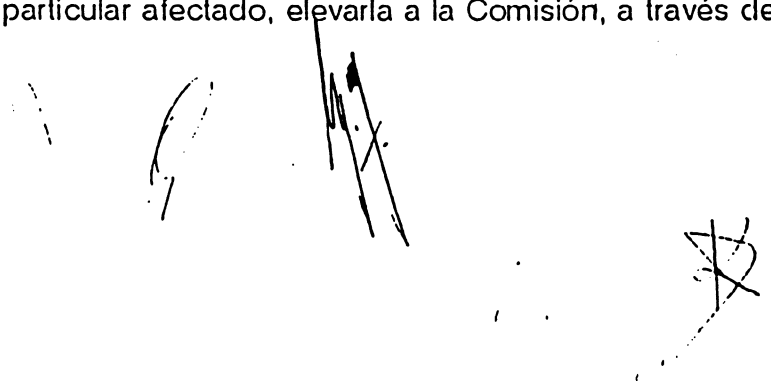
En su presentación ante la Sección Nacional respectiva, los particulares deberán aportar elementos que permitan a la referida Sección determinar la verosimilitud de la violación y la existencia o amenaza de un perjuicio.

Artículo 36

Cuando se haya recibido un reclamo de esta naturaleza, la Sección Nacional respectiva, en consulta con el particular afectado, podrá entablar contactos directos con la Sección Nacional de la Comisión del Estado Miembro al que se atribuya la violación, a fin de buscar a través de consultas, una solución inmediata a la cuestión planteada.

Artículo 37

Si la cuestión no hubiere sido resuelta en el plazo de quince (15) días a partir de su presentación ante la Sección Nacional respectiva, ésta podrá, a solicitud del particular afectado, elevarla a la Comisión, a través de la Secretaría.



Artículo 38

La Comisión, cuando reciba un reclamo de esta naturaleza, lo comunicará a los demás Estados Miembros junto con los antecedentes del caso y procederá a incluir el tema en la agenda de su próxima reunión.

Artículo 39

La Comisión, al considerar el reclamo presentado, evaluará los fundamentos de éste y las argumentaciones de las Partes interesadas. La Comisión podrá rechazar el reclamo si no encontrara méritos suficientes para darle curso.

Artículo 40

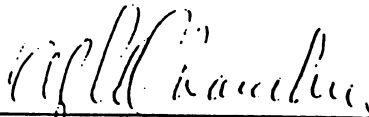
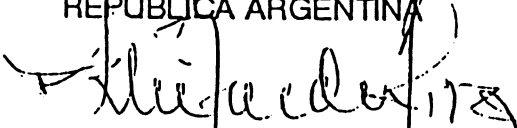
Si la Comisión admitiera el reclamo presentado, emitirá una recomendación al respecto tendiente a resolver la situación.

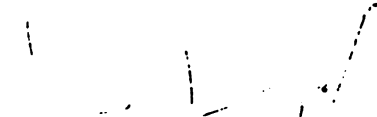

Capítulo VII

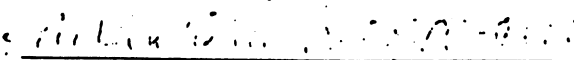
Disposición Transitoria

Artículo 41

Las tareas de la Secretaría de la Comisión serán desempeñadas por la Secretaría Ejecutiva del CIH hasta el momento en que ésta sea cofinanciada por los cinco (5) Estados Miembros.


REPUBLICA ARGENTINA

REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL


REPUBLICA DE BOLIVIA

REPUBLICA DEL PARAGUAY


REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

***9. IVa. Reunión Extraordinaria de los Cancilleres de
los países de la Cuenca del Plata
(6 de Diciembre de 1995)***

9.1 Nota Final

ACTA FINAL DE LA IV REUNION EXTRAORDINARIA DE LOS CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

En cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo II del Tratado de la Cuenca del Plata y en el Artículo 3º del Reglamento de las Reuniones de los Cancilleres de la Cuenca del Plata, se reunieron en las instalaciones del Hotel "Las Dunas", en la ciudad de Punta del Este, República Oriental del Uruguay, los Ministros de Relaciones Exteriores de la Argentina, Ingeniero Guido Di Tella; de Bolivia, Licenciado Antonio Aranibar Quiroga; de Brasil, Embajador Luiz Felipe Lampreia; de Paraguay, Doctor Luis María Ramírez Boettner y de Uruguay, Ingeniero Alvaro Ramos, el 6 de diciembre de 1995.

Los cinco Cancilleres estuvieron acompañados por sus respectivas Delegaciones.

En los términos del Artículo 6º b) del Reglamento de Reuniones de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, asistieron en carácter de Asesores el señor Presidente del Directorio Ejecutivo del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y Director Titular por Paraguay, Embajador Efraín Darío Centurión; el señor Director Titular por Uruguay, Doctor Renée Delgado y en calidad de Consultor el Secretario Ejecutivo del Fondo., Licenciado Luis Alberto Henning. Asimismo, participó de la reunión el Secretario Ejecutivo del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), Don Jesús Gonzalez.

La lista completa de los participantes figura en el Anexo II.

SESION PLENARIA


A las 15:00 horas del 6 de diciembre de 1995 dio comienzo la Sesión Plenaria, bajo la Presidencia del señor Canciller de la República Oriental del Uruguay, país que fuera sede de la III Reunión Reunión Extraordinaria y XX Reunión Ordinaria de los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata.

De acuerdo con el Capítulo VI, Artículo 6º del Estatuto del CIC, la Secretaría General fue ejercida por el Secretario Ejecutivo del Organismo, Doctor Santiago Alberto Amarilla Vargas.

Se consideró y aprobó la Agenda para la IV Reunión Extraordinaria, cuyo texto figura como Anexo I.

Seguidamente, los Ministros de Relaciones Exteriores de la Argentina, de Bolivia, del Brasil, del Paraguay y del Uruguay intercambiaron opiniones sobre los tres proyectos de Resolución, que fueron aprobados por consenso, y cuyos textos se incluyen a continuación.

El Presidente de la Reunión formuló una declaración final y al término de la misma, dio por clausurada la IV Reunión Extraordinaria de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata.



9.2 Agenda

**AGENDA DE LA IV REUNION EXTRAORDINARIA
DE CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA**

1. Elección del Presidente de la Reunión.
2. Consideración y aprobación de la Agenda.
3. Transformaciones en la estructura del FONPLATA.
4. Revalorización del papel del C.I.C. como órgano de coordinación política de los Países del Tratado y su revitalización como instrumento de armonización y coordinación de los proyectos básicos de integración física sub-regional.
5. Evaluación del proceso de implementación de la Hidrovía Paraguay - Paraná y la evolución de los aspectos relativos al medio ambiente, y consideración de la modificación al estatuto del Comité Inter gubernamental de la Hidrovía (CIH).

