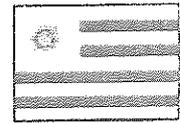


COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO DE LA PLATA



REGLAMENTO DE USO Y NAVEGACIÓN DEL CANAL MARTÍN GARCÍA



COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL
RÍO DE LA PLATA

REGLAMENTO DE USO y NAVEGACIÓN
DEL CANAL MARTÍN GARCIA

(REMAGA)

2019

-ÍNDICE GENERAL-

PLANILLA DE CORRECCIONES

CAPÍTULO I

EL CANAL MARTÍN GARCÍA.

| | | |
|------|---|--------|
| 1.1 | El Canal – Generalidades | Pág. 5 |
| 1.2 | Ámbito de Aplicación | Pág. 6 |
| 1.3 | Diseño y uso del Canal | Pág. 6 |
| 1.4 | Libertad de Navegación | Pág. 6 |
| 1.5 | Autoridades Marítimas | Pág. 6 |
| 1.6 | Competencia de los Servicios de Hidrografía | Pág. 6 |
| 1.7 | Mareógrafos | Pág. 6 |
| 1.8 | Derechos de los Usuarios | Pág. 7 |
| 1.9 | Obligaciones de los Usuarios | Pág. 7 |
| 1.10 | Derechos del Administrador del Canal. | Pág. 8 |
| 1.11 | Obligaciones del Administrador del Canal | Pág. 8 |

CAPÍTULO II

LA NAVEGACIÓN EN EL CANAL MARTÍN GARCÍA

| | | |
|------|--|---------|
| 2.1 | Objeto | Pág. 11 |
| 2.2 | Competencia de las Autoridades Marítimas | Pág. 11 |
| 2.3 | Seguridad de la Navegación | Pág. 11 |
| 2.4 | Normas Generales | Pág. 11 |
| 2.5 | Practicaje | Pág. 12 |
| 2.6 | Responsabilidades | Pág. 12 |
| 2.7 | Prohibiciones | Pág. 12 |
| 2.8 | Velocidad de Navegación en el Canal | Pág. 13 |
| 2.9 | Margen de Seguridad bajo la quilla (MBQ) | Pág. 13 |
| 2.10 | Navegación de buques mayores a 245 mts. de eslora ó 32,6 mts. de manga | Pág. 13 |
| 2.11 | Zonas habilitadas para Cruces | Pág. 14 |
| 2.12 | Normas de Seguridad para Cruces en el canal y franqueo. | Pág. 16 |
| 2.13 | Zonas de Fondeo | Pág. 16 |
| 2.14 | Comunicaciones a las Autoridades Marítimas. | Pág. 17 |
| 2.15 | Operaciones de Dragas y Balizadores. | Pág. 17 |

CAPÍTULO III

LAS COMUNICACIONES EN EL CANAL MARTÍN GARCÍA

| | |
|--|---------|
| 3.1 Denominación y Objeto | Pág. 20 |
| 3.2 Competencia de las Autoridades Marítimas en los Sistemas de Comunicaciones | Pág. 20 |
| 3.3 Componentes del Sistema | Pág. 21 |
| 3.4 Canales y frecuencias | Pág. 21 |
| 3.5 Información de los Centros de Control. | Pág. 22 |
| 3.6 Idioma | Pág. 22 |
| 3.7 Escucha de los Buques | Pág. 22 |
| 3.8 Procedimiento de Comunicaciones | Pág. 22 |
| 3.9 Comunicaciones a cursar por buque a un Centro de Control componente del SECOSEMAGA | Pág. 22 |
| 3.10 Prioridad en las Comunicaciones | Pág. 24 |
| 3.11 Otras Comunicaciones | Pág. 25 |
| 3.12 Comunicaciones a los Centros de Control. | Pág. 25 |
| 3.13 Servicios de Difusión de las Estaciones Costeras | Pág. 25 |
| 3.14 Disposiciones Complementarias | Pág. 26 |

CAPÍTULO IV

EL PEAJE EN EL CANAL MARTÍN GARCÍA

| | |
|---|---------|
| 4.1 Aplicación del Peaje | Pág. 28 |
| 4.2 Estructura de la Tarifa de Peaje | Pág. 28 |
| 4.3 Publicidad – Lugar de cumplimiento de la obligación | Pág. 29 |
| 4.4 Facturación del Peaje | Pág. 29 |
| 4.5 Pago de las Facturas | Pág. 29 |
| 4.6 Solidaridad | Pág. 30 |
| 4.7 Recibo de Pago | Pág. 30 |
| 4.8 Correspondencia | Pág. 30 |

ANEXO I

DEFINICIONES GENERALES y ABREVIATURAS

| | |
|-----------------------------|---------|
| Definiciones y abreviaturas | Pág. 31 |
|-----------------------------|---------|

CAPÍTULO I

EL CANAL MARTÍN GARCÍA

CAPÍTULO I

EL CANAL MARTÍN GARCÍA

1.1 El Canal – Generalidades

A los fines de este Reglamento, se denomina Canal Martín García al tramo comprendido entre el Km. 39 del Río de la Plata (Barra del Farallón, latitud Sur 34° 40' 927 y longitud Oeste 57° 57'403), y el Km. 0 del Río Uruguay. (Paralelo de Punta Gorda, Km. 145,5 del Río de la Plata).

Tiene una longitud de 106,5 km y se encuentra señalizado en toda su extensión por boyas laterales sistema IALA región B, ubicadas aproximadamente a 40 m del pie del talud.

Presenta un ancho de solera que oscila entre 110 y 90 m. en su tramos dragados del km 39 al km 116

Comprende los canales o pasos enumerados de Sur a Norte como:

| | | | |
|--------------------|----------|----|----------------------|
| Barra del Farallón | km 39 | al | km 54,8 |
| Paso del Farallón | km 54,8 | al | km 67,3 |
| Barra de San Pedro | km 67,3 | al | km 75,4 |
| Paso de San Juan | km 75,4 | al | km 83,8 |
| Pozos de San Juan | km 83,8 | al | km 93,0 |
| Canal Nuevo | km 93,0 | al | km 104,2 |
| Canal del Infierno | km 104,2 | al | km 111,4 |
| Canal del Este | km 111,4 | al | km 122,0 |
| Canal Principal | km 122,0 | al | km 0 del río Uruguay |

Su administración y recaudación de peaje lo realiza la Comisión Administradora del Río de la Plata, con domicilio en la calle Paraguay 577, 4° Piso A de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina y en la calle Italia 574 de la ciudad de Colonia del Sacramento, República Oriental del Uruguay.

Por mandato de los Estados Parte la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) es el Administrador del Canal y reglamenta su utilización, con la facultad de dictar normas regulatorias para toda persona física o jurídica que utilice el área del Canal, en todo o en parte, con buques propios o de terceros, por sí o por sus representantes. El cumplimiento de este Reglamento y de las demás normas que dicte la CARP será exigible, indistintamente, al Armador del buque, a su Capitán y al Agente Marítimo.

