

**ALADI**

Asociación Latinoamericana
de Integración
Associação Latino-Americana
de Integração

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

ALADI/AAP/A14TM/5.2
7 de julio de 1992

SOBRE NAVEGACION Y SEGURIDAD

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

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

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

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

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

TITULO II

NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LAS EMBARCACIONES Y A LA CARGA

CAPITULO I

Luces y Marcas

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

CAPITULO II

Certificados de Seguridad

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

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

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

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

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

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

CAPITULO III

Seguridad de Embarcaciones Tanques

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

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

CAPITULO IV

Arqueo de Embarcaciones y Asignación de Francobordo

Artículo 11.- Arqueo de Embarcaciones. Los países signatarios deciden adoptar para el arqueo de las embarcaciones el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (Londres, 1989).

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

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

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

CAPITULO V

Seguridad de la Carga

SECCION 1

Disposición General

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

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

SECCION 2

Transporte de Mercancías sobre Cubierta

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

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

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

- a) Embarcaciones del tipo tanque, cuando transporte productos con punto de inflamación menor de 70º C;
- b) Embarcaciones que transporten más de doce pasajeros; y
- c) Embarcaciones que por diseño o servicio no se adapten o no resulten aconsejables para este tipo de transporte, a criterio de la autoridad competente de cada país signatario, una vez efectuadas las verificaciones correspondientes.

SECCION 3

Transporte de mercancías sólidas a granel

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

TITULO III

NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS AL PERSONAL EMBARCADO

CAPITULO I

Pilotaje de la Hidrovía

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITULO II

Dotación de Seguridad

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

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

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

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

DOTACION DE SEGURIDAD

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

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

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

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

TITULO IV

NORMAS RELATIVAS A LAS VIAS NAVEGABLES

CAPITULO I

Balizamiento y Señalización

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

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

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

CAPITULO II

Remoción de obstáculos no permanentes para la navegación

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

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

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

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

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

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

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

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

TITULO V

NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LA NAVEGACION PROPIAMENTE DICHA

CAPITULO I

Asistencia y Salvamento de Embarcaciones y Bienes

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

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

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

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

- a) En el caso de que la embarcación auxiliada enarbole el pabellón de alguno de los países signatarios costeros en dicho tramo, las operaciones de asistencia o salvamento serán prestadas por el país del pabellón de la embarcación, pudiendo el otro país realizar las operaciones si aquel no se encontrare en condiciones de ejecutarlas.
- b) Las operaciones de asistencia o salvamento a embarcaciones de terceras banderas que naveguen aguas arriba, serán de responsabilidad del país signatario que se encuentre sobre la margen izquierda del río, y si la embarcación navegara aguas abajo lo será el país signatario que se encuentre ubicado sobre la margen derecha del río.

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

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

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

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

CAPITULO II

Búsqueda y Salvamento de Personas en Peligro

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

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

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

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

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

CAPITULO III

Normas para la Navegación

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITULO IV

Comunicaciones en lo relativo a la Navegación

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITULO V

Averías y Siniestros Régimen normativo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITULO VI

NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LOS PUERTOS

REGIMEN DE ESTADIA EN PUERTO

CAPITULO I

Disposiciones Generales

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

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

CAPITULO II

Despacho de Llegada, Permanencia y Despacho de Salida de Embarcaciones

SECCION 1

Contenido y Objeto de los Documentos

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

Estos documentos son:

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

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

- a) Nombre y descripción de la embarcación;
- b) Nacionalidad de la embarcación;
- c) Pormenores relativos a la matrícula;
- d) Nombre del Capitán;

- e) Nombre y dirección del agente de la embarcación;
- f) Puerto de llegada o de salida; y
- g) Situación de la embarcación en el puerto.

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

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

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

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

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

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

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

SECCION 2

Ejemplares a ser entregados

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

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

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

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

SECCION 3

Documentos a ser exhibidos y requisitos a cumplir

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

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

Artículo 76.- Plazo del Despacho. Otorgado el despacho de salida, la embarcación zarpará dentro de las treinta horas subsiguientes. Vencido dicho plazo sin haber zarpado, solicitará un nuevo despacho y justificará el motivo que tuvo para no haber salido de puerto.

