

**ALADI**Asociación Latinoamericana
de IntegraciónAssociação Latino-Americana
de Integração

PROTOCOLO ADICIONAL AO ACORDO
DE TRANSPORTE FLUVIAL PELA
HIDROVIA PARAGUAI-PARANA
(Porto de Cáceres-Porto de
Nova Palmira)

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

SOBRE NAVEGAÇÃO E SEGURANÇA

Os Plenipotenciários da República Argentina, da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, devidamente autorizados por seus respectivos Governos segundo poderes outorgados em boa e devida forma, convêm em subscrever o presente Protocolo Adicional ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná.

TITULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.- Objetivo. As disposições deste Protocolo e seus regulamentos complementares serão aplicáveis só às embarcações da Hidrovia, excetuando as normas compreendidas no Título VII, as quais serão de aplicação para todos os navios e embarcações que utilizem a mesma.

Artigo 2.- Regime de sanções.- Os países signatários adotarão um regime único de sanções aplicável às infrações cometidas às normas do presente Protocolo e seus regulamentos complementares.

Artigo 3.- Adaptação de instrumentos internacionais. Os países signatários estabelecerão um regime único de aplicação de cada convênio ou instrumento internacional adotado neste Protocolo quando considerarem necessária sua adequação ao âmbito fluvial. Não obstante, esses convênios serão aplicados até a aprovação do regime mencionado.

TITULO II

NORMAS DE SEGURANÇA RELATIVAS AS EMBARCAÇÕES E A CARGA

CAPITULO I

Luzes e Marcas

Artigo 4.- Regime Normativo. Adota-se, no que se refere a Luzes e Marcas, o Convênio sobre o Regulamento Internacional para Evitar o Abalroamento (COLREG, Londres, 1972).

CAPITULO II

Certificados de Segurança

Artigo 5.- Emissão do Certificado. Os países signatários decidem adotar, para a emissão do Certificado de Segurança da Navegação, o formato que se anexa como Apêndice I.

Artigo 6.- Regime de Inspeção. Os países signatários adotarão um regulamento único simplificado para a inspeção das embarcações da Hidrovia, que garanta o cumprimento de condições mínimas de segurança, devendo contemplar o referido documento as especialidades de casco, máquinas, convés, eletricidade e equipamentos de comunicação, bem como a inspeção inicial.

Artigo 7.- Expedição do Certificado. O Certificado de Segurança da Navegação será emitido pela autoridade competente do Estado da bandeira da embarcação, conforme os prazos estabelecidos no Regulamento único indicado no artigo precedente.

Os Certificados emitidos pelas sociedades de classificação reconhecidas no âmbito internacional serão válidos na Hidrovia, com prévio convênio dessas sociedades com a autoridade competente do respectivo país signatário.

Artigo 8.- Caducidade do Documento. Caducará o Certificado de Segurança da Navegação quando expirar o prazo de validade ou for comprovada a perda das condições de segurança da embarcação ou for eliminada da Matrícula Nacional.

Artigo 9.- Responsabilidade. A autoridade competente de cada país signatário será responsável pela verificação do cumprimento desta norma, sem prejuízo da responsabilidade do proprietário, armador ou seu representante legal, pelo descumprimento do presente regime.

CAPITULO III

Segurança de Navios-Tanques

Artigo 10.- Regime normativo. A segurança dos navios-tanques se regerá de acordo com as disposições previstas, para esses efeitos, no Convênio Internacional para a Segurança da Vida Humana no Mar (Londres, 1974, seus Protocolos e Emendas).

Os países signatários acordarão simplificações a respeito das embarcações não propulsadas ou menores de 500 toneladas de arqueação bruta.

CAPITULO IV

Arqueação de Embarcações e Destinação de Borda Livre

Artigo 11.- Arqueação de Embarcações. Os países signatários decidem adotar para a arqueação das embarcações o Convênio Internacional sobre Arqueação de Navios (Londres, 1969).

Artigo 12.- Borda Livre. Os países signatários adotarão e emitirão um documento único de borda livre para embarcações da Hidrovia.

O prazo de validade em nenhum caso excederá o prazo do Certificado de Segurança da Navegação.

Artigo 13.- Regulamento. Os países signatários elaborarão um regulamento único para a destinação de borda livre para as embarcações da Hidrovia, a ser aplicado pelas autoridades competentes dos países signatários.

CAPITULO V

Segurança da Carga

SEÇÃO 1

Disposição Geral

Artigo 14.- Regulamento. Os países signatários poderão elaborar um regulamento único para a segurança das cargas transportadas não normatizadas no presente Capítulo.

Artigo 15.- Responsabilidades. As autoridades competentes dos países signatários verificarão o cumprimento do disposto nas presentes normas.

SEÇÃO 2

Transporte de Mercadorias sobre convés

Artigo 16.- Certificado de Carga sobre Convés. Todas as embarcações que transportem cargas sobre convés, deverão estar autorizadas pela autoridade competente do Estado da bandeira da embarcação, a qual emitirá um Certificado de Carga sobre Convés, por si ou por delegação. O mesmo levará em consideração a incidência da carga na estabilidade da embarcação, a resistência da zona de apoio, a acessibilidade, a peça das mercadorias e a incidência destas na visibilidade.

Artigo 17.- Regime normativo. Os países signatários adotarão um regulamento único para o transporte de mercadorias no convés.

Até que o regulamento não seja elaborado não poderão ser transportadas mercadorias sobre o convés em:

- a) embarcações do tipo tanque, quando transportem produtos com ponto de inflamação inferior a 70º C;
- b) embarcações que transportem mais de doze passageiros; e
- c) embarcações que, por projeto ou serviço, não se adaptem ou não sejam aconselháveis para este tipo de transporte, a critério da autoridade competente de cada país signatário, uma vez efetuadas as verificações correspondentes.

SEÇÃO 3

Transporte de mercadorias sólidas a granel

Artigo 18.- O transporte de mercadorias a granel se rege pelas disposições correspondentes ao Código de Práticas de Segurança relativas às Cargas Sólidas a Granel (CCG), no que for pertinente.