The block contains several handwritten signatures and initials. On the left, there is a large, stylized signature that appears to be 'L.' or 'L.'. To its right, there are smaller initials, possibly 'JP'. Further right, there is another signature that looks like 'F.' followed by a large, bold signature that resembles 'M.' or 'M.'. The handwriting is in black ink on a white background.

9.3 Lista de Participantes

IV REUNION EXTRAORDINARIA DE LOS CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

LISTA DE PARTICIPANTES

Las Representaciones estuvieron conformadas del siguiente modo:

Por Argentina:

Señor Canciller Ingeniero Guido Di Tella.
Señor Subsecretario de Política Latinoamericana, Emb. Juan José Uranga.
Señor Subdirector de América del Sur, Ministro Alfredo Rescic.
Señora Directora de Relaciones Institucionales del Ministerio de Economía, Lic. María Margarita Aicardi.

Por Bolivia:

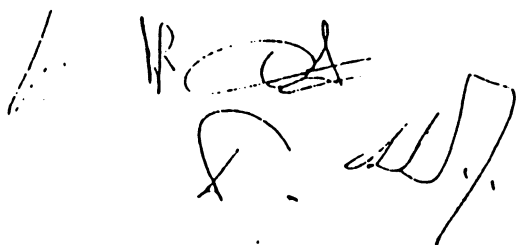
Señor Canciller Doctor Antonio Aranibar Quiroga.
Señor Subsecretario de Integración, Lic. Victor Rico
Señor Director General de Integración Roberto Finot
Señor Embajador de Bolivia en Uruguay, Doctor Antonio Céspedes.
Señor Ministro Consejero en Uruguay Lic. José Guillermo Lorin.
Señora Consejero en Argentina Miriam Orellana

Por Brasil:

Señor Canciller Embajador Luiz Felipe Lampreia.
Señor Jefe del Departamento de las Américas, Ministro Luiz Castro Neves.
Señor Jefe de la División de América Meridional, Ministro Marcelo Jardim.
Señor Embajador de Brasil en Uruguay, Emb. Renato Prado Guimarães.

Por Paraguay:

Señor Canciller Doctor Luis María Ramírez Boettner.
Señor ViceMinistro de Relaciones Exteriores para Asuntos Económicos,
Embajador, Antonio Félix López Acosta.
Señor Embajador del Paraguay ante ALADI, Dr. Efraim Dario Centurión.
Señor Director General de Política Exterior, Doctor Jose María Fernández.
Señor Director de Integración Física y Desarrollo, Ingeniero Ramón Cabrera.
Señor Mario Sandoval, Ministro de la Embajada del Paraguay en Argentina.
Señor Humberto Galeano. Embajada del Paraguay en el Uruguay



Por Uruguay:

Señor Canciller Ingeniero Alvaro Ramos.

Señor Director General I. para Asuntos Políticos, Ministro Gastón Lasarte.

Señor Embajador Carlos Villar.

Señor Director de Asuntos Limitrofes, Marítimos y Fronterizos, Embajador Alvaro Alvarez.

Señora Jefe de Secretaría de la Dirección General para Asuntos Políticos, Licenciada
Aleandra Fernández Leyton.

Participaron en calidad de Asesores, Consultores u Observadores:

Señor Presidente de la Delegación del Uruguay ante el Comité Intergubernamental de la
Hidrovia Paraguay-Paraná, Don Jorge Sanguinetti.

Señor Director Titular de Uruguay en FONPLATA, Doctor René Delgado.

Señor Secretario Ejecutivo del FONPLATA, Licenciado Luis Alberto Henning.

Señor Secretario Ejecutivo del Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná
(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), Don Jesús González.

The block contains several handwritten marks. On the left, there is a large, stylized letter 'L'. To its right, there is a signature that appears to be 'R. Delgado' with a horizontal line through it. Below these, there are more initials, including a large 'S' and a signature that looks like 'J. Henning'.

***9.4 Proyectos de Resolución aprobados por la IVa.
Reunión Extraordinaria de Cancilleres de los
países de la Cuenca del Plata***

Resolución N° 1
Transformadores en la estructura del FONPLATA

RESOLUCION N° 1

La Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata,

VISTO:

El Convenio Constitutivo del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata, suscrito en la VI Reunión de Cancilleres, realizada en Buenos Aires, del 10 al 12 de junio de 1974;

CONSIDERANDO:

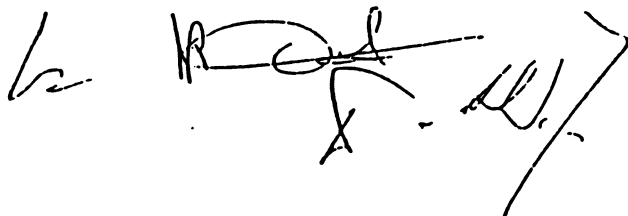
Que el proceso de integración de los países de la subregión, del cual constituyen ejemplos principales el Tratado de la Cuenca del Plata y el MERCOSUR, exige un mayor dinamismo en la generación de financiamientos destinados a atender la creciente demanda de capitales para proyectos de infraestructura, expansión del comercio intrarregional y desarrollo económico y social de los países del área;

Que dicho proceso de integración deberá contar con un organismo financiero subregional necesario para la ejecución plena de su objetivo natural que debe ser: contribuir a la integración económica y al desarrollo económico y social de los países de la subregión;

Que FONPLATA constituye patrimonio de los países signatarios de la Cuenca del Plata, contando con una estructura operacional establecida con dos décadas de funcionamiento;

Que resulta conveniente adecuar el funcionamiento de FONPLATA conforme a patrones que definen, hoy, una institución financiera regional moderna y dinámica;

Que la transformación de FONPLATA debe permitir el aumento de la participación accionaria de los actuales miembros de FONPLATA, la incorporación de nuevos capitales mediante el ingreso de socios intra y extrarregionales, el concurso de organismos multilaterales de crédito y de otras fuentes de recursos;

Handwritten signature and initials, possibly reading 'R. C. A. /'.

Que las medidas a adoptar otorguen al organismo una modernización deseable, transformándolo en una entidad administrativamente eficiente, financieramente sólida y técnicamente confiable, con base en el más elevado profesionalismo en todos los niveles operativos y decisorios de la Institución, destinada a la realización de los grandes proyectos que demande la integración física subregional, la adaptación de la infraestructura industrial a los desafíos de la nueva coyuntura internacional y la consecuente expansión del comercio entre los países de la subregión;

Que dichas medidas deben estar orientadas, además, a preservar el capital del nuevo organismo y permitir la representatividad de los aportes de capital;

Que la figura jurídica conveniente a adoptar sería la de un Banco, tomando como base el marco legal establecido en similares instituciones financieras de nuestro continente y de otras partes del mundo;

Que en virtud de lo dispuesto en el título I, Artículo 19º, Inciso d) del Convenio Constitutivo de FONPLATA le corresponde a la Asamblea de Gobernadores: "Proponer a los Gobiernos de los Países Miembros la modificación del Convenio Constitutivo del Fondo";

RESUELVE:

1º.- Recomendar a la Asamblea de Gobernadores del FONPLATA que convoque a un Grupo de Trabajo Ad-Hoc, de carácter interdisciplinario, conformado por representantes de las Cancillerías y de los Ministerios del área económica de los países signatarios del Tratado de la Cuenca del Plata, para la elaboración, en un plazo no mayor de seis meses, de un proyecto de modificación del Convenio Constitutivo, reglamentos y otras normas jurídicas a fin de posibilitar su transformación en una institución financiera, de fomento del desarrollo regional.

