

**PROTOCOLO ADICIONAL AO ACORDO DE TRANSPORTE FLUVIAL PELA
HIDROVIA PARAGUAI - PARANÁ
(Porto de Cáceres - Porto de Nueva Palmira)**

SOBRE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| 1. TÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS | 23 |
| 2. TÍTULO II - NORMAS DE SEGURANÇA RELATIVAS ÀS EMBARCAÇÕES E A CARGA | 23 |
| 3. Capítulo I - Luzes e Marcas | 23 |
| 4. Capítulo II - Certificados de Segurança | 23 |
| 5. Capítulo III - Segurança de Embarcações Tanques | 24 |
| 6. Capítulo IV – Arqueação de Embarcações e Determinação de Borda Livre | 24 |
| 7. Capítulo V - Segurança da Carga | 25 |
| 8. Seção 1 - Disposição Geral | 25 |
| 9. Seção 2 - Transporte de Mercadorias Sobre o Convés | 25 |
| 10. Seção 3 - Transporte de Mercadorias Sólidas a Granel | 25 |
| 11. TÍTULO III - NORMAS DE SEGURANÇA RELATIVAS AO PESSOAL EMBARCADO | 26 |
| 12. Capítulo I - Praticagem da Hidrovia | 26 |
| 13. Capítulo II - Tripulação de Segurança | 27 |
| 14. TÍTULO IV - NORMAS RELATIVAS ÀS VIAS NAVEGÁVEIS | 28 |
| 15. Capítulo I - Balizamento e Sinalização | 28 |
| 16. Capítulo II – Remoção de Obstáculos Não Permanentes Para a Navegação | 28 |
| 17. TÍTULO V - NORMAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À NAVEGAÇÃO PROPRIAMENTE DITA | 29 |
| 18. Capítulo I – Assistência e Salvamento de Embarcações e Bens | 29 |
| 19. Capítulo II - Busca e Socorro de Pessoas em Perigo | 30 |
| 20. Capítulo III – Normas para a Navegação | 31 |
| 21. Capítulo IV – Comunicações Relativas à Navegação | 31 |
| 22. Capítulo V - Avarias e Sinistros - Regime Normativo | 32 |
| 23. TÍTULO VI - NORMAS DE SEGURANÇA RELATIVAS AOS PORTOS - REGIME DE ESTADIA NO PORTO | 33 |
| 24. Capítulo I - Disposições Gerais | 33 |
| 25. Capítulo II – Despacho de Chegada, Permanência e Despacho de Saída de Embarcações | 33 |
| 26. Seção I - Conteúdo e Objeto dos Documentos | 33 |
| 27. Seção 2 - Cópias a Serem Entregues | 35 |
| 28. Seção 3 – Documentos a Serem Exibidos e Requisitos a Cumprir | 35 |
| 29. Capítulo III – Reboque, Atracação e Praticagem no Porto | 36 |
| 30. TÍTULO VII - NORMAS PARA A PREVENÇÃO, REDUÇÃO E CONTROLE DA CONTAMINAÇÃO DAS ÁGUAS OCASIONADA POR NAVIOS, EMBARCAÇÕES E SUAS OPERAÇÕES NA HIDROVIA | 36 |

| | |
|--|----|
| 31. Capítulo I - Disposições Gerais | 36 |
| 32. Capítulo II - Transporte de Hidrocarbonetos, Substâncias Nocivas Líquidas, Substâncias Prejudiciais e Mercadorias Perigosas | 37 |
| 33. Capítulo III - Transporte e Vertedura | 38 |
| 34. Capítulo IV - Regime das Descargas | 38 |
| 35. Capítulo V - Luta Contra Incidentes de Contaminação | 38 |
| 36. Capítulo VI - Entrada em Vigor | 40 |
| 37. TÍTULO VIII - DISPOSIÇÃO FINAL | 41 |
| 38. Apêndice I - Modelo de Certificado de Segurança da Navegação para as Embarcações da Hidrovia | 42 |
| 39. Apêndice II - Modelo de Certificado de Tripulação de Segurança | 44 |
| 40. Anexo I - Apêndice II - Modelo do Certificado de Borda Livre para Navios da Hidrovia | 45 |
| 41. Ata de Retificação de 23/06/1993 do Protocolo Adicional Sobre Segurança da Navegação do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai - Paraná | 46 |
| 42. Capítulo II - Transporte de Hidrocarbonetos, Substâncias Nocivas Líquidas, Substâncias Prejudiciais e Mercadorias Perigosas | 47 |

**PROTOCOLO ADICIONAL AO ACORDO DE TRANSPORTE FLUVIAL PELA
HIDROVIA PARAGUAI - PARANÁ
(Porto de Cáceres - Porto de Nueva Palmira)**

SOBRE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

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, concordam em subscrever o presente Protocolo Adicional ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai - Paraná.

**TÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

ARTIGO 1.- Objeto. As disposições desse Protocolo e seus regulamentos complementares serão aplicáveis somente às embarcações da Hidrovia, com exceção das normas compreendidas no Título VII, as quais serão de aplicação a 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 necessário sua adequação ao âmbito fluvial. Sem prejuízo disso, tais convênios serão aplicados até a aprovação do regime mencionado.

**TÍTULO II
NORMAS DE SEGURANÇA RELATIVAS ÀS EMBARCAÇÕES E A CARGA
CAPÍTULO I
LUZES E MARCAS**

ARTIGO 4.- Regime Normativo. É adotado, no que se refere a Luzes e Marcas, o Convênio sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM, Londres, 1972).

**CAPÍTULO II
CERTIFICADOS DE SEGURANÇA**

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

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

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

Os Certificados emitidos pelas sociedades classificadoras reconhecidas no âmbito internacional, serão válidos na Hidrovia, mediante convênio de tais sociedades com a autoridade competente de cada país signatário.