TITULO III

NORMAS DE SEGURANÇA RELATIVAS AO PESSOAL EMBARCADO

CAPITULO I

Praticagem Fluvial da Hidrovia

Artigo 19.- Prático Fluvial - Funções. O Prático fluvial é quem aconselha e assessora ao capitão a respeito da navegação e manobra nos rios, passagens e canais da Hidrovia, bem como sobre as regulamentações especiais de cada zona.

Artigo 20.- Responsabilidade do capitão. O capitão é o único responsável pela condução, manobra e governo da embarcação; sua autoridade em nenhum caso se delega ao prático fluvial, sem prejuízo da responsabilidade que incumbir a este por seu assessoramento.

Artigo 21.- Caráter. A praticagem fluvial é obrigatória na navegação da Hidrovia e é realizada exclusivamente por pessoal titulado e habilitado pelas autoridades competentes dos países signatários, segundo as condições estabelecidas para tal fim.

O capitão, mestre ou oficial fluvial poderá exercer a praticagem fluvial da embarcação quando estiver devidamente capacitado e habilitado.

Artigo 22.- Outorgamento de título. O título dos práticos fluviaes da Hidrovia será outorgado pela autoridade competente de qualquer país signatário.

Os países signatários acordam estabelecer requisitos profissionais uniformes para aceder a esses títulos.

Artigo 23.- Conhecimento da Zona. A autoridade competente de cada um dos países signatários constatará o conhecimento da zona a ser navegada e suas normas regulamentares por parte dos práticos fluviaes, capitães, mestres e oficiais fluviaes da Hidrovia nos trechos que pertençam a suas águas jurisdicionais.

Para tal fim, os países signatários estabelecerão um regime uniforme sobre as viagens que o postulante deva ter computado previamente.

Artigo 24.- Habilitação. A autoridade competente dos países signatários habilitará os práticos fluviaes da Hidrovia que cumpram com os seguintes requisitos:

- a) apresentação do título de Prático Fluvial;
- b) possuir a aptidão psicofísica requerida; e
- c) não possuir antecedentes penais ou profissionais desfavoráveis.

A autoridade dos países signatários habilitará a navegar em seus respectivos trechos os capitães, mestres ou oficiais que comprovarem o conhecimento da zona desse trecho de acordo com os artigos 21 e 23.

Artigo 25.- Exceção. As embarcações com menos de 200 toneladas de arqueação bruta (T.A.B) ficam isentas da praticagem fluvial.

Artigo 26.- Habilitação por Zonas. Os pilotos, capitães, mestres ou oficiais da Hidrovia poderão ser habilitados para uma ou mais das seguintes zonas, ou as que forem estabelecidas no futuro:

- a) Porto de Cáceres - Porto Suárez - Canal Tamengo - Porto Ladario;
- b) Porto Suárez - Canal Tamengo - Porto Ladario - Porto Murtinho - Porto Assunção;
- c) Porto Assunção - Porto Corrientes; e
- d) Porto Corrientes - Desembocadura do Rio Paraná, incluindo seus diferentes braços e Porto de Nova Palmira.

Nas zonas compartilhadas, as habilitações poderão ser expedidas por qualquer um dos países signatários que as integrem.

Artigo 27.- Manutenção de habilitação. Para a manutenção da habilitação na Hidrovia, deverá comprovar-se não ter períodos de afastamento superiores a seis (6) meses do exercício da prática fluvial na zona para a qual fora habilitado, podendo ser reabilitado mediante exame de atualização perante a autoridade competente.

Artigo 28.- Viagens de Adestramento. Os países signatários facilitarão o embarque de aspirantes a práticos fluviais da Hidrovia, com o objetivo de cumprir as viagens de adestramento.

Estas viagens deverão ser certificadas pelo capitão da embarcação na qual o aspirante a prático fluvial da Hidrovia realize seu adestramento.

Artigo 29.- Facilidades. Finalizadas suas tarefas, os práticos fluviais poderão desembarcar livremente nos portos de outro país signatário ao qual chegarem as embarcações nas quais cumpriram sua missão.

Os países signatários oferecerão aos mencionados práticos fluviais as máximas facilidades para o melhor cumprimento de sua função.

CAPITULO II

Dotação de Segurança

Artigo 30.- Definição. A dotação de segurança é o pessoal mínimo necessário das embarcações da Hidrovia que permita navegar em condições de segurança. A dotação de exploração será estabelecida de acordo com a legislação de cada país signatário.

Artigo 31.- Certificado de Dotação de Segurança. As autoridades competentes de cada país signatário emitirão os Certificados de Dotação de Segurança para as embarcações da Hidrovia, segundo modelo do Apêndice II.

Artigo 32.- Vigência do Certificado. O Certificado de Dotação de Segurança manterá sua vigência durante toda a vida útil da embarcação, a menos que nesta se introduzam modificações de relevância que alterem sua tonelagem de arqueação, mude seu serviço ou a potência de sua instalação propulsora ou surja qualquer outra circunstância que a autoridade competente de cada país signatário considere pertinente.

Artigo 33.- Critérios. As autoridades competentes dos países signatários determinarão a dotação de segurança segundo o seguinte esquema:

DOTAÇÃO DE SEGURANÇA

CARGO	EMBARC. PASSAG.	EMBARCAÇÕES-TANQUES AUTOPROPULS. CARGA PERIG.	EMBARC. DE CARGA AUTOPROPULSADA	REBOCADORES
CAPITÃO	1(*)	1(*)	1(*)	1(*)
OFICIAL	1(*)	-	-	-
MARINHEIROS	2(*)	2(*) (+)	1(*)	1(*)
CHEFE DE MAQ.	1	1	1	1
AUX. DE MAQ.	1	1	-	-

Observações: (*) Qualquer um deles deverá estar capacitado para operar equipamento de comunicação VHF.

(+) Em embarcações-tanques, um tripulante deverá estar capacitado para cumprir as funções de bombeiro.

Artigo 34.- Obrigação de possuir Certificado. Estão obrigados a possuir o Certificado de Dotação de Segurança todas as embarcações da Hidrovia cuja arqueação seja igual ou superior a vinte toneladas de arqueação bruta, e as de passageiros qualquer que seja sua tonelagem.