2º.- El proyecto deberá comprender principalmente los siguientes aspectos:

- a) participación de socios intra y extrarregionales;
- b) recomendaciones sobre el sistema de toma de decisiones así como del capital a ser integrado;
- c) extensión del área de destino de los préstamos a la totalidad del territorio de los países miembros;
- d) no imposición de restricciones al acceso a los préstamos;
- e) modernización de las reglas operacionales y métodos administrativos de gestión.

3º.- El mencionado proyecto, una vez evaluado por la Asamblea de Gobernadores, deberá ser elevado a la próxima reunión de Cancilleres para su consideración y aprobación, a través del CIC.

Handwritten signature and initials, possibly "A. Alf", in dark ink.

Resolución N° 2
Reestructuración del CIC

REESTRUCTURACION DEL CIC

RESOLUCION N° 2

LA IV REUNION EXTRAORDINARIA DE CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA.

VISTO: El párrafo 2º, Artículo III del Tratado de la Cuenca del Plata; las Resoluciones N° 230 (XVIII), n° 238 (XIX), N° 239 (XIX), N° 245 (XX) Y N° 1 (III-E);

CONSIDERANDO:

Que se torna impostergable la revisión del papel del Comité Intergubernamental Coordinador (CIC) como órgano de coordinación política de los países del Tratado de la Cuenca del Plata, en vista de su revitalización como instrumento de armonización de los proyectos básicos de integración física regional.

RESUELVE:

1.- Encomendar a un Grupo de Alto Nivel integrado por Representantes de las Cancillerías de los Países Miembros que elabore, en un plazo no mayor de noventa días, propuestas concretas que permitan reformular el sistema operativo del organismo, a fin de lograr la revalorización de sus funciones.

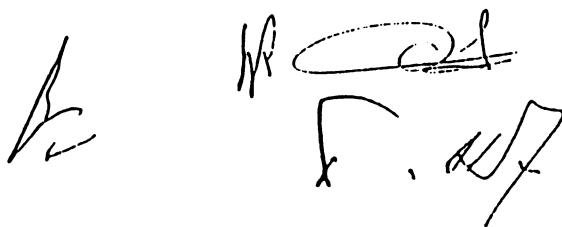
2.- Las propuestas contemplarán los objetivos siguientes:

- a) análisis de la estructura y funciones de los órganos ejecutivos del Sistema a fin de adecuarlo a la evolución actual de la integración regional;
- b) reformulación del programa de acción del sistema de la Cuenca del Plata mediante la incorporación de temas sustantivos de interés prioritario para los países miembros;
- c) revisión de los cometidos y funciones del CIC;
- d) reorganización y fortalecimiento de su Secretaría Ejecutiva;
- e) redefinición de los vínculos operativos entre el CIC y el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CHH);

Handwritten signature and initials at the bottom of the page. The signature appears to be "H. C. A." and the initials are "H. - A. J."

d) evaluación de la relación del CIC con el FONPLATA a la luz de la transformación del Fondo en una institución financiera para el fomento del desarrollo regional.

3.- Las propuestas elaboradas por el Grupo de Alto Nivel se elevarán a los señores Cancilleres, que deberán tomar las decisiones correspondientes.

The block contains three handwritten signatures or initials. On the left is a stylized signature. In the center, there are initials 'H' followed by a circled signature, and below that, a signature that appears to be 'R. Alf'.

Resolución N° 3
Modificación del Estatuto del Comité Intergubernamental
de la Hidrovia Paraguay-Paraná

**MODIFICACION DEL ESTATUTO DEL COMITE INTERGUBERNAMENTAL
DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ**

RESOLUCION Nº 3

La IV Reunión Extraordinaria de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata,

VISTO:

La Resolución Nº 238 (XIX), que incorpora el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) al Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata;

La Resolución Nº 244 (XX), que aprueba el Estatuto del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), en adelante CIIH;

CONSIDERANDO:

La conveniencia de dotar al CIIH con la atribución de elaborar los reglamentos derivados del Acuerdo de Transporte Fluvial para la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres Puerto de Nueva Palmira) y sus Protocolos Adicionales, del 26 de junio de 1992, a fin de ser elevados a los respectivos Gobiernos para su aprobación y puesta en vigor; y,

La necesidad de que el CIIH tenga la posibilidad de realizar reuniones que no se encuentran actualmente previstas en su Estatuto, especialmente reuniones preparatorias o de Jefes de Delegación, cuando los temas o las circunstancias lo aconsejen;

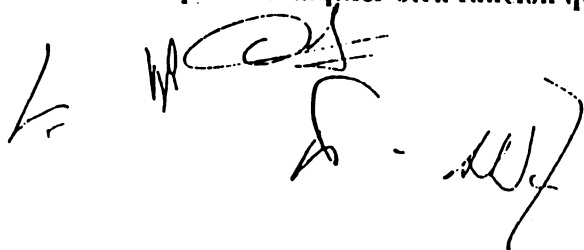
RESUELVE:

Sustituir el inciso q) del artículo 6º del Estatuto del CIIH por el siguiente texto:

"El CIIH elaborará la reglamentación necesaria para lograr el pleno cumplimiento del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, la que será propuesta a los Estados miembros para su adopción, de acuerdo con su normativa interna, que será efectiva cuando los mismos la aprueben."

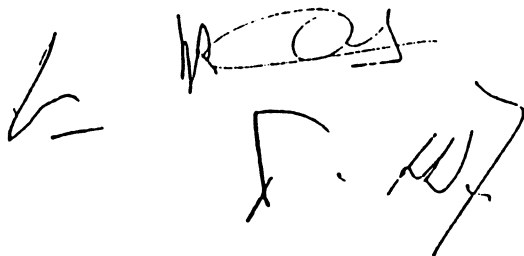
Agregar como inciso r) del artículo 6º del Estatuto del CIIH por el siguiente texto:

"Desempeñar cualquier otra función que los Estados miembros le asignen".

The block contains several handwritten signatures and initials in black ink. On the left, there is a large, stylized signature that appears to be 'L'. To its right, there are several smaller, more complex signatures and initials, including one that looks like 'M' followed by a flourish, and another that is a simple 'H' or 'A' with a long horizontal stroke. The signatures are written over the printed text of the resolution.