El ingreso del buque al área del Canal implicará el conocimiento y aceptación de las condiciones contenidas en este Reglamento (R.E.M.A.G.A).

Este Reglamento se entenderá complementario de las normas internacionales y las contenidas en los ordenamientos jurídicos de los Estados Parte que rigen la materia de la navegación, en particular, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar – Capítulo V – SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SOLAS).

1.2 Ámbito de Aplicación

El ámbito de aplicación de este Reglamento es el del Canal Martín García tal cual es definido en el artículo anterior, e incluye una franja de 250 metros a cada lado del eje longitudinal de la traza del Canal dragado.

1.3 Diseño y Uso del Canal

El canal ha sido diseñado y construido de una sola vía para buques de hasta 245 metros de eslora y 32,60 metros de manga y se encuentra dragado a una profundidad mínima de 10,36 (34 pies) al plano de reducción del límite inferior de la medida de todas las bajamares (LIMB).

Para las zonas de fondo duro (roca) que se detallan a continuación, ha sido dragado a 11,58 metros (38 pies) al 0 LIMB, según se detalla.

Entre el km 62,3 y el km 64,9
Entre el km 69,6 y el km 70,2
Entre el Km 92,8 y el km 94,8

Se permitirá la navegación de buques de dimensiones diferentes, con las limitaciones que figuran en el Artículo 2.10.

En el Artículo 2.11, se han establecido zonas de cruce con las restricciones que constan en el mismo.

1.4 Libertad de Navegación

La navegación será libre para los buques de bandera uruguaya y argentina, así como para los de terceras banderas, sujeta a las normas que las reglamentan.

1.5 Autoridades Marítimas

Son Autoridades Marítimas, la Prefectura Naval Argentina (PNA) y la Prefectura Nacional Naval de la República Oriental del Uruguay (PNN).

1.6 Competencia de los Servicios de Hidrografía

La seguridad náutica, como servicio público correspondiente al Área del Canal, es competencia del Servicio de Hidrografía Naval del Ministerio de Defensa de la República Argentina (SHN), y del Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada de la República Oriental del Uruguay (SOHMA).

1.7 Mareógrafos

La CARP dispone de mareógrafos ubicados en Pilote Norden, Puerto Comercial de Colonia, Muelle de Montes del Plata (Conchillas) y en Carmelo (Arroyo Las Vacas).

Las alturas de marea son brindadas a través del sitio WEB de la CARP y de las Autoridades Marítimas de Argentina y Uruguay, así como datos de dirección y velocidad de viento.

1.8 Derechos de los Usuarios

Son derechos de los Usuarios:

- 1.8.1 La navegación en el Canal en las condiciones establecidas en este Reglamento.
- 1.8.2 Solicitar y obtener toda la información disponible para la navegación en el Canal.
- 1.8.3 Obtener de la Autoridad Marítima competente, antes de ingresar al Área del Canal los siguientes datos:
 - Buques en navegación en ambos sentidos en todo el ámbito de aplicación de este Reglamento.
 - Calado máximo, rumbo y velocidad de esos buques.
 - Información de su posición estimada.
 - Posición y previsiones de los buques fondeados dentro del área del Canal.
 - Novedades que pudieran afectar la navegación segura del buque.
- 1.8.4 Obtener, antes de ingresar al área del Canal:
 - Cartas y Publicaciones Náuticas Oficiales actualizadas.
 - Radioavisos Náuticos y Avisos a los Navegantes en vigor para el ámbito de aplicación del presente Reglamento.
 - Cualquier otra información disponible que pueda ser de utilidad para la navegación segura del buque.
- 1.8.5 Obtener durante el curso de su navegación en el área del Canal:
 - Actualización de la información precedente.
 - Datos de vientos (velocidad y dirección) y altura de aguas (marea).

1.9 Obligaciones de los Usuarios

Es obligación de los Usuarios:

- 1.9.1 Cumplir todas las normas legales y reglamentarias que regulen el uso del Canal de Navegación y sus instalaciones.
- 1.9.2 Pagar en tiempo y forma la tarifa de peaje que corresponda.
- 1.9.3 Conducirse con el cuidado y diligencia necesarios para evitar producir daños al Canal y a sus instalaciones.
- 1.9.4 Resarcir por los daños y perjuicios que por su culpa se produzcan al Canal de Navegación y sus instalaciones o a terceros.
- 1.9.5 Cumplir con todos los procedimientos de comunicaciones que figuran en el Capítulo III del presente Reglamento.

- 1.9.6 Denunciar ante la Autoridad Marítima competente toda novedad que pueda afectar la navegación y comunicarla al Administrador del Canal a la brevedad.
- 1.9.7 Extraer, remover o demoler el buque, artefacto naval o restos náuticos, que constituyan un obstáculo o peligro para la navegación, aplicando las normas legales que regulan cada caso.

1.10 Derechos del Administrador del Canal

Es derecho del Administrador del Canal:

- 1.10.1 Convenir con los Usuarios las modalidades de pago de la tarifa de peaje, según las normas fijadas por la CARP.
- 1.10.2 En caso de discrepancias en los datos aportados por las certificaciones que presente el Armador o Agencia Marítima, el Administrador del Canal decidirá fundadamente qué datos utilizará para la determinación de las tarifas de peaje que facturará a los Usuarios.
- 1.10.3 Reclamar y percibir las indemnizaciones que le correspondan por los daños producidos al Canal o a sus instalaciones accesorias.

1.11 Obligaciones del Administrador del Canal

Es obligación del Administrador del Canal:

- 1.11.1 Responder las consultas que formule la Autoridad Marítima respecto de la utilización del Canal por buques que excedan las dimensiones establecidas en el Artículo 2.10 del presente reglamento
- 1.11.2 Cobrar a los Usuarios, la tarifa de peaje y los eventuales recargos por mora.
- 1.11.3 Promover las acciones administrativas o judiciales que sea menester para obtener de los Usuarios el cobro de las tarifas de peaje.
- 1.11.4 Mantener una continua vigilancia del Canal y sus instalaciones para asegurar su mejor utilización.
- 1.11.5 Informar a las Autoridades Marítimas y a los Servicios de Hidrografía toda novedad que pudiera afectar la navegación, incluyendo las obras y trabajos que realice o prevea realizar en el área del Canal.
- 1.11.6 Mantener y conservar un registro permanente de las sugerencias y quejas de los Usuarios.
- 1.11.7 Proporcionar a los Usuarios toda información que éstos puedan requerir relativa a las normas y reglamentaciones vigentes para el uso del Canal.
- 1.11.8 A efectos de brindar a los Usuarios un eficiente servicio público de seguridad náutica, responder a las consultas que formulen los Servicios de Hidrografía competentes, respecto de los datos hidrográficos, la señalización y cualquier otra ayuda a la navegación dentro del Área del Canal.