TITULO IV

NORMAS RELATIVAS AS VIAS NAVEGAVEIS

CAPITULO I

Balizamento e Sinalização

Artigo 35.- Regime geral. Os países signatários adotarão o sistema IALA (Região B) adaptado à navegação fluvial ou o sistema de sinalização de "AÇÕES A EMPREENDER" ou ambos em forma indistinta, segundo as características particulares dos diferentes trechos da Hidrovia. Com base no estabelecido precedentemente, os países signatários acordarão um regulamento único de balizamento.

Artigo 36.- Responsabilidade. O balizamento será executado pelas autoridades competentes responsáveis pela sinalização náutica no país signatário onde estiver localizado o trecho respectivo da Hidrovia, devendo possibilitar o trânsito seguro e ordenado das embarcações, tanto diurno como noturno, em forma permanente e contínua.

Nos trechos da Hidrovia onde mais de um país signatário exercer jurisdição, os países signatários coordenarão as medidas necessárias para tal fim.

CAPITULO II

Remoção de obstáculos não permanentes para a navegação

Artigo 37.- Definição. Entende-se por obstáculos não permanentes para a navegação as embarcações ou bens afundados, submergidos, encalhados e perdidos ou lançados nas águas da Hidrovia, os quais estão submetidos às disposições em vigor do país signatário em cuja jurisdição estiver o obstáculo.

Artigo 38.- Execução das operações. O responsável pelos obstáculos não permanentes para a navegação poderá solicitar à autoridade competente do país signatário respectivo, autorização para pesquisá-los, removê-los, extrai-los ou demolí-los, total ou parcialmente.

Essa autoridade poderá vetar o uso de meios ou de procedimentos que, segundo seu parecer, representem riscos inaceitáveis para a segurança da navegação de terceiros ou do meio ambiente.

Antes de dar início à pesquisa, exploração, remoção, extração ou demolição solicitadas ou determinadas dos obstáculos não permanentes à navegação, a autoridade competente mencionada determinará que o responsável adote as ações imediatas e preliminares para a segurança da navegação, de terceiros e do meio ambiente.

Artigo 39.- Responsabilidade dos países signatários. O país signatário em cujas águas jurisdicionais se encontrem os obstáculos será responsável pela coordenação, controle e fiscalização das operações e atividades de pesquisa, de exploração, remoção, extração e demolição dos mesmos.

A autoridade competente desse país signatário poderá intimar o responsável pelos obstáculos não permanentes para a navegação, sua remoção, extração ou demolição, total ou parcialmente quando constituírem ou puderem constituir perigo, obstáculo para a navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente.

A mencionada autoridade estabelecerá prazos para o começo e finalização da remoção, extração ou demolição, os que poderão ser prorrogados.

A autoridade competente do país signatário em cujas águas estiverem os obstáculos não permanentes para a navegação poderá assumir as operações de pesquisa, exploração, remoção, extração ou demolição dos mesmos, por conta e risco de seu responsável, se este não tiver providenciado ou podido realizar essas operações nos prazos estabelecidos.

TITULO V

NORMAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À NAVEGAÇÃO PROPRIAMENTE DITA

CAPITULO I

Assistência e Salvamento de Embarcações e Bens

Artigo 40.- Definição. Entende-se por operações de assistência ou salvamento de embarcações e bens todo ato ou atividade empreendida para dar assistência ou salvamento a uma embarcação, aeronave ou quaisquer outros bens que estiverem em perigo no âmbito da Hidrovia.

Artigo 41.- Execução das Operações. As operações de assistência ou salvamento serão executadas pelos responsáveis pelas embarcações em perigo. Caso não sejam realizadas nos prazos e condições legais do país signatário em cuja jurisdição tenha ocorrido o fato e possa originar riscos para a segurança da navegação ou de contaminação para o meio ambiente, a autoridade competente desse país assumirá a operação de salvamento ou assistência respectiva.

Para efeitos deste artigo, naqueles trechos da Hidrovia onde mais de um país signatário exercer jurisdição, será estabelecido para o canal principal o seguinte regime:

- a) caso a embarcação auxiliada arvore bandeira de algum dos países signatários ribeirinhos nesse trecho, as operações de assistência ou salvamento serão prestadas pelo país da bandeira da embarcação, podendo o outro país realizar as operações se aquele não estiver em condições de executá-las.
- b) As operações de assistência ou salvamento de embarcações de terceiras bandeiras que navegarem para montante serão de responsabilidade do país signatário que se encontrar sobre a margem esquerda do rio e se a embarcação navegar para jusante, será o país signatário que estiver sobre a margem direita do rio.

As operações indicadas nas alíneas precedentes não excluirão a intervenção de embarcações privadas ou públicas de qualquer bandeira que puderem dar assistência ou salvamento, sem prejuízo de que as autoridades jurisdicionais exerçam a fiscalização das operações.

Artigo 42.- Cooperação. Na medida de suas possibilidades, os países signatários cooperarão e facilitarão apoio a requerimentos de qualquer outro país signatário para a realização de operações de assistência ou salvamento ou para continuar sua execução se tiverem sido iniciadas.

Os países signatários facilitarão a entrada ou saída das embarcações e aeronaves, bem como qualquer outro equipamento necessário para as operações de assistência ou salvamento, dos respectivos territórios ou águas jurisdicionais, cumprindo com os requisitos mínimos legais exigidos.

Artigo 43.- Normas de Direito Internacional Privado. As reclamações ou ações originadas pelas operações de assistência ou salvamento de embarcações e bens reger-se-ão pela lei do país em cujas águas jurisdicionais se realizarem essas operações, bem como entenderão os tribunais deste país.

CAPITULO II

Busca e Salvamento de Pessoas em Perigo

Artigo 44.- Responsabilidade dos países signatários. Os países signatários têm a responsabilidade do controle e da execução das operações de busca e salvamento dentro de suas jurisdições.