Sustituir el artículo 8º del Estatuto del CIH por el siguiente texto:

"El CIH celebrará reuniones periódicas en su sede, o en cualquier otro lugar que determine, según un calendario preestablecido. Podrá también celebrar reuniones a solicitud de uno de los Estados Miembros, con aprobación de los demás, por intermedio de la Secretaría Ejecutiva. Cuando las circunstancias así lo aconsejen también podrán realizarse reuniones preparatorias o de Jefes de Delegación."

The block contains several handwritten marks. On the left is a checkmark. In the center is a signature that appears to be 'R. Q.' with a horizontal line through it. To the right of this is another signature that looks like 'F. W.' with a large, stylized flourish.

ANEXO 15.5

BIBLIOGRAFIA

- BIBLIOGRAFIA -

1. TRATADO, ACTAS, INFORMES HIDROVIA PARAGUAY - PARANA.

Dic. 1991, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia.

2. CONVENIOS DE COOPERACION TECNICA NO REEMBOLSABLE Y APOYO A LA HIDROVIA.

Suscriptos entre el:

- Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) y los Organismos Internacionales:

. Banco Interamericano de Desarrollo.

. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

. Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

Dic. 1991, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia.

3. ACUERDO DE SERVICIOS DE GESTION ENTRE EL CIH Y EL PNUD.

Año 1991.

4. NORMATIVA JURIDICA DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA.

Octubre 1993, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia.

5. REGLAMENTOS SURGIDOS DEL ACUERDO DE TRANSPORTE PARA EL PROYECTO HIDROVIA PARAGUAY - PARANA.

Vol. 1 - Julio 1994, Buenos Aires. Secretaría Ejecutiva del CIH.

6. COMPILACION DE INFORMES DE LAS REUNIONES DEL COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA.

Vol. 2 - Octubre 1993, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

7. COMPILACION DE INFORMES DE LAS REUNIONES DEL CIH.

Vol. 3 - Julio 1994, Buenos Aires. Secretaría Ejecutiva.

8. INFORME FINAL DE LA XVa REUNION DEL COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA.

(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

Montevideo, República Oriental de Uruguay, 25 y 26 de Julio 1994.

- 9. INFORME FINAL DE XVIa REUNION DEL COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA**
(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).
Asunción, 20 y 21 de Octubre 1994.
- 10. ACUERDO DE SANTA CRUZ DE LA SIERRA SOBRE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA Y SUS PROTOCOLOS ADICIONALES.**
Secretaría General de la ALADI, Montevideo, 13 de Febrero 1995.
- 11. TRATADO DE MONTEVIDEO 1980.**
Secretaría General de la ALADI, Montevideo 1980.
- 12. IIIra REUNION EXTRAORDINARIA Y XXva REUNION ORDINARIA DE CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA.**
Impreso wazzu en Punta del Este, Diciembre 1992.
- 13. HIDROVIA PARAGUAY - PARANA. DOCUMENTOS JURIDICOS DE LA HIDROVIA - Serie 1 -**
Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata (CPTCP), Montevideo 1992.
- 14. LA HIDROVIA, BASES PARA SU ESTATUTO, de Ariosto J. Gonzalez.**
Centro de Navegación Transatlántica.
- 15. ALTERNATIVAS JURIDICO INSTITUCIONALES PARA EL FUNCIONAMIENTO DEFINITIVO DEL COMITE DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA - Revisión 1 - BID - INTAL.**
- 16. REGLAMENTO DEL COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA (CACERES - NUEVA PALMIRA)**
Desarrollo de Casos, BID - INTAL.
- 17. PROGRAMA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA. ANALISIS DE COMPATIBILIZACION DE LEGISLACION - Modulo I: TRATADOS INTERNACIONALES DE NAVEGACION.**
BID - INTAL, noviembre, 1990.
- 18. PROGRAMA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA. ANALISIS DE COMPATIBILIZACION DE LEGISLACION - Modulo II: NORMAS DE SEGURIDAD APLICABLES A LA NAVEGACION - Proyecto IV: PROGRAMA**

DE ACCIONES CONCRETAS. FACILIDADES NORMATIVAS PARA LA NAVEGACION.

BID - INTAL, noviembre de 1990.

19.PROGRAMA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA. ANALISIS DE COMPATIBILIZACION DE LEGISLACION - Modulo III: PEAJE - MARCO CONCEPTUAL Y EXPERIENCIAS DE UTILIZACION EN LA RECUPERACION DE INVERSIONES.

BID - INTAL, noviembre de 1990.

20.PROGRAMA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA. ANALISIS DE COMPATIBILIZACION DE LEGISLACION. INVENTARIO DE LEGISLACION, NORMAS APLICABLES A LA NAVEGACION.

BID - INTAL, noviembre de 1990.

21.INSTRUMENTACION DE LA NAVEGACION INTERNACIONAL EN LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA.

BID - INTAL, Public. N°308, 1990.

22.COMISION TECNICA MIXTA DE SALTO GRANDE - DOCUMENTOS Y ANTECEDENTES.

Año 1993.

23.APROVECHAMIENTO ENERGETICO DEL RIO PARANA - DOCUMENTOS Y TRATADOS - COMISION MIXTA ARGENTINO PARAGUAYA DEL RIO PARANA.

Año 1992 (COMIP).

24. CONVENIO DE COOPERACION ENTRE ELECTROBRAS Y AGUA Y ENERGIA ELECTRICA PARA LA PROMOCION E IMPLEMENTACION DEL APROVECHAMIENTO HIDROELECTRICO DE LOS TRAMOS LIMITROFES ENTRE BRASIL Y ARGENTINA DE LOS RIOS URUGUAY Y PEPIRI GUAZU.

25. TRATADO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA PARA EL APROVECHAMIENTO DE LOS RECURSOS HIDRICOS COMPARTIDOS DE LOS TRAMOS LIMITROFES DEL RIO URUGUAY Y SU AFLUENTE EL RIO PEPIRI GUAZU.

**26. TRATADO DE ITAIPU ENTRE LA REPUBLICA FEDERATIVA DE BRASIL
Y LA REPUBLICA DEL PARAGUAY.**

27. ORDENACION DE LOS RECURSOS HIDRICOS INTERNACIONALES - ASPECTOS INSTITUCIONALES Y JURIDICOS.

Recursos Naturales/Serie del Agua N°1, Naciones Unidas, Nueva York, 1975.

28. EXPERIENCIAS EN EL APROVECHAMIENTO Y ADMINISTRACION DE CUENCAS FLUVIALES Y LACUSTRES INTERNACIONALES.

Recursos Naturales/Serie del Agua N°10, Nueva York, 1983.