- 1.11.9 Reparar cualquier daño que se detecte o sea denunciado, para restablecer en el menor tiempo posible las condiciones de navegación afectadas.
- 1.11.10 Mantener a disposición de los Usuarios y publicar en su sitio Web, los Planos de relevamiento y perfiles batimétricos de toda la traza del canal.
- 1.11.11 Suministrar a los Servicios de Hidrografía, la información necesaria para la producción de la cartografía para la navegación del Canal Martín García.
- 1.11.12 Suministrar a los Servicios de Hidrografía, las novedades que surjan del sistema de balizamiento a fin que sea comunicada por los canales correspondientes a los Usuarios de Canal.

CAPÍTULO II

LA NAVEGACIÓN EN EL CANAL MARTÍN GARCÍA

CAPÍTULO II

LA NAVEGACIÓN EN EL CANAL MARTÍN GARCÍA

2.1 Objeto

Establecer el ordenamiento operativo que regule la navegación en el área del Canal, con el fin de contribuir a la seguridad de la navegación y a la prevención y control / mitigación de la contaminación del Medio Ambiente.

2.2 Competencia de las Autoridades Marítimas

El poder de policía, la seguridad de la navegación, el ordenamiento de tráfico, las comunicaciones de seguridad y la prevención de la contaminación, corresponderán a cada Autoridad Marítima de acuerdo a la siguiente disposición de las Zonas Operativas:

ZONA S1

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA (PNA)

Es la comprendida desde el Km 39 (Barra del Farallón) hasta el Km 93

ZONA N2

PREFECTURA NACIONAL NAVAL DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY (PNN)

Es la comprendida desde el Km 93 hasta el Km 145,5 (Paralelo de Punta Gorda Km 0 del Río Uruguay).

El límite demarcatorio será la línea perpendicular al eje del Canal que pasa por el punto que corresponde a la posición geográfica que a continuación se detalla:

Latitud: 34° 14' 40" Sur

Longitud: 58° 04' 02" Oeste

Frente a situaciones de controversias o discrepancias en la interpretación o aplicación del presente reglamento o del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, la Comisión Administradora del Río de la Plata será quien dirima la cuestión.

2.3 Seguridad de la navegación

Sin perjuicio de las previsiones de este Reglamento, la navegación del Canal se regirá por el CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES (COLREG), Londres 1972 y sus enmiendas.

2.4 Normas generales

2.4.1 Todo buque amarrado a un buque fondeado se considerará también fondeado.

- 2.4.2 Los buques que estén en condiciones de navegar fuera del Canal solamente podrán utilizar éste cuando no lo hagan otros buques que por su calado sólo puedan navegar dentro de él.
- 2.4.3 Los buques que ingresen al Canal deberán adoptar todas las precauciones necesarias para no interferir la navegación de los demás buques que se encuentren en el mismo. La maniobra deberá hacerse con el menor ángulo posible en relación con la dirección general del tráfico, evitando que los buques que navegan en el Canal deban maniobrar para prevenir abordajes, varaduras u otros accidentes.
- 2.4.4 Los buques que maniobren para salir del Canal deberán hacerlo de manera de no interferir la navegación de los demás buques que lo utilicen.
- 2.4.5 La navegación en el Canal será considerada "en canales angostos", con los alcances previstos en la Regla 9 del CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES 1972 (COLREG 1972).
- 2.4.6 El cruce transversal del Canal se deberá hacer lo más perpendicular posible a su eje longitudinal y con la precaución necesaria para no interferir la navegación.
- 2.4.7 Los buques que naveguen el Canal deberán mantener alistados, tripulantes y el equipo necesario para fondear de inmediato en el momento en que ello se requiera.
- 2.4.8 Los buques que naveguen en el mismo sentido deberán mantener una distancia mínima entre ellos de 1 milla náutica.

2.5 Practicaje

El practicaje es obligatorio y debe regirse según las normas establecidas por las autoridades correspondientes de ambos Estados Parte, lo previsto en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y sus Normas Complementarias.

2.6 Responsabilidades

Las normas generales enunciadas precedentemente no eximen a los Capitanes de adoptar las demás previsiones necesarias para resguardar la seguridad del buque y de terceros, en particular en caso de condiciones meteorológicas desfavorables o cualquier otra circunstancia que pudiera representar un peligro al buque propio o a la navegación en general.

2.7 Prohibiciones

Está prohibido en toda el Área del Canal:

- 2.7.1 Fondear en el Canal de Navegación o permanecer detenido en el mismo, salvo por causas fortuitas o de fuerza mayor; como así también realizar cualquier tarea, operación o maniobra que pueda poner en riesgo la seguridad de la navegación.

- 2.7.2 Navegar a velocidades que puedan resultar peligrosas para la navegación del buque propio o de terceros, dentro del Canal o fuera de él.
- 2.7.3 Iniciar la navegación con visibilidad reducida a menos de 1000 metros.
- 2.7.4 Realizar dentro del Canal operaciones de alijo o de complemento de carga.
- 2.7.5 El cruce en todas las curvas del Canal, y fuera de las zonas habilitadas en el Artículo 2.11
- 2.7.6 La descarga de hidrocarburos, de mezclas que los contengan y de productos tóxicos que afecten el medio acuático, en un todo de acuerdo con el Convenio MARPOL73/78 y sus modificaciones del que ambos Estados son parte.
- 2.7.7 Las operaciones de alijo y la descarga de cualquier sustancia nociva, de las mezclas que las contengan y el lavado de tanques que conserven residuos de ellas.
- 2.7.8 Cualquier clase de vertimiento.

2.8 Velocidad de Navegación en el Canal

La velocidad deberá mantenerse en todo momento entre la mínima que permita el buen gobierno del buque y la máxima que asegure el cuidado del Canal y sus instalaciones.

Asimismo los buques desarrollarán velocidades que permitan la navegación segura, teniendo particularmente en cuenta la curva del empalme del km 39, el cruce de buques de alta velocidad en la ruta Colonia - Buenos Aires, y la existencia de fondos duros (roca) en los tramos que se detallan en el Artículo 1.3, el cruce entre buques y la navegación próxima a los veriles.

2.9 Margen de Seguridad bajo la quilla (MBQ)

Todos los buques que utilicen el Canal deberán navegar sin excepción, con un margen bajo la quilla (MBQ), no inferior a los 0,60 mts. (2 pies), incluyendo aquellos que figuran en el Art. 2.10.

2.10 Navegación de buques mayores a 245 mts. de eslora o 32,60 mts. de manga.

Se permitirá navegar a buques mayores a 245 mts. de eslora ó 32,60 mts. de manga para lo cual deberán contar con una marea de por lo menos de 0,60 mts. (2 pies), sobre el cero LIMB y con las limitaciones de calado y condiciones hidrometeorológicas que figuran en las Tablas I y II.

TABLA I

CALADOS DE LOS BUQUES DE ACUERDO A SUS DIMENSIONES

| CALADOS ADMISIBLES | ESLORA | MANGA |
|---------------------------|--------------------------|------------------------------|
| 9,45 mts. (31 pies) | >245 mts. hasta 255 mts. | hasta 32, 60 mts. |
| 9,14 mts. (30 pies) | >245 mts. hasta 255 mts. | >32, 60mts. hasta 35,00 mts. |
| 8,84 mts. (29 pies) | >255 mts. hasta 266 mts. | >35,00 mts. hasta 41,00 mts. |
| 8,53 mts. (28 pies) | >266 mts. hasta 277 mts. | >41,00 mts. hasta 44,00 mts. |

Los calados máximos serán calculados teniendo en cuenta los distintos factores y efectos evolutivos que incidan para su determinación.