ARTIGO 8.- Caducidade do Documento. O Certificado de Segurança da Navegação caducará quando expirar seu prazo de validade ou se comprovar 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.

CAPÍTULO III SEGURANÇA DE EMBARCAÇÕES TANQUES

ARTIGO 10.- Regime Normativo. A segurança de embarcações tanques será regida de acordo às disposições previstas no Convênio Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Londres, 1974, seus Protocolos e Emendas).

Os países signatários estabelecerão simplificações relativas as embarcações não propulsadas ou menores que 500 toneladas de arqueação bruta.

CAPÍTULO IV ARQUEAÇÃO DE EMBARCAÇÕES E DETERMINAÇÃO 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 de validade do Certificado de Segurança da Navegação.

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

CAPÍTULO 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 regulamentadas no presente Capítulo.

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

SEÇÃO 2

TRANSPORTE DE MERCADORIAS SOBRE O CONVÉS

ARTIGO 16.- Certificado de Carga sobre o Convés. Todas as embarcações que transportam carga sobre o convés, deverão estar autorizadas pela autoridade competente do Estado de bandeira da embarcação, que emitirá um certificado de carga sobre o 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 peação^{N.T.1} das mercadorias e a influência destas na visibilidade.

ARTIGO 17.- Regime Normativo. Os países signatários adotarão um regulamento único para o transporte de mercadorias sobre o convés.

Enquanto o regulamento não for elaborado, não poderão ser transportadas mercadorias sobre convés em:

- a. Embarcações do tipo tanque, quando transportar produtos com ponto de inflamação menor que 70° C;

¹ N.T. Peação: amarração, ato de prender a mercadoria com cabos e “macacos”.

- b. Embarcações que transportam mais de doze passageiros; e
- c. Embarcações que pelo desenho 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 relativo às Cargas Sólidas a Granel (CCG), no que for pertinente.

TÍTULO III
NORMAS DE SEGURANÇA RELATIVAS AO PESSOAL
EMBARCADO
CAPÍTULO I
PRATICAGEM DA HIDROVIA

ARTIGO 19.- Prático - Funções. O prático é quem aconselha e assessora o capitão sobre a navegação e manobras nos rios, passos e canais da Hidrovia, assim 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 e sua autoridade em nenhum caso se delega ao prático, sem prejuízo da responsabilidade que cabe a este por seu assessoramento.

ARTIGO 21.- Caráter. A praticagem é obrigatória na navegação da Hidrovia e é prestada exclusivamente pelo pessoal titulado e habilitado pelas autoridades competentes dos países signatários, segundo as condições que se estabeleçam para este fim.

O capitão, piloto ou mestre fluvial ^{N.T.2} poderá exercer a praticagem da embarcação quando se encontrar devidamente capacitado e habilitado.

ARTIGO 22.- Outorga de título. A titulação dos práticos da Hidrovia será outorgada pela autoridade competente de qualquer país signatário.

Os países signatários concordam em estabelecer requisitos profissionais uniformes para aceder a tais títulos.

ARTIGO 23.- Conhecimento da Zona. A autoridade competente de cada um dos países signatários verificará o conhecimento da zona a navegar e sua norma regulamentar por parte dos práticos, capitães, pilotos e mestres fluviais da Hidrovia nos trechos que pertençam a suas águas jurisdicionais.

Para tais fins, os países signatários estabelecerão um regime uniforme sobre as viagens na zona em que o postulante deva haver realizado previamente.

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

- a. Apresentação do Título de Prático;
- b. Possuir a aptidão psicofísica requerida; e
- c. Não possuir antecedentes penais ou profissionais desfavoráveis.

² N.T. Categorias de acordo com o artigo 51 do Regulamento para o Tráfego Marítimo.

A autoridade competente dos países signatários habilitará para navegar em seus respectivos trechos os capitães, pilotos e mestres fluviais que possuam o conhecimento da zona de tal trecho, de acordo com os artigos 21 e 23.

ARTIGO 25.- Exceção. As embarcações com menos que 200 toneladas de arqueação bruta (T.A.B.) ficam dispensadas da praticagem.

ARTIGO 26.- Habilitação por Zonas. Os práticos, capitães, pilotos e mestres fluviais da Hidrovia poderão ser habilitados para uma ou mais das seguintes zonas, ou as que se estabeleçam no futuro:

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

Nas zonas compartilhadas, as habilitações das mesmas poderão ser concedidas por qualquer dos países signatários que as integrem.

ARTIGO 27.- Manutenção da habilitação. Para a manutenção da habilitação na Hidrovia, não deverá haver um período de afastamento maior que seis (6) meses do exercício de praticagem na zona para o qual for habilitado, podendo ser outorgada a reabilitação mediante um exame de atualização feito pela autoridade competente.

ARTIGO 28.- Viagens de Prática. Os países signatários facilitarão o embarque de praticantes de prático da Hidrovia, com o objetivo de cumprir as viagens de prática.

Estas viagens deverão ser certificadas pelo capitão da embarcação na qual o praticante de prático da Hidrovia realiza sua prática.

ARTIGO 29.- Facilidades. Terminadas suas tarefas, os práticos poderão desembarcar livremente nos portos de outro país signatário que aporem as embarcações nas quais cumpriram suas tarefas.

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

CAPÍTULO II TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA

ARTIGO 30.- Definição. A tripulação de segurança é o pessoal mínimo necessário nas embarcações da Hidrovia que permite navegar em condições de

segurança. A tripulação de exploração ^{N.T.3} será estabelecida de acordo com a legislação de cada país signatário.