29. APROVECHAMIENTO DE CUENCAS FLUVIALES Y LACUSTRES.

Recursos Naturales/Serie del Agua N°20, Nueva York, 1990.

30. RIOS Y CANALES NAVEGABLES INTERNACIONALES - ASPECTOS FINANCIEROS, JURIDICOS E INSTITUCIONALES DE SU DESARROLLO.

UNITAR, Buenos Aires, 1971.

31. DOCUMENTACION RELATIVA A LA OBRA DEL TUNEL DEL CANAL DE LA MANCHA ENTRE LA REPUBLICA FRANCESA Y EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE.

32. COMMISSION DU DANUBE.

Editado por la Comisión del Danubio, Budapest, 1988.

33. DUNAREA IN RELATIIILE INTERNATIONALES.

de Paul Gogeanu, Bucarest, 1970.

34. CONVENTION REVISEE POUR LA NAVIGATION DU RHIN.

du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963.

(Texte coordonné non officiel)

35. LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES CONTEMPORAINES.

Extraits. Colloque de Strasbourg. Société Française pour le Droit International.

36. CONVENTION RELATIVE A LA COLLECTE, AU DEPOT ET A LA RECEPTION DES DECHETS SURVENANT EN NAVIGATION INTERIEURE.

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

**37. REGLEMENT POUR LE TRANSPORT DES MATIERES DANGEREUSES SUR
LE RHIN (ADNR).**

1995, Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

38. RAPPORT ANNUEL DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN.

1990, Strasbourg.

39. REGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN (RVBR).

1995, Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

40. REGLEMENT RELATIF A LA DELIVRANCE DES PATENTES DU RHIN.

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

41. REGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN (RPNR).

1995, Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

42. ACCORD ENTRE LA COMMISSION POUR LA NAVIGATION DU RHIN ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE.

Relatif au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et ses privilèges et immunités sur de territoire français.

43. AGUAS CONTINENTALES Y MEDIO AMBIENTE.

F.Fuentes Bodelón, ITSEMAP, Madrid.

44. TRATADO DEL RIO DE LA PLATA Y SU FRENTE MARITIMO.

Suscripto entre la República argentina y la República Oriental del Uruguay. Comisión Administradora del Río de la Plata.

45. PLIEGOS DEL LLAMADO A LICITACION INTERNACIONAL PARA LA CONCESION DE OBRA PUBLICA POR PEAJE DEL DRAGADO, BALIZAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LOS CANALES DEL RIO DE LA PLATA ENTRE EL KM 37 (BARRA DEL FARALLON) Y EL KM 0 DEL RIO URUGUAY.

Comisión Administradora del Río de la Plata.

46. PLIEGOS DEL LLAMADO A LICITACION INTERNACIONAL PARA LA CONCESION DE OBRA PUBLICA POR PEAJE DEL REDRAGADO, BALIZAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA NAVEGABLE TRONCAL SANTA FE AL OCEANO, VIA CANAL MITRE.

Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, República Argentina.

47. APROBACION Y CONTRATACION DE LA ADJUDICACION DE LA LICITACION PARA LA CONCESION DE OBRA PUBLICA POR PEAJE DEL REDRAGADO, BALIZAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA NAVEGABLE TRONCAL SANTA FE AL OCEANO.

Boletín Oficial N°28.090 del 24/02/1995, República Argentina.

48. REGIMEN TARIFARIO DE APLICACION A LA NAVEGACION POR PEAJE DE LA RUTA NAVEGABLE TRONCAL SANTA FE AL OCEANO.

Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías
Navegables, República Argentina.

49. NATIONAL ENVIRONMENTAL POLICY ACT OF 1969.

For Legislative History of Act, ver pag. 2751

50. CONTAMINACION DEL AGUA DEL RIO DE LA PLATA Y DE POZOSURGENTES - LEY N° 4198. Boletín Oficial de la República Argentina.

ANEXO 15.6

***NOTAS ENVIADAS A LAS EMBAJADAS DE BOLIVIA, BRASIL,
PARAGUAY Y URUGUAY***

ASOCIACION HIDROSERVICE - LOUIS BERGER - E.I.H.

Buenos Aires, 13 de Septiembre de 1995

Señores
EMBAJADA DE BOLIVIA
Corrientes 545 Piso 2°
Capital Federal

HV055-09/95

Ref.: Solicitar disponibilidad de profesionales bolivianos en áreas técnicas de la Hidrovia Paraguay - Paraná

Muy señores nuestros:

El Consorcio de firmas consultoras integrantes de la Asociación Hidroservice (Brasil) - Louis Berger (USA) - EIH (Argentina) está ejecutando, dentro del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD/OSP - Proyecto RLA/90/012, el estudio de factibilidad técnico - económica de la Hidrovia Paraguay - Paraná.

Uno de los requerimientos del estudio es examinar las disponibilidades de profesionales en cada país participante (Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay) en áreas tales como tecnología de dragado, contratación de obras de dragado, hidráulica fluvial, morfología fluvial, operación de flotas, operación de puertos, etc. Ello, para que el consultor efectúe un análisis en relación a las posibilidades de contar con personal - originario de esos países- para integrar el futuro organismo de gestión y control de la Hidrovia.


Por tal motivo, solicitamos a Uds. quieran informarnos específicamente acerca de profesionales con que se cuenta en su país en las especialidades señaladas, indicando -si es posible- número de profesionales disponibles por materia, nivel de estudios realizados (universitarios, maestría, etc.), institución (sector público y privado) a las que pertenece cada profesional y tarea que desempeña.


Comprendiendo las dificultades que presenta la obtención de los datos requeridos, sugerimos a Uds. que los mismos sean proporcionados por las Universidades de vuestro país, donde se realizan estudios o cursos de las materias referidas y/o por los entes públicos o privados que intervienen en la administración y operación de vías navegables y puertos fluviales o en el proyecto de esas obras.

ASOCIACION HIDROSERVICE - LOUIS BERGER - E.I.H.

Agradecemos sinceramente la contribución que esa Embajada, pueda prestarnos en relación a este tema y rogamos, en caso favorable, se nos remitan los antecedentes o se nos avise telefónicamente o vía fax a los números indicados más abajo a fin de evitarles mayores molestias.

Hacemos propicia esta oportunidad para saludar a Uds. muy atentamente,


Arq. Gastón A.F. Salvatori
Coordinador
Telefax 311-2835/2854


Ing. Carlos Stegmann
Director de Proyecto
Telefax 433-2986

ASOCIACION HIDROSERVICE - LOUIS BERGER - E.I.H.

Buenos Aires, 13 de Septiembre de 1995

Señores

**EMBAJADA DE LA REPUBLICA
FEDERATIVA DE BRASIL**

Cerrito 1350

Capital Federal

HV056-09/95

Ref.: Solicitar disponibilidad de profesionales brasileiros en áreas técnicas de la Hidrovia Paraguay - Paraná

Muy señores nuestros:

El Consorcio de firmas consultoras integrantes de la Asociación Hidroservice (Brasil) - Louis Berger (USA) - EIH (Argentina) está ejecutando, dentro del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD/OSP - Proyecto RLA/90/012, el estudio de factibilidad técnico - económica de la Hidrovia Paraguay - Paraná.

