

**Comisión Administradora del Río de la Plata**

**COMISION ADMINISTRADORA DEL RIO DE LA PLATA**

**Resolución 3/2005**

**Apruébase la versión REMAGA 2006 como Reglamento de Uso y Navegación del Canal Martín García, que entrará en vigencia el 1° de enero de 2006.**

VISTO:

El Reglamento de Uso y Navegación del Canal Martín García (REMAGA)

Considerando:

Que la Comisión Administradora del Río de la Plata está facultada para reglamentar el uso del canal de navegación según las Notas Reversales canjeadas entre ambos Gobiernos con fecha 8 de julio de 1991, en ejercicio del derecho previsto en el Artículo 66, párrafo J del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo;

Que es necesario optimizar la navegación y el uso del canal Martín García de acuerdo a los correspondientes parámetros de seguridad de la navegación;

Que en sentido favorable al proyecto REMAGA 2006 se expidieron los Servicios Hidrográficos y Autoridades Marítimas de ambos Estados y el Servicio de Consultoría (SEC), incluyéndose además las sugerencias de los Usuarios;

Que es de orden poner en conocimiento de los usuarios del canal la modificación que se determina en la parte resolutive de la presente con la debida antelación.

Por ello la

COMISION ADMINISTRADORA DEL RIO DE LA PLATA

RESUELVE:

ARTICULO 1°) Aprobar la versión REMAGA 2006 como Reglamento de Uso y Navegación del Canal Martín García el que entrará en vigencia a las 00.00 hs. del día 1° de enero de 2006.

ARTICULO 2°) Comunicar a las Autoridades Marítimas y Servicios Hidrográficos de ambos Estados el texto del Reglamento Actualizado.

ARTICULO 3°) Comuníquese, publíquese y archívese. — Daniel Olmos. — José Bello Gandra. — A. Humberto Antoniello.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 21 de octubre de 2005.

Contralmirante D. José Bello Gandra

Embajador D. Daniel Olmos

Vicepresidente de la CARP

Presidente de la CARP

Capitán de Navío D. A. Humberto Antoniello

Secretario Técnico de la CARP

COMISION ADMINISTRADORA DEL RIO DE LA PLATA

REGLAMENTO DE USO y NAVEGACION DEL CANAL MARTIN GARCIA

(REMAGA)

- 2006 -

INDICE GENERAL

PLANILLA DE CORRECCIONES

CAPITULO I

EL CANAL MARTIN GARCIA

1.1 El canal - Generalidades

1.2 Ambito de Aplicación

1.3 Diseño y uso del Canal

1.4 Libertad de Navegación

1.5 Autoridades Marítimas

1.6 Competencia de los Servicios Hidrográficos

1.7 Mareógrafos

1.8 Derechos de los Usuarios

1.9 Obligaciones de los Usuarios

1.10 Derechos del Concesionario

1.11 Obligaciones del Concesionario

CAPITULO II

LA NAVEGACION EN EL CANAL MARTIN GARCIA

2.1 Objeto

2.2 Competencia de las Autoridades Marítimas

2.3 Seguridad de la Navegación

2.4 Normas Generales

- 2.5 Practicaje
- 2.6 Responsabilidades
- 2.7 Prohibiciones
- 2.8 Velocidad de Navegación en el Canal
- 2.9 Margen de Seguridad bajo la quilla (MBQ)
- 2.10 La Navegación de Buques Mayores a 245 m. de eslora y 32.6 de manga
- 2.11 Zonas Habilitadas para cruces
- 2.12 Normas de Seguridad para Cruces
- 2.13 Zonas de fondeo
- 2.14 Comunicaciones a las Autoridades Marítimas y a los Servicios Hidrográficos
- 2.15 Operaciones de Dragas y Balizadores

## CAPITULO III LAS

### COMUNICACIONES EN EL CANAL MARTIN GARCIA

- 3.1 Denominación y Objeto
- 3.2 Competencia de las Autoridades Marítimas en los sistemas de Comunicaciones
- 3.3 Organización
- 3.4 Componentes del Sistema
- 3.5 Canales y frecuencias
- 3.6 Características de las Estaciones Costeras (FT) componentes del SICOSEMAGA
- 3.7 Idioma
- 3.8 Escucha de los Buques
- 3.9 Procedimiento de comunicaciones
- 3.10 Comunicaciones a cursar por un buque a una Estación Costera
- 3.11 Prioridad en las Comunicaciones
- 3.12 Otras Comunicaciones
- 3.13 Comunicaciones de las Estaciones Costeras