Para el caso en que un buque posea un calado menor al que se le permite en la Tabla I de acuerdo a sus dimensiones, la altura de marea mínima, podrá ser disminuida hasta un máximo de 0,30 mts. sobre el cero.

TABLA II

CONDICIONES HIDROMETEOROLÓGICAS LÍMITES

| | |
|-------------------|--|
| Visibilidad | Buena no inferior a 8 kms. |
| Viento intensidad | Máximo 25 Kms./ Hora (Escala Beaufort 4) |
| Viento dirección | De los Sectores: E; SE; S y NW; W; SW |

Para la navegación de buques de mayores dimensiones que las indicadas en la TABLA I, los Usuarios deberán presentar con suficiente antelación, la documentación y los estudios técnicos correspondientes para su análisis por parte de las Autoridades Marítimas y de corresponder su autorización por el Administrador del Canal. Asimismo tanto las Autoridades Marítimas como el Administrador del canal podrán requerir nuevos estudios ampliatorios que resulten necesarios para resolver la petición del Usuario.

2.11 Zonas habilitadas para cruces

El canal ha sido diseñado y construido para una sola vía y dispone de dos zonas de cruce, señalizadas entre los kilómetros 57,5 y 60,5, con un ancho de solera de 188 mts y entre los kilómetros 88,1 y 91,1 con un ancho de solera de 178 mts.

Existe una zona lateral contigua a este último tramo, sobre el veril rojo, que tiene una profundidad de 7,15 m. (23,5 pies).

No obstante, y a los fines de otorgar mayor fluidez al tráfico de buques cuyas dimensiones sean las del buque de diseño (eslora de hasta 245 m. y manga de hasta 32,60 m.) se establecen las siguientes zonas de cruce para cuando ambos buques que navegan de vuelta encontrada se encuadren en los casos detallados a continuación, de acuerdo a sus esloras:

2.11.1 Buques cuyas Esloras Máximas sean de hasta 120 metros:

| | | | | |
|----|-------|---|----|-------|
| Km | 47,8 | a | km | 52,0 |
| Km | 55,5 | a | km | 62,3 |
| Km | 80,1 | a | km | 83,8 |
| Km | 86,2 | a | km | 93,0 |
| Km | 104,2 | a | km | 106,8 |
| Km | 107,6 | a | km | 110,5 |
| Km | 116,6 | a | km | 145,5 |

2.11.2 Buques cuyas Esloras Máximas sean superiores a 120 metros y hasta 200 metros.

| | | | | |
|----|-------|---|----|-------|
| Km | 57,5 | a | km | 61,5 |
| Km | 86,2 | a | km | 93,0 |
| Km | 107,6 | a | km | 110,5 |
| Km | 118,2 | a | km | 145,5 |

2.11.3 Buques cuyas Esloras Máximas sean superiores a 200 metros y hasta 245 metros.

| | | | | |
|----|-------|---|----|-------|
| Km | 57,5 | a | km | 60,5 |
| Km | 88,1 | a | km | 91,1 |
| Km | 107,6 | a | km | 110,5 |
| Km | 118,2 | a | km | 145,5 |

Para la aplicación de las zonas de cruce determinadas en los apartados 2.11.1 y 2.11.2, se admite un 10% de tolerancia en la eslora de cada buque.

Para el cruce de dos buques que presenten diferentes condiciones en cuanto a la eslora, se utilizará la zona habilitada que corresponda al buque más comprometido.

2.11.4 Asimismo, para aquellos buques cuyas dimensiones sean mayores a las de diseño (Tabla I del Art. 2.10), se establecen las siguientes zonas de cruce:

| | | | | | |
|----------|----|-------|---|----|-------|
| Entre el | Km | 57,5 | a | km | 60,5 |
| Entre el | Km | 88,1 | a | km | 91,1 |
| Entre el | Km | 118,2 | a | km | 145,5 |

2.11.5 Previa comunicación "Puente a Puente", se podrá efectuar a criterio de los Capitanes y bajo sus responsabilidades, el franqueo de dos buques de cualquier dimensión que naveguen de vuelta encontrada, toda vez

que uno lo haga navegando por fuera del Canal, siempre que la profundidad disponible y las condiciones de seguridad previstas en este Reglamento le permitan hacerlo. En estos casos, los buques involucrados deberán informar a las Estaciones Costeras de Control de Tráfico.

2.12 Normas de seguridad para cruces en el Canal y franqueos

De acuerdo a las condiciones hidrometeorológicas y de ser posible, para los cruces o franqueos se maniobrá de la siguiente manera:

2.12.1 Para evitar cruces en alguno de los lugares no habilitados entre el Km 39 y el Km. 93, el buque que ha iniciado la navegación desde el Km. 39 (aguas arriba), se aguantará o maniobrá para evitar el cruce. Esto, salvo que hubiere iniciado la navegación desde el km. 39 con el río creciendo, en cuyo caso deberá aguantarse o maniobrar el buque que navega aguas abajo, excepto que este último se encuentre cargado y que de regular su navegación se vea comprometido a mantener el Margen Bajo la Quilla estipulado en el punto 2.9 o la altura de marea indicada en el punto 2.10 según corresponda, lo que será coordinado previa comunicación "Puente a Puente". En estos casos, los buques involucrados deberán informar a las Estaciones Costeras de Control de Tráfico.

2.12.2 Para evitar cruces en alguno de los lugares no habilitados entre el Km. 93 y el Km. 118,2 maniobrá o regulará su marcha el buque que navegue aguas arriba o en sentido creciente del kilometraje.

2.13 Zonas de Fondeo

2.13.1 Se establecen las siguientes Zonas de Fondeo, fuera del Canal de Navegación:

| Tramo | Kilometraje | Capacidad del área | Profundidad disponible | Observaciones |
|-----------------|--------------------|--|-------------------------------|----------------------------------|
| Canal Principal | 137,3 a 141,4 | Máximo 3 buques de hasta Eslora : 277 Manga: 44 m. | Mayor a 10,36 m. (34 pies). | A criterio de Autoridad Marítima |
| Canal Principal | 124,5 a 130,2 | Máximo 3 buques de hasta Eslora: 277 manga: 44 m. | Mayor a 10,36 m. (34 pies). | A criterio de Autoridad Marítima |

2.13.2 En caso de emergencia se podrá fondear, fuera del Canal de Navegación, en los siguientes tramos:

| Tramo | Kilometraje | Capacidad del área | Profundidad disponible | Observaciones |
|--------------------|--------------------|--|-------------------------------|--|
| Canal del Infierno | 108,3 a 109,2 | Máximo 1 buque en subida de hasta Eslora: 277 m. Manga: 44 m. ó 1 buque en bajada de hasta Eslora: 185 m Manga: sin limite | Mayor a 10,36 m. (34 pies). | Veril rojo |
| Pozos de San Juan | 84,7 a 85,7 | Máximo 2 buques de hasta Eslora: 255 Manga: sin limite | 7,15 m (23' 06') | Veril rojo Área demarcada con señales especiales amarillas |