Uno de los requerimientos del estudio es examinar las disponibilidades de profesionales en cada país participante (Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay) en áreas tales como tecnología de dragado, contratación de obras de dragado, hidráulica fluvial, morfología fluvial, operación de flotas, operación de puertos, etc. Ello, para que el consultor efectúe un análisis en relación a las posibilidades de contar con personal - originario de esos países- para integrar el futuro organismo de gestión y control de la Hidrovia.


Por tal motivo, solicitamos a Uds. quieran informarnos específicamente acerca de profesionales con que se cuenta en su país en las especialidades señaladas, indicando -si es posible- número de profesionales disponibles por materia, nivel de estudios realizados (universitarios, maestría, etc.), institución (sector público y privado) a las que pertenece cada profesional y tarea que desempeña.

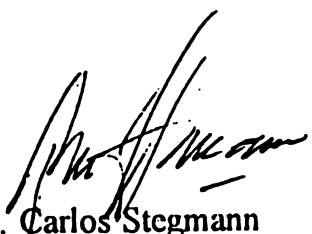
Comprendiendo las dificultades que presenta la obtención de los datos requeridos, sugerimos a Uds. que los mismos sean proporcionados por las Universidades de vuestro país, donde se realizan estudios o cursos de las materias referidas y/o por los entes públicos o privados que intervienen en la administración y operación de vías navegables y puertos fluviales o en el proyecto de esas obras.

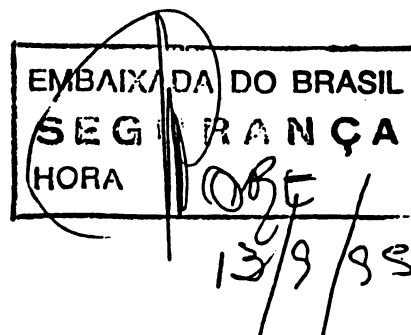
ASOCIACION HIDROSERVICE - LOUIS BERGER - E.I.H.

Agradecemos sinceramente la contribución que esa Embajada, pueda prestarnos en relación a este tema y rogamos, en caso favorable, se nos remitan los antecedentes o se nos avise telefónicamente o vía fax a los números indicados más abajo a fin de evitarles mayores molestias.

Hacemos propicia esta oportunidad para saludar a Uds. muy atentamente,


Arq. Gastón A.F. Salvatori
Coordinador
Telefax 311-2835/2854


Ing. Carlos Stegmann
Director de Proyecto
Telefax 433-2986



ASOCIACION HIDROSERVICE - LOUIS BERGER - E.I.H.

Buenos Aires, 13 de Septiembre de 1995

Señores
**EMBAJADA DE LA REPUBLICA
DEL PARAGUAY**
Av. Las Heras 2545
Capital Federal

HV057-09/95

**Ref.: Solicitar disponibilidad de profesionales paraguayos en áreas técnicas de la
Hidrovia Paraguay - Paraná**

Muy señores nuestros:

El Consorcio de firmas consultoras integrantes de la Asociación Hidroservice (Brasil) - Louis Berger (USA) - EIH (Argentina) está ejecutando, dentro del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD/OSP - Proyecto RLA/90/012, el estudio de factibilidad técnico - económica de la Hidrovia Paraguay - Paraná.

Uno de los requerimientos del estudio es examinar las disponibilidades de profesionales en cada país participante (Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay) en áreas tales como tecnología de dragado, contratación de obras de dragado, hidráulica fluvial, morfología fluvial, operación de flotas, operación de puertos, etc. Ello, para que el consultor efectúe un análisis en relación a las posibilidades de contar con personal - originario de esos países- para integrar el futuro organismo de gestión y control de la Hidrovia.


Por tal motivo, solicitamos a Uds. quieran informarnos específicamente acerca de profesionales con que se cuenta en su país en las especialidades señaladas, indicando -si es posible- número de profesionales disponibles por materia, nivel de estudios realizados (universitarios, maestría, etc.), institución (sector público y privado) a las que pertenece cada profesional y tarea que desempeña.

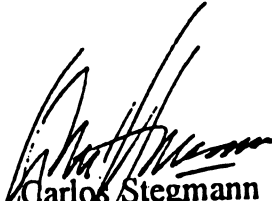
Comprendiendo las dificultades que presenta la obtención de los datos requeridos, sugerimos a Uds. que los mismos sean proporcionados por las Universidades de vuestro país, donde se realizan estudios o cursos de las materias referidas y/o por los entes públicos o privados que intervienen en la administración y operación de vías navegables y puertos fluviales o en el proyecto de esas obras.


ASOCIACION HIDROSERVICE - LOUIS BERGER - E.I.H.

Agradecemos sinceramente la contribución que esa Embajada, pueda prestarnos en relación a este tema y rogamos, en caso favorable, se nos remitan los antecedentes o se nos avise telefónicamente o vía fax a los números indicados más abajo a fin de evitarles mayores molestias.

Hacemos propicia esta oportunidad para saludar a Uds. muy atentamente,


Arq. Gastón A.F. Salvatori
Coordinador
Telefax 311-2835/2854


Ing. Carlos Stegmann
Director de Proyecto
Telefax 433-2986

Revisión original
13/IX-85


ASOCIACION HIDROSERVICE - LOUIS BERGER - E.I.H.

Buenos Aires, 13 de Septiembre de 1995

Señores

**EMBAJADA DE LA REPUBLICA
ORIENTAL DEL URUGUAY**

Av. Las Heras 1741

Capital Federal

HV058-09/95


**Ref.: Solicitar disponibilidad de profesionales uruguayos en áreas técnicas de la
Hidrovia Paraguay - Paraná**

Muy señores nuestros:

El Consorcio de firmas consultoras integrantes de la Asociación Hidroservice (Brasil) - Louis Berger (USA) - EIH (Argentina) está ejecutando, dentro del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD/OSP - Proyecto RLA/90/012, el estudio de factibilidad técnico - económica de la Hidrovia Paraguay - Paraná.

Uno de los requerimientos del estudio es examinar las disponibilidades de profesionales en cada país participante (Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay) en áreas tales como tecnología de dragado, contratación de obras de dragado, hidráulica fluvial, morfología fluvial, operación de flotas, operación de puertos, etc. Ello, para que el consultor efectúe un análisis en relación a las posibilidades de contar con personal - originario de esos países- para integrar el futuro organismo de gestión y control de la Hidrovia.

