

Legislación Nacional

DECRETO 1662/1986 ACUERDO CANJE DE NOTAS CELEBRADO CON URUGUAY. DIGESTO SOBRE EL USO Y APROVECHAMIENTO DEL RÍO URUGUAY. APROBACIÓN DEL 19/9/1986; publ. 13/5/1988 VISTO EL ACUERDO POR CANJE DE NOTAS CELEBRADO CON EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY EL 7 DE ABRIL DE 1986, POR EL CUAL SE APRUEBAN LOS CAPÍTULOS “GENERALIDADES”, “NAVEGACIÓN Y OBRAS” Y “RECURSOS DEL LECHO Y SUBSUELO”, DEL DIGESTO SOBRE EL USO Y APROVECHAMIENTO DEL RÍO URUGUAY, ELABORADOS POR LA COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO URUGUAY, Y CONSIDERANDO QUE EL ESTATUTO DEL RÍO URUGUAY, ACORDADO POR LA REPÚBLICA ARGENTINA Y LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY EL 26 DE FEBRERO DE 1975 Y APROBADO POR LEY 21413, ENCOMIENDA A LA COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO URUGUAY, ENTRE OTRAS, LA FUNCIÓN DE DICTAR LAS NORMAS REGLAMENTARIAS SOBRE LOS TEMAS QUE FUERON OBJETO DEL ACUERDO POR CANJE DE NOTAS. QUE A FIN DE CUMPLIMENTAR LO DISPUESTO EN EL ART. 2 DEL CÓDIGO CIVIL SE HACE NECESARIA SU PUBLICACIÓN. POR ELLO, EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA DECRETA: ART. 1.- PUBLÍQUESE EN EL BOLETÍN OFICIAL EL ACUERDO POR CANJE DE NOTAS CELEBRADO CON EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY EL 7 DE ABRIL DE 1986 Y SU ANEXO, POR EL CUAL SE APRUEBAN LOS CAPÍTULOS “GENERALIDADES”, “NAVEGACIÓN Y OBRAS” Y “RECURSOS DEL LECHO Y SUBSUELO”, DEL DIGESTO SOBRE EL USO Y APROVECHAMIENTO DEL RÍO URUGUAY, ELABORADOS POR LA COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO URUGUAY. LA FOTOCOPIA AUTENTICADA DEL TEXTO ORIGINAL DEL ACUERDO FORMA PARTE DEL PRESENTE DECRETO. ART. 2.- COMUNÍQUESE, ETC. ALFONSÍN – CAPUTO ANEXO SEÑOR MINISTRO: TENGO EL HONOR DE DIRIGIRME A VUESTRA EXCELENCIA CON REFERENCIA A LOS TRABAJOS REALIZADOS POR LA COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO URUGUAY, EN VIRTUD DE LO ESTABLECIDO EN EL ESTATUTO DEL RÍO URUGUAY FIRMADO EN LA CIUDAD DE SALTO, EL 26 DE FEBRERO DE 1975, REFERENTE A LA ELABORACIÓN DE UN DIGESTO SOBRE EL USO Y APROVECHAMIENTO DEL RÍO URUGUAY. DENTRO DEL MARCO DE LA CITADA COMISIÓN, SE HAN APROBADO LOS CAPÍTULOS RELATIVOS A “GENERALIDADES”, “NAVEGACIÓN Y OBRAS” Y “RECURSOS DEL LECHO Y SUBSUELO”, CUYOS TEXTOS SE TRANSCRIBEN COMO ANEXO Y FORMAN PARTE DE LA PRESENTE NOTA. A SU EXCELENCIA, EL MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY CONTADOR D. ENRIQUE IGLESIAS S/D. LA COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO URUGUAY (C.A.R.U.), CONFORME A LAS POTESTADES REGLAMENTARIAS DE QUE SE ENCUENTRA INVESTIDA, PODRÁ ADECUAR LAS REFERIDAS NORMAS, CUANDO ASÍ LO ACONSEJEN LAS CIRCUNSTANCIAS CORRESPONDIENTES. AL RESPECTO, PROONGO A VUESTRA EXCELENCIA, POR MEDIO DE LA PRESENTE NOTA, APROBAR LOS CAPÍTULOS ARRIBA MENCIONADOS. ESTA NOTA Y LA RESPUESTA FAVORABLE DE VUESTRA EXCELENCIA SE ENTENDERÁN COMO UN ACUERDO ENTRE AMBOS GOBIERNOS QUE ENTRARÁ EN VIGOR EN LA FECHA DE LA RESPUESTA. HAGO PROPICIA LA OPORTUNIDAD, PARA REITERAR A VUESTRA EXCELENCIA, LAS EXPRESIONES DE MI MÁS ALTA Y DISTINGUIDA CONSIDERACIÓN. TEMA: GENERALIDADES TÍTULO ÚNICO CAPÍTULO ÚNICO Sección 1: Objeto ART. 1.- El presente texto, denominado Digesto sobre el Uso y Aprovechamiento del “Río Uruguay” constituye un conjunto de normas que tienen por objeto reglamentar lo dispuesto por el Estatuto del Río Uruguay, suscripto por los Gobiernos de la República Oriental del Uruguay y de la República Argentina y firmado el 26 de febrero de 1975, dictadas por la Comisión Administradora del Río Uruguay. Sección 2: Enmiendas ART. 1.- De acuerdo con lo expresado en la secc. 1, las enmiendas al presente reglamento serán efectuadas por resoluciones de la Comisión Administradora del Río Uruguay. Sección 3: Definiciones generales ART. 1.