Sem prejuízo do estabelecido no parágrafo anterior, nos trechos da Hidrovia onde mais de um país signatário exercer jurisdição, a autoridade competente de um deles poderá iniciar uma operação de busca e salvamento se dispuser de unidades de salvamento que se encontrem em lugar mais próximo do desastre, devendo-se informar imediatamente à autoridade competente do outro país.

Artigo 45.- Cooperação. Os países signatários coordenarão seus serviços e as operações de busca e salvamento.

Os países signatários permitirão a entrada imediata em suas águas jurisdicionais, em seu espaço aéreo ou em seu território, de embarcações e/ou aeronaves de salvamento de outros países signatários, cujo único objetivo seja localizar sinistros e o salvamento de pessoas em perigo, sem cumprir com os requisitos legais exigidos normalmente.

Os países signatários comprometem-se a cooperar com o país signatário responsável pela operação de busca e salvamento quando a magnitude da operação aconselhar, ou por qualquer causa que impeça iniciar ou continuar essa operação quando solicitada.

CAPITULO III

Normas para a Navegação

Artigo 46.- Regras Gerais para a Navegação. Os países signatários adotam as normas estabelecidas no Convênio sobre o Regulamento Internacional para Evitar os Abalroamentos (COLREG, Londres, 1972) como regras gerais para a navegação na Hidrovia.

Artigo 47.- Regras para a Navegação em Canais. Toda embarcação cujo calado lhe permita navegar fora de canais somente poderá fazê-lo dentro deles quando se encontrarem livres de embarcações que, por seu calado, não possam abandoná-los.

Artigo 48.- Normas a seguir pelas Embarcações em caso de Variação ou Encalhe. Quando se produzir uma variação ou encalhe informar-se-á com a maior precisão possível à estação costeira mais próxima a posição, data e hora do acontecimento e sondagens.

Artigo 49.- Fechamento de Canais. Os países signatários poderão, em casos de força maior ou por razões de segurança da navegação, fechar transitoriamente o uso de determinados canais ou vias navegáveis de sua jurisdição em forma total ou parcial, com aviso prévio aos demais países signatários. Desaparecidas as causas que motivaram tal fechamento, será comunicada a supressão da medida.

Artigo 50.- Zonas de Espera, Fundeio, Alijamento e Complemento de Cargas. Os países signatários informarão sobre as zonas habilitadas para transferência de carga, espera, fundeio, alijamento, transbordo e depósito de mercadorias em suas respectivas jurisdições, bem como sobre instalações disponíveis.

Artigo 51.- Intercâmbio de Informação. Os países signatários comprometem-se a intercambiar informação sobre os aspectos particulares da navegação em cada zona, especialmente sobre o ordenamento do trânsito a que obrigue seu congestionamento, o estado do balizamento e sobre as condições das vias navegáveis.

Artigo 52.- Zona para Armar e Desarmar Comboios. Os países signatários deverão estabelecer e habilitar zonas aptas em suas respectivas jurisdições para armar e desarmar comboios, que possibilitem essas operações com o máximo de segurança.

Artigo 53.- Manobra para Armar e Desarmar Comboios. Quando mediarem razões que fizerem necessário armar ou desarmar comboios fora das zonas habilitadas para esses efeitos, a autoridade competente do respectivo país signatário permitirá a mencionada operação desde que não afete a navegação.

Artigo 54.- Dimensões dos Comboios. Os países signatários acordarão um regime único de dimensões máximas de comboios naquelas zonas que por suas características ou intenso trânsito o fizerem necessário.

CAPITULO IV

Comunicações referentes à Navegação

Artigo 55.- Disposições Gerais. As autoridades competentes dos países signatários serão responsáveis pelo atendimento e direção do sistema de comunicações para a segurança da navegação, que deverá ser estabelecido por trechos e segundo critérios consertados.

Artigo 56.- Informações Fluviométricas. As autoridades competentes de cada país signatário devem prever a difusão do nível das águas das estações localizadas em suas respectivas jurisdições.

Artigo 57.- Avisos aos Navegantes e Boletins Meteorológicos. As autoridades competentes de cada país signatário devem prever a difusão imediata de novidades sobre a via navegável através de avisos aos navegantes, bem como de previsões meteorológicas nas estações estabelecidas em suas respectivas jurisdições.

Artigo 58.- Fornecimento de Informação. As embarcações deverão fornecer às autoridades competentes de cada país signatário toda a informação que lhe solicitarem, referente à segurança da navegação e à poluição das águas.

Artigo 59.- Plano de Comunicações. Os países signatários acordarão um plano de comunicações contendo:

- a) normas e procedimentos do serviço de comunicações para a segurança da navegação; e
- b) normas e procedimentos do serviço de comunicações para o controle do trânsito e da segurança.

Até que se elabore o mencionado plano, os países signatários coordenarão o intercâmbio de informação, divulgando os sistemas de comunicações que possuem, destinados a esses fins.

Artigo 60.- Equipamento das embarcações. Toda embarcação tripulada deverá contar, no mínimo, com dois equipamentos de comunicações VHF, um operando e outro em condições de ser operado.

CAPITULO V

Avarias e Sinistros Regime normativo

Artigo 61.- Os países signatários adotam a Convenção Internacional para a Unificação de certas Regras em Matéria de Abalroamentos Marítimos (Bruxelas, 1910), quanto à solução de fundo do tema.

Artigo 62.- Quanto à lei aplicável e tribunal competente, adotam-se as seguintes normas:

- a) Abalroamentos: Os abalroamentos regem-se pela lei do país em cujas águas se produzam e ficam submetidas à jurisdição de seus tribunais.

Esta disposição estende-se à colisão entre embarcações e qualquer propriedade móvel ou imóvel e à reparação dos danos causados como consequência da passagem ou navegação de uma embarcação pela proximidade de outra mesmo quando não exista contato material.

- b) Avarias: A lei da nacionalidade da embarcação determina a natureza da avaria.

As avarias particulares ou simples referentes à embarcação regem-se pela lei da nacionalidade desta. As referentes às mercadorias embarcadas, pela lei aplicável ao contrato do fretamento ou de transporte.

São competentes para entender nos respectivos juízos os juizes ou tribunais do porto de descarga ou, em sua falta, os do porto em que aquela teve que ser realizada.