Por tal motivo, solicitamos a Uds. quieran informarnos específicamente acerca de profesionales con que se cuenta en su país en las especialidades señaladas, indicando -si es posible- número de profesionales disponibles por materia, nivel de estudios realizados (universitarios, maestría, etc.), institución (sector público y privado) a las que pertenece cada profesional y tarea que desempeña.

 Comprendiendo las dificultades que presenta la obtención de los datos requeridos, sugerimos a Uds. que los mismos sean proporcionados por las Universidades de vuestro país, donde se realizan estudios o cursos de las materias referidas y/o por los entes públicos o privados que intervienen en la administración y operación de vías navegables y puertos fluviales o en el proyecto de esas obras.

TEL: 541-433.2986 NOV 30 1995 10:01 NO.004 F.02

*Comité Intergubernamental de la
Hidrovia Paraguay-Paraná
Pto. Cáceres-Pto. de Nueva Palmira*

DELEGACION URUGUAYA

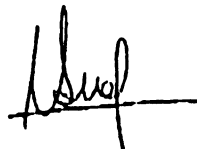
Montevideo, 28 de noviembre de 1995.

ASOCIACION HIDROSERVICE-LOUIS BERGER-E.I.H.
Sr. Director de Proyecto.
Ing. Carlos Stegman.
Fax: (541) 433.2986
Presente.

De nuestra mayor consideración:

En relación con vuestra solicitud referente a la disponibilidad de profesionales uruguayos en áreas técnicas de la Hidrovia Paraguay-Paraná, según Nota HV058-09/95 de fecha 13 de setiembre de 1995, tramitada a través de la Embajada Uruguaya en Buenos Aires, hago llegar a Ud. la información disponible hasta el momento.

Sin otro particular, saludo a Ud. muy atentamente.





Ing. Roberto Suárez Nicolini
Coordinador Técnico

ASOCIACION HIDROSERVICE - LOUIS BERGER - E.I.H.

Agradecemos sinceramente la contribución que esa Embajada, pueda prestarnos en relación a este tema y rogamos, en caso favorable, se nos remitan los antecedentes o se nos avise telefónicamente o vía fax a los números indicados más abajo a fin de evitarles mayores molestias.

Hacemos propicia esta oportunidad para saludar a Uds. muy atentamente,


Arq. Gastón A.F. Salvatori
Coordinador
Telefax 311-2835/2854


Ing. Carlos Stegmann
Director de Proyecto
Telefax 433-2986



13-9-95

*Ministerio de Transporte
y Obras Públicas*

SECRETARIA

INSTITUTO DE PLANIFICACION DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA

Montevideo, 24 de noviembre de 1995.

Sr. Subsecretario del MTOP
Ing. Conrado Serrentino
Presente

En relación con la disponibilidad de profesionales en áreas técnicas de la Hidrovia Paraguay-Paraná, este Instituto sólo cuenta con el suscrito:

Ing. Roberto Suárez Nicolini, Ingeniero Civil Especialidad Transporte y:

- 1) Se desempeña como Coordinador Técnico del Instituto de Planificación de Transporte (IPTI) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

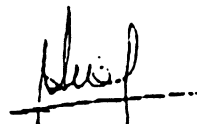
Asimismo, es Director de la División Asesoría Técnica en Asuntos Portuarios (DATAP) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Es delegado permanente de la República en el Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná (CIH).

- 2) Ha recibido la siguiente capacitación en el área específica:

- a) Viaje de Estudios a la República Federal de Alemania, para perfeccionamiento en Seguridad del Transporte y Gestión Portuaria (Cooperación Técnica GTZ-RFA), julio de 1989.
- b) Seminario Itinerante sobre la experiencia europea en materia de utilización de vías fluviales navegables internacionales (Cooperación Técnica de la Comisión de las Comunidades Europeas, CCE), Bélgica-Holanda-Alemania-Francia, marzo de 1991.
- c) Curso de "Transporte fluvial de cargas", a cargo de profesores de la Universidad del Estado de Luisiana (USA), Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina, octubre de 1991.
- d) Curso de Gestión Portuaria, particularmente en materia de Planificación Estratégica - incluyendo su interrelación con las áreas de comercialización y gestión de calidad total, basado por la Asociación Iberoamericana de Puertos y Costas, en el Instituto Portuario de Estudios y Cooperación (IPEC), Autoridad Portuaria de Valencia (España), junio-julio de 1994.

Saluda a Ud. con la mayor consideración,



I. P. T. I.
Ing. ROBERTO SUAREZ NICOLINI
Coordinador Técnico



Montevideo, 14 de noviembre de 1995

Sr. Subsecretario del Ministerio de
Transporte y Obras Públicas
Ing. Conrado Serrentino
Presente:

De nuestra mayor consideración:

Como complemento de mi respuesta de fecha
25/10/95 a su nota del 9/10/95 ponemos en su conocimiento que en las áreas
de:

- Tecnología de dragado,
- Contratación de obras de dragado,
- Operación de vías navegables y flotas,
- Proyecto y operación de Puertos

corresponde agregar el nombre del Ing. Roberto Suárez Nicolini que se
desempeña como Profesor Adjunto del Depto. de Transporte del Instituto de
Estructuras y Transporte "Prof. Julio Ricaldoni" en las referidas áreas.

Sin otro particular, saluda a Ud. muy atte.

Dr. Ing. Rafael Guarga
Decano



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS

DIRECCIÓN NACIONAL
DE
HIDROGRAFÍA

Montevideo, Octubre 31, 1995.-

Señor Subsecretario

del Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Ing. Conrado Serrentino

Con respecto a vuestra nota de 9 de los corrientes, solicitando información acerca de qué profesionales de esta Dirección Nacional podrían ser tenidos en cuenta en la integración de un futuro organismo de gestión y control de la Hidrovía, detallo a continuación áreas y profesionales:

Tecnología de Dragado	Ing. Naval Graciela De León
Contratación de Obras de Dragado	Ing. Agrim. Juan Bartesaghi
Hidráulica y Fluvial	Ings. Gabriel Arduino, Rodolfo Chao. Alejandro Arcelus, Eduardo Ferreiro
Morfología Fluvial	Ing. Gabriel Arduino
Operación de Vías Navegables	Ing. Agrim. Hugo Oliveri
Proyecto y Operación de Puertos	Ings. Daniel Ramos, Carlos Colom Arq. Alvaro López

Saluda a usted atentamente.-

L. E. Loureiro

Ing. LUIS E. LOUREIRO
DIRECTOR NACIONAL DE HIDROGRAFÍA



INGENIERIA

95/1/3335

Montevideo, 25 de octubre de 1995

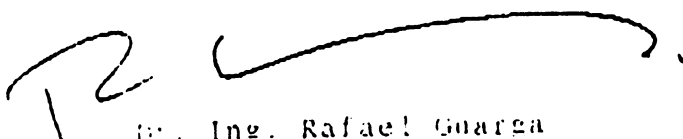
Sr. Subsecretario del Ministerio de
Transporte y Obras Públicas
Ing. Conrado Serrentino
PRESENTE