ARTIGO 31.- Cartão de Tripulação de Segurança. As autoridades competentes de cada país signatário, emitirão os Cartões de Tripulação de Segurança para as embarcações da Hidrovia, segundo o modelo contido no Apêndice II.

ARTIGO 32.- Vigência do Cartão. O Cartão de Tripulação de Segurança manterá sua vigência durante toda a vida útil da embarcação, a menos que nesta se introduza modificações de relevância que alterem sua tonelagem de arqueação, mude seu serviço ou a potência de sua planta 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 tripulação de segurança segundo o seguinte esquema:

TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA

| CARGO | Embarcação de Passageiros | Embarcação Tanque Autopropul. Carga Perig. | Embarc. de Carga Autopropulsada | Rebocadores |
|--------------------|---------------------------|--|---------------------------------|-------------|
| CAPITÃO | 1 (*) | 1(*) | 1 (*) | 1 (*) |
| OFICIAL | 1 (*) | - | - | - |
| MARINHEIROS | 2 (*) | 2 (*) (+) | 1 (*) | 1 (*) |
| CHEFE MAQ. | 1 | 1 | 1 | 1 |
| AUX 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 Cartão. Ficarão obrigados a possuir o Cartão de Tripulação de Segurança todas as embarcações da Hidrovia cuja arqueação for igual ou superior a vinte toneladas de arqueação bruta e as de passageiros de qualquer tonelagem.

TÍTULO IV

³N.T. A Tripulação de Segurança é a mínima necessária para a operação da embarcação em distâncias curtas, que não seja necessário “render o serviço” para descanso do tripulante. A Tripulação de Exploração é usada para viagens mais longas, com turno de serviço. No Brasil, é utilizada apenas a expressão “Tripulação de Segurança” que é estabelecida de acordo com a finalidade da viagem e em conformidade com as tabelas aprovadas pelo Diretor de Portos e Costas.

NORMAS RELATIVAS ÀS VIAS NAVEGÁVEIS
CAPÍTULO 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 de forma indistinta, segundo as características particulares dos diferentes trechos da Hidrovia. Com base no estabelecido anteriormente, os países signatários estabelecerão um regulamento único de balizamento.

ARTIGO 36.- Responsabilidade. O balizamento será executado pelas autoridades competentes responsáveis pela sinalização náutica do país signatário onde se localiza o trecho respectivo da Hidrovia, devendo possibilitar o trânsito seguro e ordenado das embarcações, tanto diurno como noturno, de forma permanente e contínua.

Nos trechos da Hidrovia, onde mais de um país signatário exerce jurisdição, serão coordenadas as medidas necessárias para essa finalidade.

CAPÍTULO II
REMOÇÃO DE OBSTÁCULOS NÃO PERMANENTES PARA A NAVEGAÇÃO

ARTIGO 37.- Definição. Entende-se por obstáculos não permanentes para a navegação às embarcações ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos ou lançados em águas da Hidrovia, os quais ficam submetidos às disposições vigentes do país signatário em cuja jurisdição se encontre 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, remove-los, extrai-los ou demoli-los, em todo ou em parte.

Tal autoridade poderá vetar o uso de meios ou de procedimentos que, a seu entender, representam 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 citada 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 de tal país signatário, poderá intimar o responsável pelos obstáculos não permanentes para a navegação, sua remoção, extração ou demolição, em todo ou em parte, quando constituírem ou possam se constituir perigo, obstáculo para a navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente.

A citada autoridade estabelecerá prazos para o começo e término da remoção, extração ou demolição, que poderão ser prorrogados.

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

TÍTULO V
NORMAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À NAVEGAÇÃO PROPRIAMENTE
DITA
CAPÍTULO I
ASSISTÊNCIA E SALVAMENTO DE EMBARCAÇÕES E BENS ^{N.T.4}

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 qualquer outros bens que se encontrem em perigo no âmbito da Hidrovia.

ARTIGO 41.- Execução das Operações. As operações de assistência ou salvamento serão executados pelos responsáveis das embarcações em perigo.

No caso de que essas operações não se realizem 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 de tal país assumirá a operação de salvamento ou assistência respectiva.

Somente para fins deste artigo, naqueles trechos da Hidrovia onde mais de um país signatário exerça jurisdição, se estabelece para o canal principal o seguinte regime:

- a. No caso em que a embarcação auxiliada arvore o pavilhão de algum dos países signatários ribeirinhos em tal trecho, as operações de assistência ou salvamento serão prestadas pelo país do pavilhão da embarcação,

⁴ N.T. Na Marinha do Brasil, o termo “salvamento” se refere a embarcações e bens, enquanto que “socorro” se refere a vida humana.

podendo o outro país realizar as operações se aquele não se encontrar em condições de executá-las.

- b. As operações de assistência ou salvamento a embarcações de terceiras bandeiras que naveguem águas acima, serão de responsabilidade do país signatário que se encontrar sobre a margem esquerda do rio, e se a embarcação navegar águas abaixo, será o país signatário que se encontrar localizado 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 prestar o serviço de 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 solicitação 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 a saída das embarcações e aeronaves, como assim também de qualquer outro equipamento necessário para efetuar operações de assistência ou salvamento, nos 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 serão regidas pela lei do país em cujas águas jurisdicionais se realizam tais operações, assim como também, entenderão os tribunais desse país.

CAPÍTULO II BUSCA E SOCORRO 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 socorro dentro de suas jurisdições.

Sem prejuízo ao 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 socorro se dispuser de unidades de socorro que se encontrem no lugar mais perto ao sinistro, devendo informar de imediato à autoridade competente do outro país.

ARTIGO 45.- Cooperação. Os países signatários coordenarão seus serviços e as operações de busca e socorro.