As avarias comuns ou grandes se regem pela lei em vigor no país em cujo porto se pratica sua liquidação e rateio.

Excetua-se o concernente às condições e formalidades do ato de avaria comum ou grande, que ficam sujeitas à lei da nacionalidade da embarcação.

A liquidação e rateio da avaria comum ou grande serão feitas no porto de destino da embarcação e, se este não for alcançado, no porto onde for feita a descarga.

São competentes para tomar conhecimento nos juízos de avarias comuns ou grandes os juizes ou tribunais do país em cujo porto se pratica a liquidação e rateio, sendo nula toda cláusula que atribua competência aos juizes ou tribunais de outro país.

TITULO VI

NORMAS DE SEGURANÇA REFERENTES AOS PORTOS

REGIME DE ESTADIA NO PORTO

CAPITULO I

Disposições Gerais

Artigo 63.- Regime normativo. As normas de segurança a que terão de submeter-se as embarcações em cada porto em particular serão estabelecidas pela autoridade competente de cada país signatário, levando em conta as disposições estabelecidas no presente Protocolo.

Artigo 64.- Estadias em Portos ou Lugares de Atracação. Toda embarcação ou comboio, independentemente de sua carga, deverá ter de forma permanente uma pessoa responsável por sua segurança, designada pelo armador.

CAPITULO II

Despacho de Chegada, Permanência e Despacho de Saída de Embarcações

SEÇÃO 1

Conteúdo e Objeto dos Documentos

Artigo 65.- Documentos exigíveis. As autoridades competentes dos países signatários só exigirão à entrada ou saída de embarcações às quais se aplica o presente Protocolo, a entrega dos documentos previstos neste Capítulo.

Estes documentos são:

- a) a Declaração geral;
- b) o Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA);
- c) a lista da tripulação; e
- d) a lista de passageiros.

Artigo 66.- Declaração Geral: conteúdo. Na declaração geral as autoridades competentes dos países signatários só exigirão os seguintes dados:

- a) nome e descrição da embarcação;
- b) nacionalidade da embarcação;
- c) pormenores referentes à matrícula;
- d) nome do Capitão;

- e) nome e endereço do agente da embarcação;
- f) porto de chegada ou de saída; e
- g) situação da embarcação no porto.

Artigo 67.- Manifesto Internacional de Carga (MIC/DTA). O MIC/DTA corresponderá ao formulário adotado no Protocolo Adicional ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira) sobre Aspectos Aduaneiros.

Artigo 68.- Lista de tripulação: conteúdo. Na lista da tripulação, as autoridades competentes dos países signatários só exigirão os seguintes dados:

- a) nome e nacionalidade da embarcação;
- b) sobrenome (s);
- c) nome (s);
- d) nacionalidade;
- e) grau ou funções;
- f) data e lugar de nascimento;
- g) tipo e número do documento de identidade;
- h) porto e data de chegada; e
- i) procedência.

Artigo 69.- Exceção. As autoridades competentes dos países signatários não exigirão a apresentação de uma lista da tripulação em cada porto de escala quando a embarcação que preste serviço, ajustando-se a um itinerário regular, não tiver mudado a tripulação; nesse caso será apresentada uma declaração onde conste essa situação.

Artigo 70.- Lista de Passageiros: conteúdo. Na lista de passageiros, as autoridades competentes só exigirão os seguintes dados:

- a) nome e nacionalidade da embarcação;
- b) sobrenome (s);
- c) nome (s);
- d) nacionalidade;
- e) data de nascimento;
- f) lugar de nascimento;
- g) tipo e número de documento de identidade;
- h) porto de embarque;
- i) porto de desembarque; e
- j) porto e data de chegada da embarcação.

Artigo 71.- Validade. As autoridades competentes dos países signatários aceitarão os documentos estabelecidos no presente Capítulo, datados e assinados pelo capitão da embarcação ou por seu agente.

SEÇÃO 2

Exemplares a serem entregues

Artigo 72.- Chegada. Na chegada de uma embarcação ao porto, as autoridades competentes dos países signatários não exigirão maior número de exemplares que os seguintes:

- a) 5 exemplares da declaração geral;
- b) 4 exemplares do MIC/DTA;
- c) 4 exemplares da lista da tripulação; e
- d) 4 exemplares da lista de passageiros.

Artigo 73.- Saída. Na saída da embarcação do porto, as autoridades competentes dos países signatários não exigirão maior número de exemplares que os seguintes:

- a) 5 exemplares da declaração geral;
- b) 4 exemplares do MIC/DTA;
- c) 2 exemplares da lista da tripulação; e
- d) 2 exemplares da lista de passageiros.

SEÇÃO 3

Documentos a serem exibidos e requisitos que se deve cumprir

Artigo 74.- Documentos. A autoridade competente de cada país signatário poderá requerer toda aquela documentação que, de acordo com o tipo de embarcação, deva ser levada a bordo em cumprimento de convênios internacionais ou do Acordo de Transporte Fluvial.

Artigo 75.- Despacho de Saída. O capitão da embarcação ou seu agente solicitará à autoridade competente do respectivo país signatário a autorização para zarpar do porto.

Artigo 76.- Prazo de Despacho. Outorgado o despacho de saída, a embarcação zarpará dentro das trinta horas seguintes. Vencido esse prazo sem ter zarpado, solicitará novo despacho e apresentará o motivo para não ter zarpado.

Nos portos em que, por suas características particulares, for necessário diminuir ou aumentar o prazo acima indicado, a autoridade competente determinará o prazo de sua validade.

Artigo 77.- Arribada forçada. Em caso de arribada forçada, o cumprimento das disposições sobre entrada e saída de porto ajustar-se-á às circunstâncias particulares de cada caso.

Artigo 78.- Mudança de Destino. As disposições desta seção serão aplicadas às embarcações que alterarem seu porto de destino, não se observando a esse respeito o estabelecido no artigo anterior e se informará previamente à autoridade competente do porto.