- A los efectos de la aplicación del presente digesto, se entenderá por: a. Partes: La República Argentina y la República Oriental del Uruguay. b. Tratado: El Tratado de Límites en el Río Uruguay firmado por Uruguay y Argentina el 7 de abril de 1961. c. Río: El Río Uruguay en el tramo señalado en el art. 1 del tratado. d. Estatuto: El Estatuto del Río Uruguay firmado por Uruguay y Argentina, el 26 de febrero de 1975. e. C.A.R.U.: La Comisión Administradora del Río Uruguay. f. Canal principal: El canal principal de navegación que figura en la carta oficial del río con su traza de límites que publica la C.A.R.U. Las características de la faja del canal principal son las siguientes: Tramo Kilómetro Ancho mínimo de solera del canal principal Profundidad mínima al o local Ancho de la faja del canal principal Paralelo Punta Gorda Confluencia Río Gualaguaychú 0 a 93,6 100 m 5,79 m 600 m Confluencia Río Gualaguaychú – Concepción del Uruguay 93,6 a 186,6 100 m 5,79 m Variable entre 250 y 500 m Concepción del Uruguay 186,6 a 219,6 90 m 3,66 m Variable entre 200 y 500 m Colón – Salto 219,6 a 334,6 60 m 3,05 m Variable entre 60 y 300 m Sección 4: Definiciones particulares ART. 1.- Las definiciones particulares de cada capítulo se indican en los mismos. Sección 5: ART. 1.- Las medidas, dimensiones y fórmulas se expresarán en unidades del sistema internacional (*). Podrán emplearse otros sistemas, además del mencionado, expresando la dimensión, medida o fórmula entre paréntesis, con indicación del sistema empleado. Sección 6: Signos ART. 1.- Los signos serán los que adopte la C.A.R.U. en cada caso en base a los vigentes en la República Argentina y la República Oriental del Uruguay, o los que respondan a convenios internacionales suscriptos por las partes. Sección 7: Estructura del digesto ART. 1.- El digesto estará dividido en temas (E1 [**]...; 01 [***]). Los temas en títulos (1, 2,...). Los títulos en capítulos (01, 02,... 99). Los capítulos en secciones (01, 02,... 99). Las secciones en artículos (01, 02,... 99). Los artículos en incisos (a., b., c.,... 99). Los incisos en subincisos (1., 2., 3.,...). En caso de ser necesario dividir los subincisos, se emplearán las letras minúsculas del alfabeto con un paréntesis: a), b), c),... z). (*) Sistema Métrico Legal Argentino adherido al Sistema Internacional por ley 19511. Sistema Métrico Legal Uruguayo adherido al Sistema Internacional por Norma U.N.I.T. 301 en vigencia desde el año 1971. (**) E:

Temas expresamente referidos en el Estatuto del Río Uruguay.(***) O: Otros temas no incluidos específicamente en el Estatuto del Río Uruguay.TEMA E1: NAVEGACIÓN Y OBRASTÍTULO 1: NAVEGACIÓN EN EL RÍO Y USO DEL CANAL
PRINCIPALCAPÍTULO 1: ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONESSección 1: Ámbito de aplicaciónArt. 1.– La navegación en el río se registrará por las disposiciones del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes y por las del presente título.Sección 2: DefinicionesArt. 1.– A los efectos de la aplicación de las disposiciones de este título, se entenderá por:a. “Reglamento internacional”, el reglamento internacional para prevenir los abordajes unido al convenio homónimo de 1972 (*).b. “Tercera bandera”, toda bandera que no sea uruguaya o argentina.c. “Sicosenaru”, el Sistema Combinado de Información y Control para la Seguridad de la Navegación en el Río Uruguay.(*). Ley Argentina 21456 y Ley Uruguaya 14901.CAPÍTULO 2: DISPOSICIONES PARA LA NAVEGACIÓNSección 1: Disposiciones generales para la navegación en el canal principalArt. 1.– A los efectos del gobierno y maniobra en el canal principal, éste deberá considerarse “angosto”, siendo de aplicación las disposiciones de la regla 9 del reglamento internacional.Art. 2.– Todo buque cuyo calado le permita navegar fuera del canal principal sólo podrá hacerlo dentro del mismo cuando éste se encuentre libre de buques que, por su calado, estén obligados a utilizarlo.Art. 3.– La navegación en el canal principal tiene prioridad de paso sobre toda navegación transversal.Art. 4.– Los buques que navegan en el sentido de la corriente tienen prioridad de paso y maniobra sobre los que navegan aguas arriba. En los pasos que tienen reglamentación especial se estará a lo que ésta indique.Art. 5.– Las embarcaciones deportivas deben dar prioridad de paso y maniobra a los buques que naveguen en el canal principal.Art. 6.– Todo buque que se disponga a ingresar al canal principal lo hará con las debidas precauciones, a fin de no dificultar el gobierno de los buques que naveguen u operen dentro de aquél. Se ingresará con el menor ángulo posible en relación al eje del canal, evitando ingresar cuando ello imponga a los otros maniobras tendientes a evitar peligros de abordaje o varadura.Art. 7.– El buque que navegando en el canal principal maniobre para salir del mismo lo hará de manera que no obligue a los buques que lo están navegando o que operen en él, a realizar maniobras para evitar abordajes, varaduras u otro accidente.Art. 8.