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 socorro de outros países signatários cujo único objetivo seja a localização de sinistros e o socorro de pessoas em perigo, sem cumprir com os requisitos legais exigidos normalmente.

Os países signatários se comprometem a cooperar com o país signatário responsável pela operação de busca e socorro quando a magnitude da operação o aconselhe ou por qualquer causa que o impeça de iniciar ou continuar tal operação, quando for feita solicitação pelo país responsável.

CAPÍTULO 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 Abalroamentos no Mar (RIPEAM, 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, só poderá fazê-lo dentro deles, quando se encontrem livres de embarcações que por seu calado não possam se afastar do canal.

ARTIGO 48.- Normas a seguir pelas Embarcações em caso de Varação ou Encalhe.^{N.T.5} Quando se produzir uma varação ou um encalhe, deverá ser informado 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 caso de força maior ou por razões de segurança da navegação, fechar temporariamente 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 dado aviso de reestabelecimento da navegação.

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

ARTIGO 51.- Intercâmbio de Informação. Os países signatários se comprometem a intercambiar informação sobre os aspectos particulares da navegação em cada zona, em especial sobre o ordenamento do tráfego causado por congestionamento deste, o estado de balizamento e as condições das vias navegáveis.

⁵ N.T. Neste capítulo “Variação” é entendido como um encalhe proposital para evitar um acidente maior ou fazer reparos de emergência e “Encalhe” é um acidente.

ARTIGO 52.- Zona de Arme de Desarme de Comboios. Os países signatários deverão estabelecer e habilitar zonas aptas em suas respectivas jurisdições para o arme e desarme de comboios, que possibilitem tais operações com o máximo de segurança.

ARTIGO 53.- Manobra para Armar e Desarmar Comboios. Quando houver razões que fizerem necessário o arme e o desarme de comboios fora das zonas habilitadas para tal fim, a autoridade competente do respectivo país signatário permitirá a mencionada operação, sempre que não afete a navegação.

ARTIGO 54.- Dimensões dos Comboios. Os países signatários concordarão com um regime único de dimensões máximas dos comboios, nas zonas que por suas características ou intenso tráfego se faça necessário.

CAPÍTULO IV COMUNICAÇÕES RELATIVAS 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, o qual deverá ser estabelecido por trechos e segundo critérios convenientes.

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

ARTIGO 57.- Aviso aos Navegantes e Boletins Meteorológicos. As autoridades competentes de cada país signatário devem prever a divulgação imediata de alterações na via navegável, por meio de avisos aos navegantes, bem como previsões meteorológicas em estações estabelecidas em suas respectivas jurisdições.

ARTIGO 58.- Fornecimento de Informação. As embarcações deverão fornecer às autoridades competentes de cada país signatário toda informação que lhe seja solicitada relativa à segurança da navegação e contaminação das águas.

ARTIGO 59.- Plano de Comunicação. Os países signatários estabelecerão 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 tráfego e segurança da navegação.

Até que se elabore o mencionado plano, os países signatários coordenarão um intercâmbio de informações, divulgando o sistema de comunicação que possuem para tal fim.

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

CAPÍTULO 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), para a solução de fundo do tema.

ARTIGO 62.- No que se refere à lei aplicável e ao tribunal competente serão adotadas as seguintes normas:

a. Abalroamentos: Os abalroamentos são regidos pela lei do país em cujas águas se produzem e ficam submetidas à jurisdição dos seus tribunais.

Esta disposição se estende 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, ainda quando não existir contato material.

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

As avarias particulares ou simples relativas à embarcação são regidas pela lei da nacionalidade desta. As referentes às mercadorias embarcadas, pela lei aplicável ao contrato do afretamento ou de transporte.

São competentes para julgar nas respectivas jurisdições, os juizes ou tribunais do porto de descarga ou, em sua falta, os do porto em que a embarcação teve que operar.

As avarias comuns ou grossas são regidas pela lei vigente no país em cujo porto se pratica sua liquidação e rateio.

É excetuado o referente às condições e formalidades do ato de avaria comum ou grossa, as quais ficam sujeitas à lei da nacionalidade da embarcação.

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

São competentes para julgar avarias comuns ou grossas, os juizes ou tribunais do país em cujo porto se pratica a liquidação e rateio, sendo nula toda deliberação que atribuir competência aos juizes ou tribunais de outro país.

TÍTULO VI NORMAS DE SEGURANÇA RELATIVAS AOS PORTOS REGIME DE ESTADIA NO PORTO CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

ARTIGO 63.- Regime Normativo. As normas de segurança a que as embarcações deverão se enquadrar, em cada porto em particular, serão

estabelecidas pela autoridade competente de cada país signatário, tendo presente as disposições estabelecidas no presente Protocolo.

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

CAPÍTULO II
DESPACHO DE CHEGADA, PERMANÊNCIA E DESPACHO DE SAÍDA DE
EMBARCAÇÕES
SEÇÃO I
CONTEÚDO E OBJETO DOS DOCUMENTOS

ARTIGO 65.- Documentos exigíveis. As autoridades competentes dos países signatários não exigirão à chegada ou saída de embarcações às quais é aplicado o presente Protocolo, a entrega de documentos além dos 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 não exigirão mais que os seguintes dados:

- a. Nome e descrição da embarcação;
- b. Nacionalidade da embarcação;
- c. Pormenores relativos 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 Nueva Palmira) sobre Aspectos Aduaneiros.