Artigo 79.- Exceções. Não se formalizará despacho algum nas seguintes hipóteses:

- a) Quando as embarcações fizerem escalas não relacionadas com sua operação comercial. Essas escalas não poderão exceder o período de trinta (30) horas, prorrogáveis segundo critério da autoridade competente quando as circunstâncias particulares do caso o aconselharem.
- b) Quando o rebocador deixar barcaças em porto, continuando sua navegação. A agência correspondente formalizará, neste caso, o despacho dessas barcaças.

Em todos os casos, se informará previamente à autoridade competente do porto.

CAPITULO III

Reboque, Atracação e Praticagem em Porto

Artigo 80.- Disposição geral: não obrigatoriedade. O reboque, manobra e praticagem não serão obrigatórios para as embarcações da Hidrovia navegando de forma independente, ou em comboio de reboque ou empurre, salvo naqueles casos em que as condições de segurança de porto assim requeiram, de acordo com o que dispuser a autoridade competente.

Artigo 81.- Exercício de praticagem. A praticagem nos portos da Hidrovia só será exercida pelos profissionais devidamente titulados e habilitados pelo país a que pertencer o porto.

TITULO VII

NORMAS PARA A PREVENÇÃO, REDUÇÃO E CONTROLE DA POLUIÇÃO DAS AGUAS, OCASIONADA PELOS NAVIOS, PELAS EMBARCAÇÕES E POR SUAS OPERAÇÕES NA HIDROVIA

CAPITULO I

Disposições Gerais

Artigo 82.- Definições. Para os efeitos do presente título se entende por:

- a) Ação conjunta: o emprego de meios de vários países signatários sob um único mando.

- b) Poluição: a introdução no meio aquático desde uma embarcação da Hidrovia ou outra em navegação, fundeada ou atracada, de forma direta ou indireta pela ação deliberada ou acidental do homem, de substâncias ou resíduos, causando efeitos prejudiciais, tais como danos na biota, perigos para a saúde humana, obstáculos para as atividades no ambiente aquático incluída a pesca, deterioração da qualidade da água e diminuição dos atrativos naturais e de recreação.
- c) Descargas, hidrocarbonetos, substâncias nocivas líquidas, substâncias prejudiciais, águas sujas e lixo: tal como definidas pelo Convênio Internacional para Prevenir a Contaminação pelos Navios, de 1973, emendado pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).
- d) Resíduos perigosos: qualquer resíduo que possa produzir ou contribuir para produzir lesões ou doenças graves, inclusive com riscos de morte ou que constitua uma ameaça substancial para a saúde humana ou para o meio ambiente, se é manipulado inadequadamente. A este grupo pertence qualquer material que apresente qualquer das seguintes características: inflamabilidade, corrosividade, explosividade, reatividade, toxicidade ou bioacumulação.
- e) Alijação: ato de jogar voluntariamente na água bens materiais contaminantes, que possam corresponder às embarcações da Hidrovia ou outras como à carga, com a finalidade de preservar a segurança daquelas.
- f) Acidente de poluição: fato que causa ou pode causar uma descarga de hidrocarbonetos ou de substâncias nocivas e que requer a realização de uma operação imediata de luta a fim de eliminar ou diminuir seus efeitos nocivos no meio aquático, sobre os bens, a saúde humana ou o bem-estar público.
- g) Mercadorias perigosas: aquelas mercadorias que em virtude de ser explosivas, gases comprimidos ou liqüefeitos, inflamáveis, combustíveis, venenosas, infecciosas, radiativas ou corrosivas, necessitam uma embalagem, marcação, segregação, manipulação ou estiva especial.
- h) Plano de contingência: a estrutura que possui cada país signatário para agir perante um incidente de poluição no meio aquático.
- i) Vertimento: tal como definido pelo Convênio Internacional sobre a Prevenção e Contaminação do Mar por Vertimento de Resíduos e outras Matérias, de 13 de novembro de 1972.
- j) Zona Especial: aquela zona da Hidrovia na qual estão proibidas as descargas de qualquer tipo que possam causar danos ao meio ambiente.

CAPITULO II

Transporte de combustíveis, substâncias nocivas líquidas, substâncias prejudiciais e mercadorias perigosas

Artigo 83.- Documentação. Os navios e as embarcações da Hidrovia ou outras que transportem mercadorias perigosas apresentarão a notificação correspondente perante a autoridade competente, com antecedência à entrada a porto ou saída dele, cumprindo as formalidades que a esse respeito estabeleça a mesma.

Os navios e as embarcações da Hidrovia, ou outras que transportem mercadorias perigosas, levarão a bordo a documentação estabelecida sobre o assunto pelas normas nacionais e internacionais, conforme o caso.

Os navios e as embarcações da Hidrovia ou outras que transportem hidrocarbonetos ou substâncias nocivas deverão levar a bordo uma cópia da apólice de seguros contra acidentes de poluição.

A autoridade competente de cada país signatário outorgará, quando corresponder, os certificados e autorizações necessários, de acordo com a modalidade do transporte.

Artigo 84.- Informação de Sinistros. As embarcações da Hidrovia ou outras que sofram avarias ou outros sinistros produzidos por combustíveis ou mercadorias perigosas transportadas por água, em águas de jurisdição de um país signatário, informarão imediatamente tal circunstância à autoridade competente desse país, ajustando sua ação às normas existentes sobre essas emergências, que deverão complementar-se com as diretrizes que para esses casos determine essa autoridade.

Artigo 85.- Transporte, Embalagem e Segregação de Mercadorias Perigosas e Poluentes em Volumes. O transporte, embalagem, marcação e segregação de mercadorias perigosas em volumes é regida, conforme o caso, pelas disposições do Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (Código IMDG) e pelo Anexo III do MARPOL 73/78.

Artigo 86.- Transporte de Mercadorias Sólidas Perigosas a Granel. O transporte de mercadorias sólidas perigosas a granel é regida pelas disposições correspondentes do Apêndice B do Código IMDG.