En los puertos en que por sus características particulares sea necesario disminuir o aumentar el término expresado precedentemente, la autoridad competente determinará el plazo de su validez.

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

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

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

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

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

CAPITULO III

Remolque, Atraque y Practicaje en Puerto

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

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

TITULO VII

NORMAS PARA LA PREVENCION, REDUCCION Y CONTROL DE LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS OCASIONADA POR LOS BUQUES, LAS EMBARCACIONES Y SUS OPERACIONES EN LA HIDROVIA

CAPITULO I

Disposiciones Generales

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

- a) Acción Conjunta: el empleo de medios de varios países signatarios bajo un único mando.

- b) Contaminación: la introducción en el medio acuático desde una embarcación de la Hidrovía u otra en navegación, fondeada o amarrada, en forma directa o indirecta por la acción deliberada o accidental del hombre, de sustancias o residuos, causando efectos perjudiciales tales como daños en la biota, peligros para la salud humana, obstáculos para las actividades en el ambiente acuático, incluida la pesca, deterioro de la calidad del agua y reducción de los atractivos naturales y recreativos.
- c) Descargas, hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, sustancias perjudiciales, aguas sucias y basuras: tal como son definidas por el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973, enmendado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).
- d) Desechos peligrosos: todo desecho que pueda producir o contribuir a producir lesiones o enfermedades graves, incluso con riesgos de muerte o que constituya una amenaza sustancial a la salud humana o para el medio ambiente, si se lo manipula inadecuadamente.

Pertenece a este grupo cualquier material que presente alguna de las características siguientes: inflamabilidad, corrosividad, explosividad, reactividad, toxicidad o bioacumulación.
- e) Echazón: el acto de arrojar voluntariamente al agua bienes materiales contaminantes, que pueden corresponder a las embarcaciones de la Hidrovía u otras como a la carga, con el fin de preservar la seguridad de aquellas.
- f) Incidente de contaminación: el suceso que causa o puede potencialmente causar una descarga o una echazón de hidrocarburos o de sustancias nocivas y que requiere la realización de una operación inmediata de lucha a fin de eliminar o reducir sus efectos nocivos en el medio acuático, sobre los bienes, la salud humana o el bienestar público.
- g) Mercancías peligrosas: aquellas mercancías que en virtud de ser explosivas, gases comprimidos o licuados, inflamables, combustibles, venenosas, infecciosas, radioactivas o corrosivas, necesitan un embalaje, marcado, segregación, manipuleo o estiba especial.
- h) Plan de Contingencia: la estructura que posee cada país signatario para actuar ante un incidente de contaminación en el medio acuático.
- i) Vertimiento: tal como es definido por el Convenio Internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias del 13 de noviembre de 1972.
- j) Zona Especial: aquella zona de la Hidrovía en la cual están prohibidas las descargas de cualquier tipo que pudieran causar daños al medio ambiente.

CAPITULO II

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITULO III

Transporte y Vertimiento

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

CAPITULO IV

Régimen de las Descargas

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

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

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

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

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

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

CAPITULO V

Lucha contra Incidentes de Contaminación

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

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

- a) Intercambiar información sobre toda norma que se prevea dictar en relación con la prevención de incidentes de contaminación, con vistas a establecer normas compatibles o equivalentes en sus respectivos ordenamientos jurídicos; y

- b) Establecer planes de contingencia a nivel nacional, que deberán ser compatibles entre sí y permitir la utilización de los medios en forma complementaria, a fin de facilitar, cuando resulte necesario, la acción conjunta de las mismas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITULO VI

Entrada en vigor

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

TITULO VIII

DISPOSICION FINAL

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

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

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República Argentina:

Guido Di Tella

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

Ronald Maclean

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

Celso Laper

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

Alexis Frutos Vaesken

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

Héctor Gros Espiell

APENDICE I

Modelo de Certificado de Seguridad de la Navegación
para las Embarcaciones de la Hidrovía