3.14 Servicios de Difusión de las Estaciones Costeras

3.15 Disposiciones Complementarias

#### CAPITULO IV

#### EL PEAJE EN EL CANAL MARTIN GARCIA

4.1 Aplicación del Peaje

4.2 Estructura de la Tarifa de Peaje

4.3 Publicidad - Lugar de cumplimiento de la obligación

4.4 Facturación del Peaje

4.5 Pago de las Facturas

4.6 Solidaridad

4.7 Recibo de Pago

4.8 Correspondencia

ANEXO I

#### DEFINICIONES GENERALES y ABREVIATURAS

Definiciones y abreviaturas

#### PLANILLA DE CORRECCIONES

NUMERO DE CORRECCION	FECHA	PAGINA Y ARTICULOS AFECTADOS

#### CAPITULO I

#### EL CANAL MARTIN GARCIA

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 del 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 Kms. y se encuentra señalizado en toda su extensión por boyas laterales sistema IALA región B, ubicadas aproximadamente a 40 mts. del pie del talud.

Presenta un ancho de solera que oscila entre 110 y 90 mts. con fondos duros y barrocos, según se detalla en el Art. 2.4.9.

Comprende los canales o pasos enumerados de sur a norte como:

Barra del Farallón	Km. 39	al	54.8
Paso del Farallón	Km. 54.8	al	67.3
Barra de San Pedro	Km. 67.3	al	75.4
Paso de San Juan	Km. 75.4	al	83.8
Pozos de San Juan	Km. 83.8	al	93.0
Canal Nuevo	Km. 93.0	al	104.2
Canal del Infierno	Km.104.2	al	111.4
Canal del Este	Km.111.4	al	122.0
Canal Principal	Km 122.0	al	Km. Cero del río Uruguay

Su dragado, señalización y mantenimiento, lo realiza el Concesionario, que es actualmente la empresa RIOVIA S. A, con domicilio legal en Plaza Independencia 811, Planta Baja, en la Ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay.

Por mandato de los Estados ribereños la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) administra el canal y reglamenta su utilización, con la facultad de dictar normas regulatorias de las relaciones entre el Concesionario y los usuarios, entendiéndose por tales a toda persona física o jurídica que utilice el área de la Concesión, 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 de la concesión 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 ribereños 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 NAVEGACION (SOLAS).

## 1.2 Ambito 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.

El incumplimiento de sus normas hará responsable solidariamente al Armador del buque, a su Capitán y al Agente Marítimo.

## 1.3 - Diseño y Uso del Canal

El Canal ha sido diseñado y construido de una sola vía, se encuentra dragado a una profundidad de 9.75 metros (32 pies) al plano de reducción del límite inferior de la media de todas las bajamares (LIMB), y admite la navegación de buques de hasta 245 metros de eslora y 32,60 metros de manga.

No obstante se permitirá la navegación de buques de dimensiones diferentes, con las limitaciones que figuran en el Artículo 2.10.

Asimismo, se han establecido zonas de cruce con las restricciones establecidas en el Artículo 2.11 del presente reglamento.

#### 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 la 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 Hidrográficos

La seguridad náutica, como servicio público correspondiente al área de concesión, es competencia del Servicio de Hidrografía Naval de la Armada de la República Argentina (SIHN), y del Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada de la República Oriental del Uruguay (SOHMA).

#### 1.7 Mareógrafos

Las alturas de marea a los efectos de la utilización de esta canal son las que brindan las Autoridades Marítimas Argentinas y Uruguayas.

El concesionario ha instalado una torre mareográfica ubicada a 1.7 MN al este del par del Km. 45.7, que en la dirección de Internet [www.riovia.com](http://www.riovia.com) informa en tiempo real la dirección e intensidad del viento, la altura de marea, la dirección y fuerza de la corriente, y temperatura del agua.