ARTIGO 68.- Lista de tripulação: conteúdo. Na lista da tripulação, as autoridades competentes dos países signatários não exigirão dados além dos seguintes:

- a. Nome e nacionalidade da embarcação;

- b. Sobrenome (s);
- c. Nomes;
- d. Nacionalidade;
- e. Posto/Graduação ou funções;
- f. Data e lugar de nascimento;
- g. Tipo e número do documento de identidade;
- h. Porto e data de chegada;
- 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 prestar serviço, ajustando-se a um itinerário regular, não tiver modificado a tripulação; nesse caso será apresentada uma declaração que conste tal situação.

ARTIGO 70.- Lista de Passageiros: conteúdo. Na lista de passageiros, as autoridades competentes não exigirão dados além dos seguintes:

- a. Nome e nacionalidade da embarcação;
- b. Sobrenome (s);
- c. Nome (s);
- d. Nacionalidade;
- e. Lugar de nascimento;
- f. Tipo e número do documento de identidade;
- g. Porto de embarque;
- h. Porto de desembarque; e
- i. 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 seu agente.

SEÇÃO 2

CÓPIAS A SEREM ENTREGUES

ARTIGO 72.- Chegada. À chegada ao porto de uma embarcação, as autoridades competentes dos países signatários não exigirão maior número de cópias que as seguintes:

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

ARTIGO 73.- Saída. À saída do porto da embarcação, as autoridades competentes dos países signatários não exigirão maior número de cópias que as seguintes:

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

SEÇÃO 3

DOCUMENTOS A SEREM EXIBIDOS E REQUISITOS A CUMPRIR

ARTIGO 74.- Documentos. A autoridade competente de cada país signatário poderá requerer toda a 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 subsequentes. Vencido tal prazo sem ter zarpado, solicitará um novo despacho e justificará o motivo para não ter saído do porto.

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

ARTIGO 77.- Arribada forçada. No caso de arribada forçada, o cumprimento das disposições sobre entrada e saída de porto será ajustado 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 observando o estabelecido no artigo anterior e a autoridade competente do porto deverá ser previamente informada.

ARTIGO 79.- Exceções. Não será formalizado despacho algum nas seguintes hipóteses:

- a. Quando as embarcações efetuarem escalas não relacionadas com sua operação comercial. Tais escalas não poderão exceder o lapso de trinta (30) horas, prorrogáveis a critério da autoridade competente quando as circunstâncias particulares do caso lhe aconselharem.
- b. Quando o rebocador deixar barcaças no porto continuando sua navegação. A agência apropriada formalizará, neste caso, o despacho de tais barcaças.

Em todos os casos, a autoridade competente do porto será previamente informada.

CAPÍTULO III REBOQUE, ATRACAÇÃO E PRATICAGEM NO PORTO

ARTIGO 80.- Disposição geral: não obrigatoriedade. O reboque de manobra e a praticagem não serão obrigatórios para as embarcações da Hidrovia navegando de forma independente ou em comboio de reboque ou empurre, exceto naqueles casos em que as condições de segurança do porto assim o requerem, de acordo ao disposto pela autoridade competente.

ARTIGO 81.- Exercício de Praticagem. A Praticagem nos portos da Hidrovia só será exercida por profissionais devidamente titulados e habilitados pelo país a que o porto pertença.

TÍTULO VII NORMAS PARA A PREVENÇÃO, REDUÇÃO E CONTROLE DA CONTAMINAÇÃO DAS ÁGUAS OCACIONADA POR NAVIOS, EMBARCAÇÕES E SUAS OPERAÇÕES NA HIDROVIA CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

ARTIGO 82.- Definições. Para fins do presente título se entende por:

- a. Ação Conjunta: o emprego de meios de vários países signatários sob um único mando.
- b. Contaminação: 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, incluindo a pesca, degradação da qualidade da água e redução dos atrativos naturais e recreativos.
- c. Descargas, hidrocarbonetos, substâncias nocivas líquidas, substâncias prejudiciais, águas sujas e lixos: tal como são definidas pelo Convênio Internacional para Prevenir a Contaminação pelos Navios de 1973, emendado pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).
- d. Resíduos perigosos: todo dejetos que possa produzir ou contribuir para produzir lesões ou doenças graves, inclusive com riscos de morte ou que constitua uma ameaça substancial à saúde humana ou para o meio ambiente, se for manipulado inadequadamente.
Pertence a este grupo qualquer material que apresente alguma das características seguintes: inflamabilidade, corrosividade, explosividade, reatividade, toxicidade ou bioacumulação.
- e. Alijamento: o ato de jogar voluntariamente na água bens materiais contaminantes, que possam comprometer as embarcações da Hidrovia e outras como à carga, com o fim de preservar a segurança daquelas.

- f. Incidente de contaminação: o fato que causa ou pode potencialmente causar uma descarga ou um alijamento de hidrocarbonetos ou de substâncias nocivas e que requeira a realização de uma operação imediata de luta, a fim de eliminar ou reduzir seus efeitos nocivos ao meio aquático, sobre os bens, a saúde humana ou o bem estar público.
- g. Mercadorias perigosas: aquelas mercadorias que em virtude de serem explosivas, gases comprimidos ou líquüefeitos, inflamáveis, combustíveis, venenosas, infectas, radioativas ou corrosivas, necessitam uma embalagem, marcas, manuseio isolado ou estiva especial.
- h. Plano de Contingência: a estrutura que possui cada país signatário para atuar frente um incidente de contaminação no meio aquático.
- i. Vertedura: tal como é definido pelo Convênio Internacional sobre a Preservação da Contaminação do Mar por Vertedura de Resíduos e outras Matérias, de 13 de novembro de 1972^{N.T.6}.
- j. Zona Especial: aquela zona da Hidrovia na qual estão proibidas as descargas de qualquer tipo que possa causar danos ao meio ambiente.