2.14 Comunicaciones a las Autoridades Marítimas

Sin perjuicio de lo que se dispone en este Reglamento en materia de comunicaciones, (Capítulo III - Las Comunicaciones en el Canal Martín García) los Prácticos y en su defecto los Capitanes de los buques que naveguen en el canal están obligados a comunicar de inmediato a la Autoridad Marítima que corresponda todo acaecimiento en la navegación, como ser:

- Toda novedad en el balizamiento o discrepancia con la información recibida sobre su estado.
- La presencia de obstáculos o peligros a la navegación, dentro o fuera del Canal.
- Toda percepción de menor profundidad durante la navegación.
- La presencia de sustancias contaminantes de las aguas, sea producida por el buque propio, por otros buques o de cualquier otro origen.
- Novedades sobre la Salvaguarda de la Vida Humana en el Mar.

2.15 Operaciones de Dragas y Balizadores

Durante los trabajos de dragado y balizamiento que produzcan restricciones a la navegación, la Autoridad Marítima que corresponda informará a los buques los datos correspondientes para prever las condiciones de maniobra necesarias para su paso por las zonas de operación de las dragas y balizadores, debiendo tenerse en cuenta lo siguiente:

- 2.15.1 Si el ancho del tramo del Canal de Navegación lo permite, la maniobra de la draga o balizador será la de dejar el espacio necesario para la navegación, el que no deberá ser inferior a 60 metros de ancho de solera, o el que la Autoridad Marítima determine, debiendo caer sin demora a la banda que más convenga para el paso expedito al buque que navegue aguas arriba o abajo según corresponda, dando además cumplimiento al inciso d) de la Regla 27 del COLREG.
- 2.15.2 Si el buque de paso puede navegar por fuera del Canal de Navegación, coordinará con la draga o balizador, por V.H.F., la maniobra de cruce correspondiente.
- 2.15.3 Todo buque que navegue en proximidades de la zona de operación de dragas o balizadores deberá reducir su velocidad a la mínima de gobierno para no afectar la operación de estos buques.
- 2.15.4 El buque deberá establecer comunicación con la draga o balizador operando en la zona con una hora de anterioridad al cruce.
- 2.15.5 Si por razones operativas una draga debiere operar, no pudiendo desplazarse para ceder el paso el Contratista que al momento de producirse el hecho, se encontrare a cargo de dicha draga, informará con la necesaria antelación al Administrador del Canal y a las Autoridades Marítimas, de tal forma que pueda comunicarse a los Usuarios, los horarios y cualquier otra información adicional que le permita franquear los pasos con la debida seguridad.
- 2.15.6 En los casos indicados en el apartado 2.15.1, las dragas o balizadores dejarán el Canal libre con una anticipación no menor de 15 minutos al estimado del paso del buque involucrado.

- 2.15.7 La draga, balizador y embarcaciones en su apoyo deberán tener a bordo un interlocutor de habla castellana durante las 24 horas.
- 2.15.8 La presencia de tuberías se indicará con las luces y señales que establece la reglamentación vigente, aún cuando estuviesen separadas de las dragas que las utilicen.

CAPÍTULO III

LAS COMUNICACIONES

EN EL

CANAL MARTÍN GARCÍA

CAPÍTULO III
LAS COMUNICACIONES EN EL CANAL MARTÍN GARCÍA

3.1 Denominación y Objeto

El Sistema de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación en el Canal Martín García tiene por objeto:

- 3.1.1 Mantener un control real, eficiente y coordinado entre las Partes del movimiento de buques para:
- Prevenir acaecimientos.
 - Alertar a los Sistemas de Búsqueda y Salvamento cuando se tenga información de buques, aeronaves o personas en emergencia.
 - Colaborar con los Sistemas de Búsqueda y Salvamento en la ejecución de su operación.
 - Alertar a los Sistemas de lucha contra la contaminación ante acaecimientos que requieran de su intervención.
 - Colaborar con los Sistemas de lucha contra la contaminación en la ejecución de su operación.
- 3.1.2 Facilitar el intercambio de información entre las Partes para el cumplimiento de los planes de emergencia en caso de desastres o incidentes en el área de aplicación del Sistema.
- 3.1.3 Intercambiar información entre los Centros de Control de las Partes, acerca de movimientos de buques que ingresen y egresen de las Zonas Operativas.
- 3.1.4 Atender el Servicio de Radiodifusión para la prevención de la Seguridad de la Navegación, emitiendo Boletines Meteorológicos, Radio Avisos Náuticos/Aviso a los Navegantes.

3.2 Competencias de las Autoridades Marítimas en los Sistemas de Comunicaciones

Sin perjuicio de la necesidad de coordinación de las tareas de las Autoridades Marítimas de los Estados Parte y de la colaboración que se prestarán recíprocamente, cada Autoridad Marítima tendrá competencia en la Zona Operativa asignada en el artículo 2.2 de este Reglamento.

3.3 Componentes del Sistema

Integran el Sistema de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación en el Canal Martín García (SICOSEMAGA) las siguientes estaciones:

- 3.3.1 Los Centros de Control de las Autoridades Marítimas de cada parte.
- 3.3.2 Los buques que de acuerdo a la Reglamentación vigente estén obligados a llevar facilidades radioeléctricas a bordo.
- 3.3.3 Los buques y/o embarcaciones que sin estar obligados lleven facilidades radioeléctricas a bordo y opten por navegar en las Zonas Operativas del sistema.

3.3.4 Eventualmente las estaciones móviles de aeronaves que participen en operaciones de Búsqueda y Salvamento.

3.4 Canales y frecuencias

Son los previstos en el Apéndice 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT y a los acordados entre las Administraciones de Comunicaciones de la República Argentina y la República Oriental del Uruguay sobre la utilización de los canales en Ondas Métricas (VHF) en el Servicio Móvil Marítimo.

| CANAL | FRECUENCIA | EMPLEO |
|--------------|------------------------------|---|
| 16 | 156.800 Mhz. | Socorro – Urgencia - Seguridad – Llamada |
| 15 | 156.750 Mhz. | Avisos náuticos – Boletines Meteorológicos |
| 14 | 156.700 Mhz. | Alternativa de Trabajo Buque Estación Costera PNA |
| 11 | 156.550 Mhz. | Alternativa de Trabajo Buque Estación Costera PNN |
| 70 | 156.525 Mhz. | Socorro – Urgencia - Seguridad – Llamada en LSD |
| 81 | 157.075 Mhz. 161.675 Mhz. | Trabajo Buque y Estación Costera (FT) de Prefectura Argentina y Uruguay (PNA y PNN) |

3.5 Información de los Centros de Control componentes del SICOSEMAGA

3.5.1 Área de Responsabilidad Operativa: ZONA S-1 desde el Km. 39 al Km. 93.