Artigo 87.- Transporte de Produtos Líquidos Químicos Perigosos a Granel. O transporte de produtos químicos líquidos perigosos a granel é regido, segundo corresponder, pelo Código para a construção e o equipamento de navios que transportem produtos químicos perigosos a granel (Código CGRQ), pelo Código Internacional para a construção e o equipamento de navios que transportem produtos químicos perigosos a granel (Código CIQ) ou pelo Anexo II do MARPOL 73/78, aprovados pela Organização Marítima Internacional (OMI).

As autoridades competentes dos países signatários estabelecerão um regime de autorizações para as embarcações de transporte de produtos químicos da Hidrovia.

Artigo 88.- Transporte de Gases Liquefeitos a Granel. O transporte de gases liquefeitos a granel é regido, segundo corresponder, pelo Código Internacional para a construção e o equipamento de navios que transportem gases liquefeitos a granel (Código CIG), pelo Código para a construção e o equipamento de navios que transportem gases liquefeitos a granel, ou pelo Código para navios existentes que transportem gases liquefeitos a granel, aprovados pela Organização Marítima Internacional (OMI).

As autoridades competentes dos países signatários estabelecerão um regime de autorizações para as embarcações gazeiras da Hidrovia.

Artigo 89.- Transporte de Combustíveis. O transporte de combustíveis é regido, no que for aplicável, pelo Anexo I do MARPOL 73/78.

CAPITULO III

Transporte e Vertedura

Artigo 90.- Proibição. Fica proibido o transporte por água na Hidrovia de resíduos perigosos, bem como a vertedura de todo tipo de resíduos ou outras matérias.

CAPITULO IV

Regime de Descarga

Artigo 91.- Proibição de Descarga. Ficam proibidas as descargas de:

- a) combustíveis que provenham do regime operativo das embarcações da Hidrovia ou outras;
- b) substâncias nocivas líquidas transportadas a granel procedentes de operações de limpeza de deslastre de tanques;
- c) águas sujas; e
- d) lixo.

Artigo 92.- Instalações de Recebimento. O despejo das substâncias indicadas no artigo 91 deverá ser realizado nas instalações portuárias ou nos serviços de recebimento que forem habilitados para esses efeitos. As autoridades competentes dos países signatários adotarão as medidas com a finalidade de que as mencionadas instalações estejam disponíveis e em funcionamento o mais rapidamente possível.

Artigo 93.- Regime Temporário de Descarga. Até que os países signatários habilitem instalações portuárias ou serviços de recebimento, que satisfaçam as necessidades operativas das embarcações da Hidrovia ou outras, poder-se-ão realizar descargas dentro das normas que se acordem. Essas descargas não poderão ser realizadas nas Zonas Especiais, que serão determinadas por cada país signatário, ou em conjunto quando for o caso. O estabelecimento dessas Zonas Especiais deverá ter um fundamento ecológico e sua localização será informada aos demais países signatários.

Artigo 94.- Exceções para a Proibição de Descarga. Serão excetuadas do regime previsto no artigo 91:

- a) as descargas ou as verteduras que se realizem para salvar vidas humanas ou para proteger a segurança da embarcação da Hidrovia ou outra e sempre que tiverem sido tomadas todas as precauções razoáveis para diminuir ao mínimo essas descargas ou verteduras;
- b) as descargas ou as verteduras por avarias da embarcação da Hidrovia ou outra, ou seus equipamentos, sempre que não se tiver atuado com culpa ou com intenção de produzir a avaria; e
- c) as descargas ou as verteduras por operações de luta contra acidentes de poluição.

CAPITULO V

Luta contra Acidentes de Poluição

Artigo 95.- Acidentes de Poluição. Os países signatários promoverão a diminuição no maior grau possível dos riscos de acidentes de poluição mediante ações tendentes a aumentar a segurança das operações que possam poluir o meio aquático de conformidade com os instrumentos internacionais em vigor e as normas ditadas por cada um deles.

Artigo 96.- Obrigações dos países signatários. Os países signatários se comprometem a:

- a) intercambiar informação sobre toda norma que se preveja adotar com relação à prevenção de acidentes de poluição, visando estabelecer normas compatíveis ou equivalentes em seus respectivos ordenamentos jurídicos; e

- b) estabelecer planos de contingência a nível nacional, que deverão ser compatíveis entre si e permitir a utilização dos meios em forma complementar, com a finalidade de facilitar, quando necessário, a ação conjunta das mesmas.

Artigo 97.- Controle das Operações. Cada país signatário assumirá o controle das operações de luta contra acidentes de poluição sujeitos a sua jurisdição.

Naqueles trechos da Hidrovia onde mais de um país signatário tiver jurisdição, assumirá o controle das operações o país ao qual corresponder a direção de operações de salvamento.

Artigo 98.- Início e Desenvolvimento das Operações. O país atuante comunicará imediatamente às autoridades dos outros países signatários o início de uma operação de luta contra acidentes de poluição.

Quando por qualquer causa a autoridade desse país não puder iniciar ou continuar as operações de luta contra acidentes de poluição, comunicar-lo-á imediatamente às autoridades dos outros países signatários e requererá que outra assuma o controle das operações, facilitando-lhe os meios adequados de que disponha.

O país signatário atuante poderá requerer a colaboração das autoridades dos outros países signatários quando julgar necessário conservando o controle das operações, fornecendo também a informação disponível sobre seu desenvolvimento. Os países aos quais for solicitada essa colaboração ajudarão com os meios adequados de que dispuserem.

Quando uma autoridade tomar conhecimento da existência de um acidente de poluição sujeito à jurisdição de outro país signatário, comunicar-lo-á imediatamente a este e poderá iniciar as operações de luta até que a autoridade desse país assuma o controle das operações ou o delegue expressamente.

Artigo 99.- Ações legais. Os países signatários estabelecerão um regime de reembolso pelas despesas que demandem as operações de luta contra a poluição produzida pelas embarcações da Hidrovia ou outras, sobre uma base que assegure garantias suficientes de cobrança.

Cada país signatário poderá reclamar na sede administrativa e acionar judicialmente o responsável por um acidente de poluição a fim de obter o reembolso das despesas em que tiver incorrido durante a execução das operações de luta contra acidentes de poluição, mesmo que se tenha realizado uma ação conjunta ou que os países signatários tenham agido em forma separada.