– Queda prohibida la navegación de jangadas y de objetos sumergidos.Art. 9.– No se podrá fondear en el canal o permanecer detenido en el mismo, salvo por emergencia, fuerza mayor u otra causa justificada.Art. 10.– Queda prohibida en el canal principal la extracción de arena o de cualquier otro material. La misma sólo estará autorizada en las áreas que se determinan en el tema E VII.Art. 11.– Ninguna persona física o jurídica podrá colocar, modificar o variar las características de los elementos de ayuda a la navegación. Los mismos serán instalados exclusivamente por los institutos oficiales de las partes, coordinados a través de la C.A.R.U.Sección 2: Disposiciones especiales para la navegación en el ríoArt. 1.– En los tramos del río en los que, debido a recodos, angosturas o intersección de vías navegables, el acercamiento de los buques que naveguen pudiera resultar peligroso, se aplicarán las siguientes normas:a. Si la situación fuera de vuelta encontrada, el buque que navegue contra la corriente deberá regular su marcha en espera de que el otro buque haya franqueado la angostura o recodo peligroso para poder continuar navegando.Estas precauciones se extremarán cuando se trate de convoyes de remolque por largo.b. Si la situación fuera de cruce en la intersección de vías navegables, los buques cumplirán la regla 15 del reglamento internacional si están a la vista uno del otro, y el inc. f) de la 9, si no lo están.c. Queda prohibido a todos los buques emplear el efecto de la corriente del río, ya sea para aprovechar su impulso adicional o para disminuir su efecto en contra, si con ello se provoca riesgos a otros buques.Art. 2.– Las partes podrán proponer a la C.A.R.U., para su autorización, el establecimiento de áreas exclusivas para la práctica de deportes náuticos fuera del canal principal (art. 56, inc. a) del estatuto).Sección 3: Disposiciones especiales para las dragas en operacionesArt. 1.– Las dragas que efectúen su trabajo desplazándose a lo largo o a través de un canal cederán el paso a todo buque que se aproxime y deba navegar dentro del mismo.A ese efecto realizarán la maniobra como sigue:a. Si el ancho del canal permite la maniobra de la draga dejando el espacio necesario para la navegación, ella deberá caer sin demora a la banda que más convenga para dejar el paso expedito, dando además cumplimiento al inc. d) de la regla 27 del reglamento internacional.b. Si la draga estuviera atravesada al eje del canal, procurará salir de él y, en caso de no poder hacerlo, se colocará con la crujía lo más paralela posible al eje de aquél y maniobrá en la forma indicada en el inciso precedente.c. Si, por razones operativas, una draga debe trabajar en forma ininterrumpida, no pudiendo desplazarse para ceder el paso, la autoridad de quien dependa la ejecución del dragado informará a la C.A.R.U. acerca de esta circunstancia, a los efectos de que, por los centros de control correspondientes y de acuerdo a las normas previstas en el Sicosenaru, se difundan los horarios de paso libre, para conocimiento de los buques que deben navegar por el lugar.Sección 4: Señalización de tuberíasArt. 1.– La presencia de tuberías que constituyen un obstáculo para la navegación se indicará:a. Durante la noche, con dos luces blancas todo horizonte, dispuestas en línea vertical con una separación no menor de 1,5 m y ubicada en el medio del tendido de la tubería, cada extremo será señalizado con una luz roja todo horizonte, para indicar la longitud y orientación del tendido.b. Durante el día, con una bandera cuadra negra en el medio y, en cada extremo, con una bandera cuadra roja.Sección 5: Reglas a seguir cuando un buque se aproxime a una draga en una operaciónArt. 1.– Todo buque que esté obligado a navegar por dentro del canal donde se encuentre operando una draga reducirá su velocidad a la mínima compatible con el buen gobierno y solicitará paso con suficiente