En tanto estos datos no sean homologados por los Servicios Hidrográficos de ambos países, deben ser considerados exclusivamente como informativos y **NO APTOS PARA LA NAVEGACIÓN**.

#### 1.8 Derechos de los Usuarios

Es derecho 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, los siguientes datos:

n Buques en navegación en ambos sentidos en todo el ámbito de aplicación de este Reglamento.

n Calado máximo, rumbo y velocidad de esos buques.

n Información de su posición estimativa. Posición y previsiones de los buques fondeados dentro del área de la concesión.

n Novedades que pudieran afectar la navegación segura del buque.

1.8.4 Obtener, antes de ingresar al área:

n Cartas y Publicaciones Náuticas Oficiales actualizadas

n Radioavisos Náuticos en vigor para el ámbito de aplicación del presente reglamento

n 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:

n Actualización de la información precedente.

n Datos de vientos (fuerza y dirección) y altura de aguas en hidrómetros de referencia de la zona a navegar.

1.8.6 Exigir el buen mantenimiento y conservación del canal y sus instalaciones, así como formular todos los reclamos y denuncias que consideren pertinentes.

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 Concesionario a la brevedad.

1.9.7 Extraer, remover o demoler el buque, artefacto naval, o restos náuticos en caso de siniestro que hubieren producido su hundimiento o encalladura en el área de la Concesión que constituyan un obstáculo o peligro para la navegación, resultando aplicables las normas legales vigentes que regulan el caso.

1.10 Derechos del Concesionario

Es derecho del concesionario:

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 Concesionario decidirá fundadamente que 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 Concesionario

Es obligación del concesionario:

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, por cuenta y orden de la CARP, 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, a los Servicios Hidrográficos, y a la CARP toda novedad que pudiera afectar la navegación, incluyendo las obras y trabajos que realice o prevea realizar en el área.

1.11.6 Mantener y conservar un registro permanente de las sugerencias y quejas de los Usuarios, las cuáles deberán ser comunicadas a la CARP a la brevedad.

1.11.7 Proporcionar de inmediato 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 hidrográficos competentes, respecto de los datos hidrográficos, la señalización y cualquier otra ayuda a la navegación dentro del área de concesión

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 Cumplir todas las demás obligaciones puestas a su cargo en el Contrato de Concesión que afecten la navegación del Canal.

1.11.11 Mantener a disposición de los usuarios y publicar en su página web, la batimetría actualizada del área del canal en una franja de 250 mts. a cada lado del eje del mismo.

## CAPITULO II

### LA NAVEGACION EN EL CANAL MARTIN GARCIA

#### 2.1 Objeto



Por este capítulo se establece un ordenamiento operativo que regula la navegación en el área de la Concesión, con el fin de proveer a la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación ambiental.

Es de aplicación en la totalidad del área del Canal Martín García establecida en el artículo 1.2 del presente reglamento.

## 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 S-1

#### PREFECTURA NAVAL ARGENTINA (PNA)

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

### ZONA N-2

#### 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

## 2.3 Seguridad de la navegación

Sin perjuicio de las previsiones de este Reglamento, la navegación del Canal se regirá por las disposiciones del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, (R.I.P.A.) Londres 1972 y sus enmiendas.

Son obligatorias para todos los buques que naveguen por el mismo, entendiéndose como tal, a toda construcción flotante destinada a la navegación y a los artefactos navales incluyendo convoyes de remolque, de empuje o combinados.

## 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 se dispongan a ingresar al Canal deberán adoptar todas las precauciones necesarias para no perturbar la navegación de los demás buques que se encuentren en él. La maniobra deberá hacerse con el menor ángulo posible en relación con la dirección general del tránsito, 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 R.I.P.A.

2.4.6 El cruce transversal del Canal se deberá hacer de la manera 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, dentro de lo que sea posible y razonable, los tripulantes y el equipo necesario preparados y listos 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.