CAPÍTULO II

TRANSPORTE DE HIDROCARBONETOS, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS, SUBSTÂNCIAS PREJUDICIAIS E MERCADORIAS PERIGOSAS

ARTIGO 83.- Documentação. Os navios e as embarcações da Hidrovia ou outros que transportarem mercadorias perigosas apresentarão a notificação correspondente frente a autoridade competente, com antecipação à entrada no porto ou saída dele, cumprindo as formalidades estabelecidas por essa autoridade.

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

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

A autoridade competente de cada país signatário outorgará, quando necessário, os certificados e autorizações aplicáveis, de acordo com a modalidade de Transporte.

ARTIGO 84.- Informação de Sinistros. As embarcações da Hidrovia ou outras que sofrerem avarias ou outros sinistros que envolvam hidrocarbonetos ou mercadorias perigosas transportadas por água, em águas de jurisdição de um país signatário, informarão de imediato tal circunstância à autoridade competente de tal país, ajustando suas ações de acordo com as normas existentes sobre tais

⁶ N.T. Convenção de Londres, de 1972.

emergências, que deverão ser complementadas com diretivas que para esses casos determine tal autoridade.

ARTIGO 85.- Transporte, Embalagem e Separação de Mercadorias Perigosas e Contaminantes em Vultos. O transporte, embalagem, marcação e separação de mercadorias perigosas e contaminantes em vultos é regido, conforme o caso, pelas disposições do Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (Código IMDG) e pelo Anexo II^{N.T.7} da MARPOL 73/78.

ARTIGO 86.- Transporte de Mercadorias Sólidas Perigosas a Granel. O transporte de mercadorias sólidas a granel é regido pelas disposições correspondentes do Apêndice B do Código IMDG^{N.T.7}.

ARTIGO 87.- Transporte de Produtos Líquidos Químicos Perigosos a Granel. O transporte de produtos químicos líquidos a granel é regido, conforme o caso, pelo Código para a construção e equipamento de navios que transportarem produtos químicos perigosos a granel (Código CGrQ), pelo Código Internacional para a construção e equipamento de navios que transportarem produtos químicos perigosos a granel (Código CIQ) ou pelo Anexo II do MARPOL 73/78, aprovado pela Organização Marítima Internacional (OMI).

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

ARTIGO 88.- Transporte de Gases Liqüefeitos a Granel. O transporte de gases liqüefeitos a granel é regido, conforme o caso, pelo Código Internacional para a construção e equipamentos de navios que transportam gases liqüefeitos a granel (Código CIG), pelo Código para a Construção e equipamentos de navios que transportam gases liqüefeitos a granel ou pelo Código para navios existentes que transportam gases liqüefeitos a granel, aprovados pela Organização Marítima Internacional (OMI).

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

ARTIGO 89.- Transporte de Hidrocarbonetos. O transporte de hidrocarbonetos é regido, quando aplicável, pelo Anexo I da MARPOL 73/78.

CAPÍTULO III TRANSPORTE E VERTEDEURA

⁷ N.T. A Ata de Retificação Constante das páginas 65 a 68, altera o artigo 85 de “Anexo II” para “Anexo III” e o artigo 86 de “Apêndice B do Código IMDG” para “Apêndice B do Código CCG”.

ARTIGO 90.- Proibição. Fica proibido o transporte por água na Hidrovia de dejetos perigosos, como assim também a vertedura de todo tipo de dejetos e outras matérias.

CAPÍTULO IV REGIME DAS DESCARGAS

ARTIGO 91.- Proibição de Descargas. Ficam proibidas as descargas de:

- a. Hidrocarbonetos provenientes da operação das embarcações da Hidrovia ou outras;
- b. Substâncias nocivas líquidas transportadas a granel procedentes de operações de limpeza e deslastre de tanques;
- c. Águas sujas; e
- d. Lixos

ARTIGO 92.- Instalações de Recebimento. A evacuação das substâncias indicadas no artigo 91 deverá ser realizada nas instalações portuárias ou nos serviços de recebimento habilitados para esses fins. As autoridades competentes dos países signatários determinarão as medidas para que as citadas instalações estejam disponíveis e em funcionamento tão logo que seja possível.

ARTIGO 93.- Regime Temporário de Descargas. Até que os países signatários habilitem instalações portuárias ou serviços de recebimento que satisfaçam as necessidades operativas das embarcações da Hidrovia ou outras, poderão ser realizadas descargas de acordo com as normas que se acordem. Essas descargas não poderão ser feitas nas Zonas Especiais que serão estabelecidas por cada país signatário ou em seu conjunto, conforme a situação. O estabelecimento de tais Zonas Especiais deverá ter um fundamento ecológico e sua localização será informada aos demais países signatários.

ARTIGO 94.- Exceções à Proibição de Descargas. São excetuadas do regime previsto no artigo 91:

- a. As descargas ou as verteduras que se efetuarem para salvar vidas humanas ou para proteger a segurança da embarcação da Hidrovia ou outra e sempre que forem tomadas todas as precauções razoáveis para reduzir ao mínimo tais descargas ou verteduras;
- b. As descargas ou as verteduras por avarias da embarcação da Hidrovia ou de outra embarcação ou de seus equipamentos, sempre que não tiver havido culpa ou intenção de produzir a avaria; e
- c. As descargas ou as verteduras por operações de luta contra incidentes de contaminação.

CAPÍTULO V LUTA CONTRA INCIDENTES DE CONTAMINAÇÃO

ARTIGO 95.- Incidentes de Contaminação. Os países signatários promoverão a redução no maior grau possível dos riscos de incidentes de contaminação mediante ações tendentes a aumentar a segurança das operações que possam contaminar 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 ditar em relação a prevenção de incidentes de contaminação, com vistas a 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 de forma complementar, a fim 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 incidentes de contaminação sujeitos a sua jurisdição.