Nombre de la Estación: Buenos Aires Prefectura Naval Radio.

Señal Distintiva: L2G.

Canal: Canal 14

Canal 16

Canal 81

Clase de Emisión: F3E.

Potencia de Transmisión: 0,025 KW

Escucha: H24.

Posición Geográfica: Lat. 34°36'30" S Long. 058°22'00" W

3.5.2 Área de Responsabilidad Operativa: Zona N2 desde el Km. 93 al Km. 145,5

Nombre de la Estación: Control Carmelo Prefectura Radio

Señal Distintiva: CWC22.

Canal: Canal 11

Canal 16

Canal 81

Clase de Emisión: F3E.

Potencia de Transmisión 0,025 KW.

Escucha: H24.

Posición Geográfica: Lat. 34°00'33" S. Long. 058° 17'42" W.

3.6 Idioma

En las comunicaciones se utilizará el idioma español. Si no fuera posible entenderse en este idioma se recurrirá al Código Internacional de Señales, al Apéndice 14 "Abreviaturas y Señales Diversas" y al Apéndice 24 "cuadro para el deletreo de letras y cifras" del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y, en especial, se tendrá en cuenta las "Frasas Normalizadas para Comunicaciones Marítimas" (SMCP)- Resolución OMI A 918 (22).

3.7 Escucha de los Buques

3.7.1 Los buques que naveguen en la zona de aplicación del SICOSEMAGA deberán mantener atención permanente en Canal 16 y simultáneamente en el canal de trabajo del sistema.

3.7.2 Cuando por desperfectos técnicos no se pueda atender el Canal 16, se mantendrá atención en el canal de trabajo del sistema, dando aviso de ello al Centro de Control correspondiente.

3.8 Procedimiento de Comunicaciones

Los procedimientos particulares de comunicaciones serán los siguientes:

3.8.1 La emisión de señales de alarmas y de aviso a los navegantes, señales y mensajes de socorro, urgencia y seguridad, se ajustarán a las normas establecidas en el Reglamento de Radiocomunicaciones anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones vigente.

3.8.2 De existir dificultades que le impidan al buque/Centros de Control cubrir el canal de trabajo asignado en el sistema, se acordará por Canal 16 pasar al canal de trabajo alternativo.

3.8.3 Los buques deberán dirigir las comunicaciones a través del Centro de Control con responsabilidad correspondiente a la Zona Operativa en que se navega y si ello no fuera posible por razones técnicas, deberán hacerlo por el medio posible.

3.8.4 La escucha de comunicaciones en VHF se hará en el puente de mando o en el lugar donde se gobierne normalmente el buque.

3.9 Comunicaciones a cursar por un buque a un Centro de Control

3.9.1 Comunicaciones a efectuar por buques que naveguen aguas arriba.

Los buques que ingresan al Canal Martín García por el Km. 39 del Río de la Plata, para navegar aguas arriba, deberán previamente solicitar autorización a la Autoridad Marítima competente a través del Centro de Control correspondiente (ZONA S-1 P.N.A.) Estación Costera L2G Buenos Aires Prefectura Naval Radio, por VHF en el Canal de Trabajo 81 del Servicio Móvil Marítimo, suministrando los siguientes datos:

- Nombre, bandera del buque, matrícula y señal distintiva.
- Tonelaje de Registro Neto.
- Manifestación expresa que la navegación se efectuará dentro del área del Canal o fuera de la misma.
- Calado de ingreso al Canal.
- Calado de diseño, Eslora y Manga.
- Velocidad a desarrollar durante la navegación por el Canal.
- Tipo de carga que transporta.
- Puerto de zarpada.
- Puerto de destino.
- Agencia Marítima que lo atiende.
- Armador.
- Nombre de los Prácticos, nacionalidad y número de credencial o tarjeta identificadora.
- Así mismo deberá indicar las horas estimadas (ETA) de ingreso al sistema por el Km. 39, y pasajes por los Kilómetros:

Km. 60,1
Km. 80,1
Km. 89,6
Km. 93,0
Km. 118,2
Km. 134,2 (si ingresa al Río Paraná Guazú)
Km. 143,2 (si ingresa al Río Sauce)
Km. 145,5 (liberación del sistema)

Una vez autorizado su ingreso al Canal Martín García, y durante la navegación en el mismo, deberá confirmar su hora de paso (HCP) en la frecuencia de trabajo (Canal 81), al pasar por el través de los siguientes kilómetros:

Km. 39 Ingreso al Sistema
Km. 60,1
Km. 80,1
Km. 89,6
Km.93,0 Fin ZONA S1

Previo al Km. 93, donde comienza la ZONA N-2 competencia de la Autoridad Marítima Uruguaya (PNN), los buques deberán comunicarse con el Control Carmelo Prefectura Radio CWC 22, por el mismo canal de trabajo (canal 81) del Servicio Móvil Marítimo, y comunicar su hora de paso (HCP) por el través de los siguientes kilómetros del canal:

Km. 93 Inicio ZONA N2
Km. 118,2

Km. 134,2 (si ingresa al Río Paraná Guazú)
Km. 143,2 (si ingresa al Río Sauce)
Km. 145,5 Liberación del sistema

3.9.2 Comunicaciones a efectuar por buques que naveguen aguas abajo.

Los buques que ingresan al Canal Martín García por el Km. 145,5 (Km. cero del Río Uruguay), para navegar aguas abajo, deberán previamente solicitar autorización a la Autoridad Marítima competente (ZONA N2 P.N.N.) a través de la Estación Control Carmelo CWC -22, por el canal de trabajo 81 del Servicio Móvil Marítimo (SMM), suministrando los mismos datos que en el punto anterior (3.9.1) e indicando las ETA a los siguientes Kilometrajes del Canal:

Km. 145,5 (ingreso al sistema)
Km. 143,2 (si proviene del Río Sauce)
Km. 134,2 (si proviene del Río Paraná Guazú)
Km. 118,2
Km. 93,0
Km. 89,6
Km. 80,1
Km. 60,1
Km. 39 (liberación del sistema).

Una vez autorizado su ingreso al Canal Martín García, deberán confirmar su hora de paso (HCP) por la frecuencia de trabajo (Canal 81), al pasar por el través de los siguientes kilómetros del Canal:

Ingreso al sistema en el Km. 143,2 si proviene del Río Sauce
Km. 134,2 si proviene del Río Paraná Guazú
Km. 118,2

En el Km. 93. donde comienza la ZONA S1 competencia de la Autoridad Marítima Argentina (PNA), los buques deberán comunicarse con la estación costera L2G Buenos Aires Prefectura Naval Radio por canal 81 del Servicio Móvil Marítimo, y comunicar su hora de paso (HCP) por el través de los siguientes kilómetros del Canal:

Km. 93 Inicio ZONA S1
Km. 89,6
Km. 80,1
Km. 60,1
Km. 39,0 Liberación del sistema

3.10 Prioridad en las comunicaciones:

Se deberá dar prioridad a las comunicaciones referentes a:

- Sinistros a bordo, avistajes de buques accidentados o con dificultades.
- Retransmisiones de comunicaciones de socorro, urgencia o seguridad, transmitidos por buques o aeronaves.
- Avistajes de restos de naufragios o de cualquier obstáculo que constituya peligro para la navegación.
- Reducción de la visibilidad.
- Anormalidades en el balizamiento y de toda otra ayuda a la navegación.
- Consultas radio-médicas.
- Cualquier descarga o vertimiento y la presencia de manchas de hidrocarburos y la producción de fallas o averías a bordo que entrañen riesgo de contaminación.