2.4.9 Se deberá Navegar el canal a velocidades que permitan la navegación segura del buque, 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 en los tramos que se detallan a continuación:

n Entre el Km 62,4 y el Km 64,8 Fondo duro en solera 10,35 mts (34 pies) al cero LIMB.

n Entre el Km 69,7 y el Km 70,2 Fondo duro en talud sobre veril verde.

n Entre el Km 93,0 y el Km 95,0 Fondo duro en solera a 10,35 mts (34 pies) al cero LIMB.

## 2.5 Practicaje

El practicaje es obligatorio y debe regirse según las normas establecidas por las autoridades correspondientes de ambos Estados.

## 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

Esta prohibido en toda el área de Concesión:

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 en los tramos no habilitados que figuran en el punto 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 de hidrocarburos y de mezclas que los contengan fuera de las zonas habilitadas a tal efecto por la CARP.

2.7.8 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.

2.7.9 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, y especialmente teniendo en cuenta el artículo 2.4.9 del presente reglamento.

## 2.9 Margen 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 metros (2 pies), incluyendo aquellos que figuran en el Art. 2.10, 2.10 Navegación de buques mayores a 245 mts de eslora y 32,60 de manga.

Se permitirá navegar a buques mayores a 245 mts. de eslora y 32,60 mts. de manga para lo cual deberán contar con una marea de por lo menos de 0.60 mts. sobre el cero 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.	>32,60 mts. 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 HIDROMETEOROLOGICAS LIMITES

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

La navegación de buques de mayores dimensiones que las indicadas en la TABLA I requerirán la consulta previa al Concesionario y a las Autoridades Marítimas.

2.11 Zonas habilitadas para cruces

El canal ha sido diseñado y construido para una sola vía y dispone de una zona de cruce construida (dragada) y señalizada entre los kilómetros 88.3 y 90.0, con un ancho de solera de 178 m. y una profundidad mínima garantizada de 9,75 m. (32 pies). La zona lateral contigua a este tramo, sobre el veril rojo, tiene una profundidad de 7,15 m. (23,5 pies) y se encuentra señalada con boyas amarillas entre los pares del Kms. 88.4 y 93.0

No obstante, y a los fines de otorgar mayor fluidez al tráfico de buques cuyas dimensiones sean las 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	52.0
Km	55.5	a	62.3
Km	80.1	a	83.8
Km	86.2	a	93.0
Km	104.2	a	106.8
Km	107.6	a	110.5
Km	116.6	a	145.5

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

Km	58.0	a	61.5
Km	86.2	a	93.0
Km	107.6	a	110.5
Km	118.2	a	145.5

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

Km	88.1	a	91.1
Km	107.6	a	110.5

Km 118.2 a 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 88.1 a 91.1

Entre el Km 118.2 a 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 (de acuerdo al Art. 1.11.11) 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 éste 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 En las zonas habilitadas 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:

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 Loa: 277 m B: 44 m	Mayor a 9,75 m	A criterio de. (32 pies) Autoridad Marítima.
Canal Principal	124,5 a 130,2	Máximo 3 buques	Mayor a 9,75 m	A criterio de: (32 pies)

		de hasta Loa 277 B: 44 m.		Autoridad Marítima m.
--	--	------------------------------	--	-----------------------

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

Tramo	Kilometraje	Capacidad	Profundidad	Observaciones del área disponible
Canal del Infierno	108,3 a 109,2	Máximo 1 buque en subida de hasta Loa: 277 m. B: 44 m. ó 1 buque en bajada de hasta Loa: 185 m. B: sin límite	Mayor a 9,75 m	Veril rojo (32 pies)
Pozos de San Juan	84,7 a 85,7	Máximo 2 buques de hasta Loa: 255 m. B: sin límite	7,15 m (23'06'' pies)	Veril rojo Area demarcada con señales especiales amarillas
Paso del Farallón	59,5 a 61	Máximo 2 buques de hasta Loa: 185 m. B: sin límite	6,4 m (21 pies)	Veril rojo

#### 2.14 - Comunicaciones a las Autoridades Marítimas y a los Servicios Hidrográficos

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 y a los Servicios Hidrográficos todo acaecimiento en la navegación, como ser:

- n Toda novedad en el balizamiento o discrepancia con la información recibida sobre su estado
- n La presencia de obstáculos o peligros a la navegación, dentro o fuera del canal
- n Toda percepción de menor profundidad durante la navegación
- n La presencia de sustancias contaminantes de las aguas, sea producida por el buque propio, por otros buques o de cualquier otro origen.
- n 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 y los Servicios Hidrográficos que corresponda informarán 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, 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 R.I.P.A.