No. de Certificado

MATRICULA	SEÑAL	
Nombre del (1)		DISTINTIVA

NAVEGACION	SERVICIO
------------	----------

FECHA DE CONSTRUCCION	MATERIAL DEL CASCO	T.A.B.	T.A.N.	ESLORA
-----------------------	--------------------	--------	--------	--------

BUQUE AUTORIZADO A TRANSPORTAR MERCANCIAS PELIGROSAS	ALTURA DE CUBERTADA	ASIGNACION DE PASAJEROS
--	---------------------	-------------------------

SI/NO

TIPO PLANTA PROPULSORA	POTENCIA EFECTIVA TOTAL	POTENCIA NOMINAL ELECTRONICA	ASIGNACION DE REMOLQUE
------------------------	-------------------------	------------------------------	------------------------

El (2)

Certifica:

Que el (1) ha sido objeto de las inspecciones (3) de conformidad con las disposiciones reglamentadas por Que las inspecciones han puesto de manifiesto que su estado es satisfactorio y que cumple con las señaladas prescripciones.

El presente Certificado será válido hasta el vencimiento que se indica más adelante, sujeto a la realización de las inspecciones de convalidación que, entre las fechas límites se establece al dorso, debiendo quedar registradas.

Expedido en el ... de de 19.. .

SELLO FIRMA Y ACLARACION

- (1) Indicar si se trata de buque o artefacto naval.
- (2) Autoridad que suscribe el Certificado.
- (3) Indicar si se trata de "Iniciales" o de "Renovación".

CONVALIDACIONES

Se certifica que el (1) ha sido objeto de las inspecciones que se establecen a continuación, con resultado satisfactorio, en las especialidades y fechas que se indican, respectivamente.

A REALIZAR	ENTRE EL	Y EL	LUGAR Y FECHA DE REALIZACION	FIRMA DEL INSP. Y ACLARACION
1a.	IC			
ARMAMENTO				
1a.	II			
ARMAMENTO				
1a.	II			
MAQUINAS				
1a.	RECI-PIENTES DE PRESION			
1a.	II			
ELECTRICIDAD				
IIF/IIS				
CASCO				
2a.	IC			
ARMAMENTO				
2a.	II			
ARMAMENTO				
2a.	II			
MAQUINAS				
1a.	RECI-PIENTES DE PRESION			
2a.	II			
ELECTRICIDAD				

- Referencias:
- IC - INSPECCION COMPLEMENTARIA
 - II - INSPECCION INTERMEDIA
 - IIF - INSPECCION INTERMEDIA A FLOTE (Tachar lo que no corresponda)
 - IIS - INSPECCION INTERMEDIA EN SECO (Tachar lo que no corresponda)

APENDICE II

MODELO DE CERTIFICADO DE DOTACION DE SEGURIDAD

El presente documento se expide en virtud de lo establecido en el artículo 28 del Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

Nombre de la Embarcación	MATRICULA	BANDERA	SERVICIO
--------------------------	-----------	---------	----------

La autoridad competente certifica que de conformidad con las normas vigentes que regulan las dotaciones de seguridad de las embarcaciones de la matrícula nacional, afectadas a la navegación en la Hidrovía, la embarcación dispone de personal suficiente como para garantizar su seguridad, siempre que lleve la tripulación en número y cargo no inferior al que se establece a continuación:

CARGO	NUMERO
-------	--------

ANEXO I

APENDICE II

MODELO DE CERTIFICADO DE FRANCOBORDO
PARA BUQUES DE LA HIDROVIA

No. DE CERTIFICADO

NOMBRE DEL BUQUE	MATRICULA	ARQUEO TOTAL
------------------	-----------	--------------

El certifica que el buque arriba mencionado posee asignación de francobordo de acuerdo, y han sido constatadas sus marcas las que se encuentran de acuerdo a los valores reglamentarios que se consignan a continuación:

F.B.	MEDIDO DESDE LA LINEA DE CUBIERTA
	mm.

El presente certificado quedará automáticamente caduco al introducirse modificaciones que varíen las condiciones de asignación o el:

VENCIMIENTO:

Expedido en el ... de de 19.. .