De nuestra mayor consideración:

En relación a vuestra solicitud de informes sobre disponibilidad de profesionales de nuestra institución, con especialidades en temas vinculados a la gestión y control de la Hidrovia, en consulta con el Instituto de Mecánica de los Fluidos e Ingeniería Ambiental, ponemos en su conocimiento la lista de los mismos:

Nombre	Estudios	Grado	Especialidad
Ismael Piedra Cueva	Doctorado (en desarrollo)	Profesor Agregado	Hidráulica Fluvial. Morfología Fluvial
Gabriel Arduino	Maestría	Profesor Agregado	Hidráulica Fluvial. Morfología Fluvial
Luis Teixeira	Maestría	Profesor Agregado	Hidráulica Fluvial. Morfología Fluvial. Proyecto de Puertos.
Eugenio Lorenzo	Maestría (en desarrollo)	Asistente	Hidráulica Fluvial. Morfología Fluvial
Juan Sanguinetti	Maestría (en desarrollo)	Asistente	Hidráulica Fluvial. Morfología Fluvial

Si otro particular, saluda a Ud. muy
atentamente.


Dr. Ing. Rafael Guarga
Decano

ANP

ADMINISTRACION NACIONAL DE PUERTOS
HISTORIA Y FUTURO DEL PAIS

95/1/3/22:

95n0649.OCT
S/C
MC/so

Montevideo, 24 de octubre de 1995

SEÑOR SUB-SECRETARIO DEL
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
ING. CONRADO SERRENTINO

De nuestra consideración:

En respuesta a vuestra nota del 09/10/95, referida al relevamiento de disponibilidad de profesionales para integrar un futuro organismo de gestión y control de la Hidrovía, estamos en condiciones de mencionar los siguientes profesionales vinculados a esta A.N.P.

- 1) INGENIEROS CIVILES, actualmente contratados por la O.P.P. como consultores para actuar en la Unidad de proyectos de Inversión, en el área de los puertos del Uruguay.

Esta Unidad tiene como objetivo básico el estudio y evaluación de los proyectos de prestación de servicios portuarios presentados por empresas privadas, así como la promoción de la inversión en puertos y el seguimiento y el control de los proyectos en curso.

Sus integrantes son:

Ingeniero Civil Juan A. Berta

Ingeniero Civil Santiago Richino

Ingeniero Civil Marcos Camacho

//...

//

2)

Estos tres profesionales están pues, especializados en el área de proyectos y operación de puertos, que se menciona en vuestra nota.

2) INGENIERO INDUSTRIAL, Jorge Howard, actualmente Gerente de División Marítima (comprende remolques y dragado), que puede actuar en las siguientes áreas: contratación de obras de dragado y en operación de puertos.

3) Técnicos actuando en la División Planificación e Inversiones, que han cursado una maestría en Japón referido a ingeniería portuaria:

Ingeniero Civil Andrés Nieto

Arquitecto Gonzalo Baranda

4) Gerente de la División Planificación e Inversiones que ha realizado un curso en el IPER (Puerto del Havre), referido a Gestionamiento y Operación Portuaria.

Ing. Daniel Ferreira

Saludan al Señor Sub-Secretario
muy atentamente.

Dr. EDGARDO AMOZA ANTUNEZ DE OLIVERA
Secretario General (Interino)

RUBEN H. DIAZ BURCI
PRESIDENTE



CREA-RJ

CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA, AGRICULTURA E FLORESTAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
AV. BRASILEIRAS, S/Nº - L.º 1 - CENTRO - 21.540-000 - RIO DE JANEIRO - RJ - TEL. 251.1172 - PRES. 0001

D. L. C. L.

- 01 - Destinatário:

Hidroenergijska Inženjarska Ltd.

Por Destinatário: Indicativo e telefone

(044) 549-4590.

02-Remittance

CREN-23 (Dept. Técnico Cadastrol)

Número de páginas, incluindo esta

TO:

၀၃-၀၆၈၈၇၃၆၆၆

Em atenção ao fone de 20/09/95,
cumpra nos informar, com base na infor-
mação da Câmara Civil, que Portos e Vias
Navegáveis é parte da Engenharia Civil,
estando nas atribuições do Engenheiro Civil,
conforme alínea "b" do art. 28 do Decreto
23.569/33.

Atenciosamente,

China's Foreign Relations
China's Foreign Relations



ANEXO 2

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA DO ESTADO DE SÃO PAULO
AVENIDA BRASÃO - JARDIM - 01201-000 - SÃO PAULO - SP - FONE: 515-4122 - IPARXI - TELEX: 11.81670 - SÃO PAULO

Ofício número 151/95 ORC - São Paulo, 02 de outubro de 1995.
Ref.: Processo C-203/93 Vol. V

Prezado Senhor,

Em referência a sua consulta formulada a este Conselho, vimos comunicar a Vossa que os serviços de engenharia hidráulica, bem como as construções de portos, rios e canais são atividades pertinentes aos Engenheiros Civis que possuem atribuições do artigo 1º da Resolução 218/73 do CONFEA, ou dos artigos 28 e 29 do Decreto Federal 23.569/33, cujas cópias encaminhamos em anexo

Esclarecemos que no cadastro deste Conselho não há distinção sobre profissionais que atuam em empresas privadas ou públicas, motivo pelo qual deixamos de informar esse item

Informamos que não consta no cadastro deste Conselho menção sobre os cursos que dão origem a Especialização voltados especificamente para área de Engenharia Hidráulica, com especialização em vias navegáveis e portos, conforme nos solicita

Desse modo, constam no cadastro deste Conselho anotações em registro de 4 profissionais que obtiveram graduação de Mestre nessa área, através das seguintes escolas:

1) ESCOLA POLITÉCNICA DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Curso de Mestrado em Engenharia Civil- Área Engenharia Hidráulica

-continua-



ANEXO 2 *Carbônio*

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA DO ESTADO DE SÃO PAULO

ALUNDA BUREAU DE PROJETO DE LUMINARIAS - RUA LUIZ CARLOS LEMME, 11 - JARDIM LUIZ CARLOS - SÃO PAULO - SP - CEP: 05491-002 - FONE: 516-5522 - (PABX) - TELEX: 11 81670 - SÃO PAULO

2) ESCOLA DE ENGENHARIA DE SÃO CARLOS - USP

Curso de Mestrado em Engenharia Civil - Área Hidráulica e Saneamento

3) UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

Curso de Mestrado em Engenharia Civil - Área Recursos Hídricos e Saneamento

Atenciosamente


Eng.º Marcos A. Assis Pires
GERENTE
DRC

Ao Sr.
Luiz Carlos Lemme
Diretor Técnico da HIDROSERVICE Eng. Ltda.
FAX: 549-1590