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 los buques auxiliares.

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 Concesionario informará con la necesaria antelación a la CARP, a las Autoridades Marítimas y a los Servicios Hidrográficos correspondientes, 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 para el paso del buque involucrado.

2.15.7 La draga o balizador deberá 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, aun cuando estuviesen separadas de las dragas que las utilicen.

### CAPITULO III

#### LAS COMUNICACIONES EN EL CANAL MARTIN GARCIA

##### 3.1 Denominación y Objeto

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

3.1.1 Mantener un control real, eficiente y coordinado entre las partes del movimiento de buques para:

n Prevenir acaecimientos.

n Alertar a los Sistemas de Búsqueda y Salvamento cuando se tenga información de buques, aeronaves o personas en emergencia.

n Colaborar con los Sistemas de Búsqueda y Salvamento en la ejecución de su operación. Alertar a los sistemas de lucha contra contaminación ante acaecimientos que requieran de su intervención.

n Colaborar con los Sistemas de lucha contra 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 la Estación Costera y Centro de Control, componentes del sistema, acerca de movimientos de buques que entran y salen de cada área.

3.1.4 Atender el Servicio de Radiodifusión para la Seguridad de la Navegación, emitiendo Boletines Meteorológicos y 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 ribereños y de la colaboración que se prestarán recíprocamente, cada Autoridad Marítima tendrá competencia en la Zona Operativa que se le asigna en el artículo 2.2 de este Reglamento.

### 3.3 Organización

Cada Autoridad Marítima utilizará su respectiva Estación Costera y Centro de Control como Estación Costera o Centro de control del servicio de movimiento de buques (FT).

3.4 Componentes del Sistema Integran el Sistema de comunicaciones para la seguridad de la navegación en el canal Martín García (SICOSEMAGA) las siguientes estaciones:

3.4.1 Las Estaciones Costeras o Centro de Control del Servicio de Movimiento de Buques (FT) previstas en el Artículo anterior

3.4.2 Los buques que de acuerdo a la Reglamentación vigente estén obligados a llevar facilidades radioeléctricas a bordo.

3.4.3 Los buques y/o embarcaciones que sin estar obligados lleven facilidades radioeléctricas a bordo y opten por navegar áreas del sistema.

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

### 3.5 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.	Trabajo Buque y Estación Costera (FT) de Prefectura Argentina y
	161.675 Mhz.	Uruguay (PNA y PNN)

### 3.6 Características de las Estaciones Costeras (FT) componentes del SICOSEMAGA

Las características de las Estaciones Costeras que integran el SICOSEMAGA son las siguientes:

#### 3.6.1 Area 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

#### 3.6.2 Area de Responsabilidad Operativa: Zona N-2 desde el Km. 93 al Km. 145,5

Nombre de la Estación: Control Carmelo Prefectura Radio

Señal Distintiva: CWC-22.

Canal: Canal 11

Canal 16

Canal 81

Clase de Emisión: F3E.

Potencia de Transmisión 0,025 KW.

Escucha: H-24.

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

### 3.7 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).

### 3.8 - Escucha de los Buques

3.8.1 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.

3.8.2 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 a la Estación Costera / Centro de Control.

3.9 Procedimiento de Comunicaciones Los procedimientos particulares de comunicaciones serán los siguientes:

3.9.1 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.

3.9.2 De existir dificultades que le impidan al buque/Estación Costera (FT) cubrir el canal de trabajo asignado en el sistema, se acordará por Canal 16 pasar al canal de trabajo alternativo.

3.9.3 Los buques deberán dirigir las comunicaciones a través de la Estación Costera (FT) con responsabilidad en la zona en que se navega y si ello no fuera posible por razones técnicas, deberán hacerlo por medio del Centro de Control de Operaciones Portuarias (FP) o Estación Costera (FT) más próxima o a través de otro buque.