Naqueles trechos da Hidrovia onde mais de um país signatário exerça jurisdição, assumirá o controle das operações o país a que corresponde 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 incidentes de contaminação.

Quando, por qualquer causa, a autoridade de tal país não possa iniciar ou continuar as operações de luta contra incidentes de contaminação, comunicará imediatamente às autoridades dos outros países signatários e solicitará que outra autoridade assumira 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, ao mesmo tempo que fornecerá as informações disponíveis sobre seu desenvolvimento. Os países aos quais for solicitada essa colaboração, ajudarão com os meios adequados que disponham.

Quando uma autoridade tomar conhecimento da existência de um incidente de contaminação sujeito à jurisdição de outro país signatário, comunicará imediatamente a este e poderá iniciar as operações de luta até que a autoridade de tal país assumira o controle das operações ou o delegue expressamente.

ARTIGO 99.- Ações legais. Os países signatários estabelecerão um regime de reembolso pelos gastos que exijam as operações de luta contra a contaminação produzida pelas embarcações da Hidrovia ou outras, sobre uma base que assegure garantias suficientes de cobrança.

Cada país signatário poderá reclamar no âmbito administrativo e acionar judicialmente o responsável de um incidente de contaminação a fim de obter o reembolso dos gastos em que tiver incorrido durante a execução das operações de luta contra incidentes de contaminação, seja por uma ação conjunta ou que os países signatários tenham atuado de forma separada.

Quando um país signatário tiver requerido colaboração de outro, e este não tiver obtido o pagamento na esfera administrativa por parte do responsável, a fim de obter o reembolso dos gastos em que tiver incorrido, tais gastos serão reembolsados pelo país signatário requerente, o qual poderá reclamar no âmbito administrativo ou judicial contra o responsável do incidente de contaminação

ARTIGO 100.- Identificação dos Responsáveis. Quando ocorrer um incidente de contaminação, os países signatários investigarão em suas respectivas jurisdições a fim de identificar os responsáveis pelo mesmo e prestarão cooperação para facilitar essa identificação.

CAPÍTULO VI ENTRADA EM VIGOR

ARTIGO 101.- Oportunidade de Aplicação. Os países signatários buscarão o estabelecimento gradual das normas deste Título, que deverão estar totalmente vigentes, o mais tardar em 31 de dezembro de 1994.

TÍTULO 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 autenticadas aos Governos dos países signatários.

EM FÉ DO QUE, os respectivos Plenipotenciários subscrevem o presente Protocolo no Vale 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 espanhol e português, sendo ambos textos igualmente válidos.

Pelo Governo da República Argentina:
Tella

Guido Di

Pelo Governo da República de Bolívia:
Maclean

Ronald

Pelo Governo da República Federativa do Brasil:
Lafer

Pelo Governo da República do Paraguai:
Vaesken

Pelo Governo da República Oriental do Uruguai:
Espiell

Celso

Alexis Frutos

Héctor Gros

APÊNDICE I

Modelo de Certificado de Segurança da Navegação para as Embarcações da Hidrovia
(atualizado)

CERTIFICADO DE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO PARA EMBARCAÇÕES DA HIDROVIA

(Sinete Oficial)

| |
|--------------------------|
| N° DE CERTIFICADO |
| |

Expedido em virtude das disposições do **PROTOCOLO SOBRE
SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO AO ACORDO DE “SANTA CRUZ DE LA
SIERRA” E SEUS REGULAMENTOS.**

Com a Autoridade conferida pelo Governo de

.....
(nome do Estado)

por
(Autoridade ou organização que expede o Certificado)

| NOME DA EMBARCAÇÃO | MATRÍCULA | INDICATIVO DE CHAMADA |
|---------------------------|------------------|------------------------------|
| | | |

| SERVIÇOS DA EMBARCAÇÃO | TIPO | BATIMENTO DA QUILHA (DATA) |
|-------------------------------|-------------|---------------------------------------|
| | | |

| COMPRIMENTO DE ARQUEAÇÃO | ARQUEAÇÃO BRUTA | ARQUEAÇÃO LÍQUIDA | BORDA LIVRE (mm) |
|-------------------------------------|----------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| | | | |

| TIPO E MARCA DO MOTOR | NÚMERO DO MOTOR | POTÊNCIA PROPULSORA | POTÊNCIA ELÉTRICA NOMINAL |
|----------------------------------|----------------------------|--------------------------------|--|
| | | | |

| MATERIAL DO CASCO | CARGA DE CONVÉS SIM/NÃO | MERCADORIAS PERIGOSAS SIM/NÃO | NÚMERO MÁXIMO DE PASSAGEIROS |
|------------------------------|--|--|---|
| | | | |

CERTIFICA-SE:

Que a Embarcação foi objeto de inspeção de acordo com o prescrito no Regulamento de Vistorias, Inspeções e Certificados para embarcações da Hidrovia, e que tal inspeção, expõe que o estado da estrutura, as máquinas e o equipamento é satisfatório, e que a Embarcação, cumpre com as prescrições pertinentes nas regulamentações vigentes.

O presente Certificado, de data base, será válido até a data de vencimento indicada, sujeito à realização das Vistorias Intermediárias ou Periódicas que se estabelecem no dorso.

Expedido em

.....
(Lugar e data de expedição do Certificado)

(Carimbo da Autoridade expedidora)

.....

.....

(Assinatura e nome claro do funcionário

autorizado)

Vencimento:

(Dorso do Certificado)

VISTORIAS INTERMEDIÁRIAS E PERIÓDICAS

CERTIFICA-SE que a Embarcação foi objeto de Vistoria de acordo com o prescrito no Regulamento de Vistorias, Inspeções e Certificados para embarcações da Hidrovia e as regulamentações pertinentes.