3.11 Otras comunicaciones

3.11.1 Comunicaciones en caso de acaecimiento:

- Tipo de acaecimiento.
- Lugar.
- Orientación, del buque y referencias con respecto a señales de balizamiento en la zona.
- Situación del buque y del personal a bordo.
- Si obstruye total o parcialmente la navegación o si permite el libre tránsito.
- En caso de que la obstrucción sea parcial, banda por la que permite el paso y distancia disponible de ancho navegable.
- Riesgo de derrame.
- Cantidad de tripulantes y pasajeros.
- Dispositivos salvavidas con que cuenta.

3.11.2 Comunicaciones en caso de tener que fondear

- Solicitud de autorización.
- Hora de comienzo y finalización de maniobra.
- Posición.
- Solicitud de autorización de reinicio de la navegación.
- Hora de reinicio de la navegación.

3.12 Comunicaciones de los Centros de Control

3.12.1 Tienen prioridad sobre otra comunicación:

Los Radio Avisos Náuticos Locales Urgentes, Aviso de Temporal y de Reducción de Visibilidad, serán difundidos inmediatamente después de conocido el hecho o de recibida la comunicación y serán repetidos después de los periodos de escucha radiotelefónica internacional, para luego transmitirse en los horarios de difusión fijados para cada estación.

3.12.2 Se consideran comunicaciones de rutina y en los horarios establecidos o cuando sean requeridos por los buques

- Información referente al tráfico.
- Información referente a operaciones portuarias.

- Condiciones hidrometeorológicas o de cualquier otra clase relativa a la Seguridad a la Navegación.

3.13 Servicios de Difusión de los Centros de Control

Los Centros de Control transmiten en difusión en canal 15, previo aviso en canal 16, boletines hidrometeorológicos y radio avisos náuticos locales en idioma español de sus respectivas áreas de responsabilidad con las siguientes características:

3.13.1 Indicativo de la estación: Buenos Aires Prefectura Naval Radio.

Señal Distintiva: L2G.

Frecuencia/Canal: 156,750/Canal 15.

Clase de emisión F3E.

Horario de emisión: H+5 minutos.

Información que se emite: Altura de agua y tendencia.

Horario de emisión: 0005 0405 0805 1205 1605 2005

Información que se emite: Disposiciones de la P.N.A., Radioavisos Náuticos Locales y Boletín Meteorológico Río de la Plata y Zona Marítima 1.

3.13.2 Indicativo de la Estación: Control Carmelo Prefectura Radio.

Señal Distintiva: CWC22

Frecuencia/Canal: 156,750 MHz/Canal 15.

Clase de emisión: F3E.

Horario de emisión: 0003 1203 1833

Información que se Emite: Boletín Meteorológico y Avisos Náuticos Locales.

3.14 Disposiciones Complementarias

La velocidad del buque se expresará en nudos (MN/Hs).

El rumbo se expresará siempre en relación a los 360° a partir del norte verdadero, en tres dígitos, nombrando separadamente cada uno de ellos.

Las horas se expresarán en la notación de 24 horas, con 4 dígitos, sin ningún signo de separación, correspondiente al Huso Horario Tres Oeste (+ 3 o P). Cuando no corresponda a este Huso Horario, a continuación del último dígito de la hora se hará referencia al Huso Horario empleado.

CAPÍTULO IV

EL PEAJE

EN EL

CANAL MARTÍN GARCÍA

CAPÍTULO IV
EL PEAJE EN EL CANAL MARTÍN GARCÍA

4.1 Aplicación del Peaje

El buque que utilice en todo o en parte el Área del Canal deberá pagar al Administrador del Canal el peaje que éste establezca.

Estarán exentos del pago del peaje los buques de las Armadas de la República Argentina (ARA), de la República Oriental del Uruguay (ROU), de la Prefectura Naval Argentina, de la Prefectura Nacional Naval (ROU), y los buques afectados al poder público de los Estados, embarcaciones que presten servicios no comerciales (de investigación, humanitarios, de salvamento), cuando expresamente lo soliciten, los deportivos, los empleados por el Administrador del Canal y los que se limiten a cruzar en forma transversal el Área del Canal.

4.2 Estructura de la Tarifa de Peaje

La tarifa a cobrar por el Administrador del Canal en concepto de peaje está formado por la sumatoria de dos factores; el primero corresponde al balizamiento y señalización del Canal y el segundo corresponde a su dragado, y será la que resulta de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$T_p = (T_b \times TRN) + (T_d \times TRN \times FC)$$

El primer factor corresponde a balizamiento y el segundo a su dragado y donde:

- T_p = Tarifa de peaje expresada en dólares estadounidenses.
- T_b = Tarifa base de balizamiento expresada en dólares estadounidenses.
- T_d = Tarifa base de dragado a 34' expresada en dólares estadounidenses.
- TRN = Tonelaje de Registro Neto.
- FC = Factor de Corrección

El factor de corrección FC es igual a:

$$FC = (C - C_r) / C_b$$

Donde:

- C_r = Calado de referencia (valor fijo) = 15'
- C_b = Calado máximo de diseño del buque a plena carga.
- C = C para calados máximos de diseños iguales o menores a 15.'

Cb cuando Cb tiene un valor entre 15' y 34'.

Cd cuando el valor Cb supera los 34'.

Cd= Profundidad nominal del canal, igual a 34' pies.

Los valores unitarios para Tb y Td serán fijados por la CARP.

4.3 Publicidad – Lugar de cumplimiento de la obligación

El Administrador del Canal publicará en el Boletín Oficial de la República Argentina y el Diario Oficial de la República Oriental del Uruguay, y comunicará a través de su sitio web, las tarifas de peaje que deberán pagar los Usuarios.

Se fija como lugar de cumplimiento de la obligación de pagar la tarifa de peaje por parte de los usuarios, la República Oriental del Uruguay. El Administrador del Canal informará a los Usuarios, en forma fehaciente, la denominación social del Banco, domicilio del mismo, y el número de la cuenta corriente donde deberán depositar el importe correspondiente a la tarifa de peaje.

4.4 Facturación del Peaje

La tarifa de peaje será facturada al Usuario en la forma que en cada caso lo establezca el Administrador del Canal.

4.4.1 Facturación por viaje: El Administrador del Canal emitirá las facturas dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a cada ingreso del buque al área de aplicación.

4.4.2 Facturación mensual: Se aplicará solamente a los buques areneros, pedregulleros y aquellos que el Administrador del Canal establezca.