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

3.10 Comunicaciones a cursar por una Estación MS (buque) a una Estación FT (costera)

3.10.1 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 (ZONA S-1 P.N.A.) a través de la estación Costera L2G Buenos Aires Prefectura Naval Radio, por VHF en el Canal de Trabajo 81 del Servicio Móvil Marítimo, suministrando los siguientes datos:

n Nombre, bandera del buque, matrícula y señal distintiva.

n Tonelaje de Registro Neto.

n Manifestación expresa que la navegación se efectuará dentro del Area de la Concesión o fuera de la misma.

n Calado de ingreso al canal.

n Calado de diseño, Eslora y Manga.

n Velocidad a desarrollar durante la navegación por el Canal.

n Tipo de carga que transporta.

n Puerto de zarpada.

n Puerto de destino.

n Agencia Marítima que lo atiende.

n Armador.

n Nombre de los Prácticos, nacionalidad y número de credencial o tarjeta identificatoria.

n 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 del Canal:

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 N2 competencia de la Autoridad Marítima Uruguay (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

### 3.10.2 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 (3.10.1) 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 que 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

### 3.11 Prioridad en las comunicaciones:

Se deberá dar prioridad a las comunicaciones referentes a:

- n Siniestros a bordo, avistajes de buques accidentados o con dificultades.
- n Retransmisiones de comunicaciones de socorro, urgencia o seguridad, transmitidos por buques o aeronaves.
- n Avistajes de restos de naufragios o de cualquier obstáculo que constituya peligro para la navegación.
- n Reducción de la visibilidad.
- n Anormalidades en el balizamiento y de toda otra ayuda a la navegación.

n Consultas radio médicas.

n 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.

### 3.12 Otras comunicaciones

3.12.1 Comunicaciones en caso de Acaecimiento: n Tipo de acaecimiento.

n Lugar.

n Orientación, del buque y referencias con respecto a señales de balizamiento en la zona.

n Situación del buque y del personal a bordo.

n Si obstruye total o parcialmente la navegación o si permite el libre tránsito.

n En caso de que la obstrucción sea parcial, banda por la que permite el paso y distancia disponible de ancho navegable.

n Riesgo de derrame.

n Cantidad de tripulantes y pasajeros.

n Dispositivos Salvavidas con que cuenta.

3.12.2 Comunicaciones en caso de tener que Fondear

— Solicitud de autorización.

— Hora de comienzo y finalización de maniobra.

— Posición.

— Solicitud de autorización reinicio de navegación.

— Hora de reinicio de navegación.

### 3.13 Comunicaciones de las Estaciones Costeras ( FT)

3.13.1 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 períodos de escucha radiotelefónica internacional, para luego transmitirse en los horarios de difusión fijados para cada estación.

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

n Información referente al tráfico.

n Información referente a operaciones portuarias.

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

### 3.14 Servicios de Difusión de las Estaciones Costeras

Las estaciones costeras 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:

3.14.1 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.

3.14.2 Indicativo de la Estación: Control Carmelo Prefectura Radio.

Señal Distintiva: CWC-22

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.

### 3.15 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.

## CAPITULO IV

### EL PEAJE EN EL CANAL MARTIN GARCIA

#### 4.1 Aplicación del Peaje

El buque que utilice en todo o en parte el Area de la Concesión deberá pagar al Concesionario, desde la fecha en que así lo disponga la CARP, el peaje que ésta establezca.

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

#### 4.2 Estructura de la Tarifa de Peaje

La tarifa a cobrar por el Concesionario 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 32' 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.

$C$  =  $C_r$  para calados máximos de diseños iguales o menores a 15'

$C_b$  cuando  $C_b$  tiene un valor entre 15' y 32'

$C_d$  cuando el valor  $C_b$  supera los 32'

$C_d$  = Profundidad nominal del canal, igual a 32 pies

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

#### 4.3 Publicidad - Lugar de cumplimiento de la obligación

El Concesionario publicará en dos diarios de circulación de cada uno de los Estados ribereños 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 ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay. El Concesionario 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 Concesionario.