Primeira vistoria Intermediária entre o e o(*) Assinado
Lugar
Data

(Carimbo da Autoridade)

(**) Primeira vistoria Periódica entre o e o(*) Assinado
Lugar
Data

(Carimbo da Autoridade)

Segunda vistoria Intermediária entre o e o(*) Assinado
Lugar
Data

(Carimbo da Autoridade)

(**) Segunda vistoria Periódica entre o e o(*) Assinado
Lugar
Data

(Carimbo da Autoridade)

Observações:

.....
.....
.....
.....

(*) Indicar datas limites do período de revalidações.

(**) Somente aplicável a embarcações de passageiros.

APÊNDICE II

MODELO DE CERTIFICADO DE TRIPULAÇÃO 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 SERVIÇO | MATRÍCULA | BANDEIRA |
|-------------------------------|-----------|----------|
|-------------------------------|-----------|----------|

A autoridade competente certifica que, de acordo com as normas vigentes, que regulam as tripulações de segurança das embarcações de matrícula nacional, empregadas em navegação na Hidrovia, a embarcação dispõe de pessoal suficiente para garantir sua segurança, sempre que levar a tripulação em número e funções não inferior ao que se estabelece abaixo:

| FUNÇÕES | NÚMERO |
|---------|--------|
|---------|--------|

ANEXO I

APÊNDICE II

MODELO DO CERTIFICADO DE BORDA LIVRE PARA NAVIOS DA HIDROVIA

N° DO CERTIFICADO

| | | |
|----------------------|------------------|------------------------|
| NOME DO NAVIO | MATRÍCULA | ARQUEAÇÃO TOTAL |
|----------------------|------------------|------------------------|

O certifica que o navio acima mencionado possui medição de borda livre de acordo e foram verificadas suas marcas, que se encontram de acordo com os valores regulamentares abaixo especificados:

| | |
|-------------|---------------------------------------|
| B.L. | MEDIDO DESDE A LINHA DO CONVÉS |
|-------------|---------------------------------------|

mm.

O presente certificado ficará automaticamente caduco ao se introduzir modificações que variem as condições de sua medição ou o:

VENCIMENTO:

Expedido em , de de 19.....

ALADI/AAP/A14TM/5.2/ACR1
6 de julho de 1993

ATA DE RETIFICAÇÃO DE 23 DE JUNHO DE 1993 DO PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE FLUVIAL PELA HIDROVIA PARAGUAI - PARANÁ

Na cidade de Montevideu, aos vinte e três dias do mês de junho de mil novecentos e noventa e três, esta Secretaria Geral no uso das faculdades que lhe confere a Resolução 30 do Comitê de Representantes em seu artigo primeiro, como depositária dos Acordos e Protocolos subscritos pelos Governos dos países membros da Associação, e o estabelecido no seu artigo terceiro, faz constar:

Primeiro.- Que a Representação do Brasil comunicou a existência de um erro, por deslize, no Protocolo Adicional sobre Navegação e Segurança do Acordo sobre Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai - Paraná, subscrito entre seu Governo e os Governos da Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai com data de 26 de junho de 1992.

Segundo.- Que o erro consiste em que Artigo 86 faz referência ao “Apêndice B do Código IMDG”, quando na realidade devia estar se referindo ao “Apêndice B do Código CCG”.

Terceiro.- Que a Secretaria Geral, por Memorando DAC/102/93, de 17 de junho de 1993, pôs o fato em conhecimento das Representações da Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai, fixando um prazo de três dias úteis para apresentar discordância.

Quarto.- Que transcorrido o prazo mencionado e não havendo recebido objeção alguma, esta Secretaria Geral procedeu a cancelar no Artigo 86 do Protocolo Adicional sobre Navegação e Segurança do Acordo sobre Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai - Paraná, o Código “IMDG”, intercalando no seu lugar o Código “CCG”.

E para constar, esta Secretaria Geral lavra a presente Ata de Retificação no lugar e data indicados, nos correspondentes originais nos idiomas espanhol e português, sendo ambos textos igualmente válidos.

CAPÍTULO II
TRANSPORTE DE HIDROCARBONETOS, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS
LÍQUIDAS, SUBSTÂNCIAS PREJUDICIAIS E MERCADORIAS PERIGOSAS

ARTIGO 83.- Documentação. Os navios e as embarcações da Hidrovia ou outras que transportarem mercadorias perigosas apresentarão a notificação correspondente frente a autoridade competente, com antecipação à entrada no porto ou saída dele, cumprindo as formalidades estabelecidas por essa autoridade.

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

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

ARTIGO 84.- Informação de Sinistros. As embarcações da Hidrovia ou outras que sofrerem avarias ou outros sinistros que envolvam hidrocarbonetos ou mercadorias perigosas transportadas por água, em águas de jurisdição de um país signatário, informarão de imediato tal circunstância à autoridade competente de tal país, ajustando suas ações de acordo com as normas existentes sobre tais emergências, que deverão ser complementadas com diretivas que para esses casos determine tal autoridade.

ARTIGO 85.- Transporte, Embalagem e Separação de Mercadorias Perigosas e Contaminantes em Vultos. O transporte, embalagem, marcação e separação de mercadorias perigosas e contaminantes em vultos é regido, conforme o caso, pelas disposições do Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (Código IMDG) e pelo Anexo III da MARPOL 73/78.

ARTIGO 86.- Transporte de Mercadorias Sólidas Perigosas a Granel. O transporte de mercadorias sólidas a granel é regido pelas disposições correspondentes do Apêndice B do Código CCG.