Quando um país signatário tiver requerido colaboração de outro e este não tiver obtido o pagamento na sede administrativa por parte do responsável, com a finalidade de obter o reembolso das despesas em que tiver incorrido, essas despesas serão reembolsadas pelo país signatário requerente, o qual poderá reiniciar uma ação judicial na sede administrativa ou judicial contra o responsável do acidente de poluição.

Artigo 100.- Identificação dos Responsáveis. Quando ocorrer um acidente de poluição, os países signatários farão investigações nas suas respectivas jurisdições a fim de identificar os responsáveis e se prestarão cooperação para tal fim.

CAPITULO VI

Entrada em vigor

Artigo 101.- Oportunidade de Aplicação. Os países signatários procurarão o estabelecimento gradual das normas deste Título, que deverão entrar em vigor o mais tardar em 31 de dezembro de 1994.

TITULO VIII

DISPOSIÇÃO FINAL

Artigo 102.- Vigência e entrada em vigor. O presente Protocolo é parte integrante do Acordo de Transporte Fluvial e sua vigência e entrada em vigor estarão em conformidade com o estabelecido no artigo 30 desse Acordo.

A Secretaria-Geral da Associação será depositária do presente Protocolo, do qual enviará cópias devidamente autenticadas aos Governos dos países signatários.

EM FÉ DO QUE, os respectivos Plenipotenciários subscrevem o presente Protocolo no "Valle de Las Leñas", Departamento Malargüe, Província de Mendoza, República Argentina, aos vinte e seis dias do mês de junho de mil novecentos e noventa e dois, em um original nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente válidos.

Pelo Governo da República Argentina:

Guido Di Tella

Pelo Governo da República da Bolívia:

Ronald Maclean

Pelo Governo da República Federativa do Brasil:

Celso Laper

Pelo Governo da República do Paraguai:

Alexis Frutos Vaesken

Pelo Governo da República Oriental do Uruguai:

Héctor Gros Espiell

APENDICE 1

Modelo de Certificado de Segurança da Navegação
para as Embarcações da Hidrovia

No. de Certificado

MATRICULA	INDICATIVO	
Nome do (1)		DISTINTIVO

NAVEGAÇÃO	SERVIÇO
-----------	---------

DATA DE CONSTRUÇÃO	MATERIAL DO CASCO	T.A.B.	T.A.N.	COMPRIMENTO
--------------------	-------------------	--------	--------	-------------

NAVIO AUTORIZADO PARA TRANSPORTAR MERCADORIAS PERIGOSAS	ALTURA PERMITIDA NO CONVES	DESTINAÇÃO DE PASSAGEIROS
SIM/NAO		

TIPO PLANTA PROPULSOR	POTENCIA EFETIVA TOTAL	POTENCIA NOMINAL ELETRONICA	DESTINAÇÃO DE REBOQUE
-----------------------	------------------------	-----------------------------	-----------------------

O (2)

Certifica:

Que o (1) foi objeto das inspeções (3)
.... de conformidade com as disposições regulamentadas por

Que as inspeções evidenciaram que seu estado é satisfatório e que cumpre com as prescrições indicadas.

O presente Certificado será válido até o vencimento indicado mais adiante, sujeito à realização das inspeções de convalidação que, entre as datas limites estabelecidas no reverso, deverão ficar registradas.

Emitido em em ... de de 19.. .

CARIMBO, FIRMA E ESCLARECIMENTO

- (1) Indicar se se trata de navio ou embarcação.
- (2) Autoridade que subscreve o Certificado.
- (3) Indicar se se trata de "Iniciais" ou de "Renovação".

CONVALIDAÇÕES

Certifica-se que o (1) foi objeto das inspeções a seguir estabelecidas, com resultado satisfatório, nas especialidades e datas indicadas, respectivamente.

A REALIZAR	ENTRE O E O	LUGAR E DATA DE REALIZAÇÃO	FIRMA DO INSP. E ESCLARECIMENTO
1a. IC CONVÉS			
1a. II CONVÉS			
1a. II MAQUINAS			
1a. RECI- PIENTES DE PRESSAO			
1a. II ELETRICIDADE			
IIF/IIS CASCO			
2a. IC CONVÉS			
2a. II CONVÉS			
2a. II MAQUINAS			
1a. RECI- PIENTES DE PRESSAO			
2a. II ELETRICIDADE			

Referências:	IC	-	INSPEÇÃO COMPLEMENTAR
	II	-	INSPEÇÃO INTERMEDIARIA
	IIF	-	INSPEÇÃO INTERMEDIARIA FLUTUANTE (Riscar o que não corresponda)
	IIS	-	INSPEÇÃO INTERMEDIARIA EM SECO (Riscar o que não corresponda)

APENDICE II

MODELO DE CERTIFICADO DE DOTAÇÃO DE SEGURANÇA

O presente documento é expedido em virtude do estabelecido no artigo 28 do Protocolo Adicional ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira) sobre Navegação e Segurança.

Nome da Embarcação	MATRICULA	BANDEIRA	SERVIÇO
--------------------	-----------	----------	---------

A autoridade competente certifica que de conformidade com as normas vigentes que regulam as dotações de segurança das embarcações da matrícula nacional, destinadas à navegação na Hidrovia, a embarcação dispõe de pessoal suficiente como para garantir sua segurança, sempre que leve a tripulação em número e cargo não inferior ao que se estabelece a seguir:

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

ANEXO I

APENDICE II

MODELO DE CERTIFICADO DE BORDA LIVRE
PARA NAVIOS DA HIDROVIA

Nº DO CERTIFICADO

NOME DO NAVIO	MATRICULA	ARQUEAÇÃO TOTAL
---------------	-----------	-----------------

O certifica que o navio acima mencionado possui destinação de borda livre de acordo, e foram constatadas suas marcas que estão de acordo com os valores regulamentares consignados a seguir:

F.B.	MEDIDAS DESDE A LINHA DE CONVES
------	---------------------------------

mm

O presente certificado caducará automaticamente quando forem introduzidas modificações que variem as condições de destinação ou o:

VENCIMENTO:

Expedido em em ... de de 19.. .