4.4.1 Facturación por viaje: El Concesionario 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 y pedregulleros.

#### 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 Concesionario 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 Concesionario para promover por cuenta y orden de la CARP las acciones administrativas y legales que correspondan. La COMISION ADMINISTRADORA DEL RIO DE LA PLATA, por sí o a través del Concesionario tiene acción ejecutiva para perseguir judicialmente el cobro de la suma de dinero adeudada por el usuario incurso 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 Concesionario a nombre y por cuenta y orden de la COMISION ADMINISTRADORA DEL RIO DE LA PLATA, y que se encuentren aprobados por ésta. Se fija la competencia de los Tribunales con asiento en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay para intervenir en los procesos ejecutivos que se promuevan para obtener el cobro de las sumas de dinero que adeuden los usuarios incursos en mora por el uso del Area de la Concesión.

#### 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 Concesionario expedirá el recibo correspondiente, el que deberá contener:

n Nombre del Usuario.

n Monto pagado.

n Facturas que se cancelan.

#### 4.8 Correspondencia

La correspondencia intercambiada entre los Usuarios y el Concesionario será dirigida, respectivamente, al domicilio constituido por éste, al último domicilio conocido del armador o al último domicilio conocido del agente marítimo que lo represente. La correspondencia a la CARP será dirigida al domicilio de su subsele de Paraguay 577, 4 Piso B de la Ciudad de Buenos Aires.

### 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.

**Area de la Concesión:** 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, en una franja de 250 metros a cada lado del eje longitudinal de la traza del canal.

**Autoridad de Aplicación:** 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 los artefactos navales, incluyendo convoyes de remolques, de empuje o combinados.

**Buques Públicos:** Los afectados al poder público de los Estados.

**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 establecido por el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.

**Centro de Control:** La Estación terrestre perteneciente a la PNN.

**Concesionario:** La empresa RIOVIA S. A, con domicilio legal en Plaza Independencia 811, planta baja de la Ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay.

**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 para el ordenamiento y seguridad de la navegación y la difusión de información de interés para la misma.

**Cruce:** A los fines de esta 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:

n 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.

n El derrame de sustancias perjudiciales directamente resultante de la exploración, explotación o tratamiento de hidrocarburos o recursos minerales del lecho y subsuelo del río.

n 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 Máximas:** El largo y ancho máximos del buque según su diseño.

**Estación Costera:** La Estación terrestre perteneciente a la PNA.

**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.

**FP:** Estación Costera Es el Centro de Control del Servicio de Operaciones Portuarias.

**FT:** La Estación Costera o Centro de Control del Servicio de Movimiento de Barcos.

**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.

**FW:** La Estación Costera o Centro de Control del Servicio de Movimiento de Buques y Servicio de Operaciones Portuarias, simultáneamente.

**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.

R.I.P.A.: 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 Hidrográficos: Servicio de Hidrografía Naval de la Armada 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.

Servicio de Movimiento de Buques: El Servicio de Seguridad dentro del Servicio Móvil Marítimo - distinto del Servicio de Operaciones Portuarias - entre Estaciones Costeras y Estaciones de Barco o entre Estaciones de Barco, cuyos mensajes se refieren únicamente a los movimientos de buques. Están excluidos de este servicio los mensajes con carácter de correspondencia pública.

Servicio de Operaciones Portuarias: Al Servicio Móvil Marítimo en un puerto o en sus cercanías, entre Estaciones Costeras y Estaciones de Barco o entre Estaciones de Barco cuyos mensajes se refieren únicamente a las operaciones, movimientos, seguridad de los barcos y, en casos de urgencia, a la salvaguarda de las personas. Están excluidos de este servicio los mensajes con carácter de correspondencia pública.

Servicio de Seguridad: Todo servicio radioeléctrico que se explote de manera permanente o temporal para garantizar la seguridad de la vida humana y la salvaguarda de los bienes.

El 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.

Usuarios: Las personas físicas o jurídicas cuyos buques utilicen el Area de la Concesión en todo o en parte, por sí o por sus representantes.

Unidad de Medición: El sistema métrico decimal.

UIT: La Unión Internacional de Telecomunicaciones.

Vertimiento: Toda evacuación de manera deliberada de desechos u otras materias, efectuadas desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones, al igual que todo hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones

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.