4.5 Pago de las Facturas

En cualquiera de las modalidades precedentes el pago deberá hacerse únicamente de la manera que se indique en la factura, por el importe íntegro facturado, sin deducciones de ninguna especie y dentro de los diez días hábiles siguientes a la fecha de emisión y envío de la factura.

La mora será automática y habilitará al Administrador del Canal a cargar sobre el importe facturado un 10% adicional en concepto de gastos administrativos. El monto total resultante devengará un interés moratorio equivalente a la tasa LIBOR (seis meses) incrementada un 50% (cincuenta por ciento).

La falta de pago en tiempo y forma de la tarifa de peaje habilitará al Administrador del Canal que promueva las acciones administrativas y legales que correspondan. El Administrador del Canal se reserva el derecho de realizar acciones ejecutivas para perseguir judicialmente el cobro de la suma de dinero adeudada por el Usuario incurrido en mora en concepto de peaje con más los recargos e intereses que se devenguen hasta el momento del efectivo pago, que se liquidarán a la tasa fijada en el segundo párrafo de este artículo.

Constituirá título ejecutivo las facturas adeudadas por los Usuarios o el certificado de deuda que expida el Administrador del Canal.

4.6 Solidaridad

El armador y su agente marítimo serán solidariamente responsables de la obligación de pago de la tarifa de peaje.

4.7 Recibo de Pago

Una vez acreditado el pago, el Administrador del Canal expedirá el recibo correspondiente, el que deberá contener:

- Nombre del Usuario.
- Monto pagado.
- Facturas que se cancelan.

4.8 Correspondencia

La correspondencia intercambiada entre los Usuarios y el Administrador del Canal será dirigida respectivamente al último domicilio conocido del armador o del agente marítimo que lo represente y al domicilio del Administrador del Canal.

ANEXO I

DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

A los fines de este Reglamento se entenderá e interpretará por:

Administraciones de Comunicaciones: La Secretaría de Comunicaciones de la República Argentina y la Dirección Nacional de Comunicaciones de la República Oriental del Uruguay.

Área del Canal: Es el área del Río de la Plata comprendida entre el kilómetro 39 del Río de la Plata y el Kilómetro 0 del Río Uruguay, incluyendo una franja de 250 metros a cada lado del eje longitudinal de la traza del canal dragado, comprendiendo también las áreas de vaciado aprobadas por la CARP.

Autoridad de Aplicación: La Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP).

Administrador del Canal: La Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP).

Autoridades Marítimas: La Prefectura Naval Argentina (PNA) y la Prefectura Nacional Naval de la República Oriental del Uruguay (PNN).

Buque: Toda construcción flotante destinada a la navegación y artefactos navales, incluyendo convoyes de remolques, de empuje o combinados.

Buques Públicos: Los afectados al Estado.

Calado Estático: El calado del buque cuando está detenido.

Canal de Navegación o Canal: Es el tramo dragado comprendido entre el Km. 39 del Río de la Plata (Barra del Farallón) y el Km. 115,9 y el tramo con profundidades naturales comprendido entre el Km. 115,9 y el Km. 145,5 (Paralelo Punta Gorda Km. 0 del Río Uruguay).

CARP: La Comisión Administradora del Río de la Plata, Organismo Internacional de carácter binacional, establecido por el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.

Centro de Control: La Estación terrestre destinada al Control de Tráfico perteneciente a la PNN y a la PNA.

Contaminación: La introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias y energía dentro del medio ambiente acuático que produzca efectos nocivos, o daños a los recursos vivos, riesgos a la salud humana, amenaza a las actividades acuáticas incluyendo la pesca, perjuicio o deterioro de la calidad de las aguas y reducción de las actividades recreativas.

Control de Tráfico: El sistema aplicado por las Autoridades Marítimas a través de los Centros de Control para el ordenamiento y seguridad de la navegación y la difusión de información de interés para la misma.

Cruce: A los fines de este Reglamento se entiende que existe "cruce" de dos (2) buques que navegan de vuelta encontrada, toda vez que ambos buques navegan por dentro del canal.

Derrame: Todo escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento de sustancias perjudiciales o con efluentes que las contengan, provenientes de los buques. No incluye:

- Las operaciones de vertimiento en el sentido que se le da a este término en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, 1972, y su Protocolo, 1978.
- El derrame de sustancias perjudiciales directamente resultante de la exploración, explotación o tratamiento de hidrocarburos o recursos minerales del lecho y subsuelo del río.
- El derrame de sustancias perjudiciales con objeto de efectuar trabajos lícitos de investigación científica acerca de la reducción o control de la contaminación.

Eslora y Manga Máxima: El largo y ancho máximo del buque según su diseño.

Estados Parte: La República Argentina y la República Oriental del Uruguay, Partes en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo

ETA: Hora Estimada de Arribo.

Franqueo: A los fines de los Art. 2.11 y 2.12 del presente Reglamento, se denomina "franqueo" al cruce de dos buques que navegan de vuelta encontrada, toda vez que uno de ellos lo haga navegando por fuera del canal.

HCP: Hora de Confirmación de Paso.

Margen Bajo Quilla (MBQ): La distancia mínima entre la quilla del buque y el fondo o lecho marino que se requiere para navegar con seguridad.

MS: La Estación Móvil del SMM.

Navegación "Aguas Arriba": (Up River) La que se hace en sentido creciente del kilometraje del Canal.

Navegación "Aguas Abajo": (Down River) La que se hace en sentido decreciente del kilometraje del Canal.

Punto de Información: El lugar en el cual el buque está obligado a comunicar su ETA y su HCP.

COLREG: Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, Londres 1972 y sus enmiendas, cuyas definiciones resultan aplicables al presente Reglamento.

RR: El Reglamento de Radiocomunicaciones anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones.

Servicios de Hidrografía: Servicio de Hidrografía Naval del Ministerio de Defensa de la República Argentina y Servicio de Hidrografía, Oceanografía y Meteorología de la Armada del Uruguay.

Servicio Móvil Marítimo (SMM): El Servicio Móvil entre Estaciones Costeras y Estaciones de Barco, entre Estaciones de Barco o entre Estaciones de Comunicaciones de a bordo asociadas. Se incluyen asimismo las Estaciones de Embarcaciones o dispositivos de salvamento y las Estaciones de Radiobaliza de Localización de Siniestros.

SICOSEMAGA: Sistema de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación en el Canal Martín García.

Tercera Bandera: Toda bandera que no sea argentina o uruguaya.

Tratado: El Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo

TUC: El Tiempo Universal Coordinado.

VHF: Muy Alta Frecuencia. - Ondas métricas.

Usuarios: Las personas físicas o jurídicas cuyos buques utilicen el Área del Canal en todo o en parte, por sí o por sus representantes.

Unidad de Medición: El sistema métrico decimal.

UIT: La Unión Internacional de Telecomunicaciones.

Zonas Contiguas: Son las zonas a ambos lados del Canal de navegación que se extienden fuera de los límites laterales del mismo hasta los 250 metros del eje longitudinal de la traza del Canal.