antelación mediante cuatro pitadas (una larga y tres cortas) o empleando V.H.F.-F.M. Las dragas indicarán “paso libre” con la misma señal y “canal obstruido” con dos pitadas largas y tres cortas. En cualquiera de los casos, las dragas exhibirán las marcas o las luces prescriptas en el reglamento internacional. Art. 2.– Si un buque debe ingresar a un canal en las proximidades donde estuviese operando una draga, para luego pasar por el lugar de operación de ésta, entrará con las precauciones indicadas en el art. 6) de la secc. 1 de este capítulo, pidiendo paso en la forma indicada en el artículo anterior. Art. 3.– Cuando las dragas indiquen “canal obstruido”, los buques estarán obligados a fondear hasta tanto se les dé paso. Sección 6: Obligación de tener el ancla lista a fondear Art. 1.– Todo buque tendrá un ancla lista a fondear en los siguientes casos: a. En navegación por pasos peligrosos. b. En las condiciones a que se refiere la secc. III de la parte B del reglamento internacional, siempre que se navegue por zonas donde la profundidad permita fondear. Art. 2.– La expresión “lista a fondear” incluye la presencia del número de tripulantes necesarios para realizar la maniobra de fondeo sin demora, una vez dada la orden desde el puente. Sección 7: Prohibiciones varias Art. 1.– Queda prohibido: a. Fondear dentro del canal principal y en todo otro lugar donde se impida o dificulte la navegación o hubiera peligro de dañar instalaciones u obras existentes en el fondo o debajo del mismo, a no ser que razones de emergencia o de seguridad obliguen a hacerlo. En tal caso, se deberá informar por la vía más rápida de tal circunstancia al centro de control jurisdiccional correspondiente, y de acuerdo a las normas previstas en el Sicosenaru. b. Navegar a velocidades tales que puedan producir daño o situaciones peligrosas a los buques, artefactos navales o embarcaciones que naveguen en las proximidades o se hallen amarrados o fondeados. c. Navegar a velocidades que superen las máximas fijadas. d. Navegar a velocidades tales que puedan producir daños a muelles, a construcciones o instalaciones terrestres, o a elementos de señalización o balizamiento. e. Navegar en los canales balizados o boyados cuando disminuya la visibilidad en forma tal que, desde una boya (o baliza) o par de ellas, no se alcance a ver la siguiente o par siguiente, siempre que la distancia entre boyas o balizas a lo largo del canal sea de 1000 m o menos. f. Amarrar a boyas, a balizas o a obras de arte que no estén destinadas a tal fin. g. Arrojar materiales o sustancias que ocasionen dificultades a la navegación. Sección 8: Buques varados Art. 1.– Los buques varados tienen obligación de no mover las máquinas y de suspender cualquier operación al pasar otros buques a una distancia tal que puedan molestar la buena maniobra de éstos. Art. 2.– Los buques que pasen por las inmediaciones donde se encuentren buques varados reducirán la velocidad a fin de evitar que estos últimos puedan zafar por el movimiento de las aguas, poniendo en peligro otros que se encuentren en el lugar. CAPÍTULO 3: DISPOSICIONES ESPECIALES PARA TRAMOS Y PASOS Sección 1: Margen de seguridad bajo la quilla Art. 1.– Los buques que naveguen entre el paralelo de Punta Gorda (km 0) y Nuevo Paysandú (km 209,5) tomarán un margen de seguridad bajo quilla de un pie con el río en creciente y de dos pies con el río en bajante. Art. 2.– Los buques que naveguen entre Nuevo Paysandú (km 209,5) y la Presa de Salto Grande no excederán el calado de 3,05 m (10'). Sección 2: Navegación Art. 1.– a. Los buques de eslora máxima superior a 50 m, con calado superior a 4,55 m (15') y los convoyes de empuje de longitud, incluido remolcador, igual o superior a 118,30 m que están obligados a navegar por el canal principal no podrán hacerlo de vuelta encontrada o adelantarse unos a otros en los pasos que se indican en el art. 2. b. Si la situación en un paso fuera de vuelta encontrada, al dar cumplimiento a lo establecido en las seccs. 1 y 2 del cap. 2, el buque que navega contra la corriente se mantendrá fuera de los límites fijados para cada paso, recostándose todo lo posible sobre el veril de la banda de estribor. Art. 2.– Los pasos a que se refiere este capítulo, y sus características, son los siguientes: a. Paso Márquez (km 37,7 a 42,8) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal de 600 m a 120 m con formación de bajos fondos, conformados por arena, situado a continuación de un codo (codillo de Márquez). En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua. b. Paso Punta Amarilla (km 46,2 a 47,8) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal con formación de bajos fondos conformados por barro y arena, con cambios de rumbo suaves. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua. c. Paso Punta Caballos (km 69 a 71,5) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 100 m. Lecho de limo y arena. Cambios de rumbo suaves que no afectan la visibilidad mutua en condiciones normales. d. Paso Barrizal (km 79 a 85,7) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 100 m. Lecho de barro y arena dura con veriles acantilados. Cambios de rumbo suaves que no afectan la visibilidad en condiciones normales. e. Paso Abrigo (km 101,8 a 105) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 90 m. Bajos fondos de barro y arena. Cambios de rumbo suaves hasta entrar en la zona del Puente General San Martín donde se deberá respetar lo establecido en el cap. 4 de este título. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua. f. Paso Filomena Inferior (km 121 a 123,3) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 80 m. Bajos fondos de arena y arcilla. Cambios de rumbos suaves. Poca visibilidad mutua. g. Paso Filomena Medio (km 127,2 a 129) peligrosidad provocada por una fuerte reducción del ancho del canal a 60 m. Cambios de rumbo suaves. Lecho de arena y arcilla. Mala visibilidad mutua. h. Paso Roman Inferior y Superior (km 143,5 a 145) peligrosidad provocada por fuerte reducción del ancho del canal a 60 m. Cambios de rumbo suaves y bajos fondos. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua. i. Paso Banco Grande (km 149,4 a 150,2) peligrosidad provocada por una fuerte reducción del canal a 60 m. Cambios de rumbo suaves. Lecho de arena fina. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua. j. Paso Montaña (km 161 a 166) peligrosidad

provocada por una fuerte reducción del ancho del canal a 60 m. Lecho de piedra y arena. Cambios de rumbo suaves. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua.k. Paso Altos y Bajos (km 171,4 a 176,3) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 90 m. Bajos fondos y lecho de pedregullo y arena. Cambios de rumbo suaves. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua.l. Paso Arroyo Negro (km 180,7 a 183,5) peligrosidad provocada por una fuerte reducción del ancho del canal a 60 m. Lecho de arena. Cambios de rumbos suaves. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua.ll. Paso Vera (km 187,6 a 188,5) peligrosidad provocada por una fuerte reducción del ancho del canal a 50 m. Bajos fondos de profundidad mínima al cero de 3,65 m (12'). En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua.Para buques con calado superior a 12, sólo se permitirá la navegación con el apoyo del Sicosenaru.m. Paso Urquiza (km 184 a 188,5) peligrosidad provocada por una fuerte reducción del ancho del canal. Bajos fondos. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua.n. Paso Almirón (km 195,6 a 201) peligrosidad provocada por una fuerte reducción del ancho del canal a 50 m. Bajos fondos que reducen fuertemente la profundidad mínima al cero.En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua. Sólo se permitirá la navegación con el apoyo del Sicosenaru.ñ. Paso San Francisco (km 212,2 a 214,7) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 80 m. Bajos fondos de arena y pedregullo. Cambios de rumbo suaves que no afectan la visibilidad mutua en condiciones normales.o. Paso Perucho Verne (km 224,6 a 227,5) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 60 m. Cambios de rumbo suaves que no afectan la visibilidad mutua en condiciones normales.p. Paso Grasería (km 235 a 236,4) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 60 m. Bajos fondos de arena fina, pedregullo y tosca. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua.q. Paso Pepeaji Inferior y Superior (km 238,7 a 243,5) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 60 m. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua.r. Paso Cancha Seca (km 251,7 a 254,1) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 60 m. Bajos fondos de arena fina y pedregullo. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua.s. Paso San José (km 262 a 264,5) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 60 m. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua.t. Paso Sombrerito (km 273 a 275) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 90 m. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua.u. Paso Guaviyú Inferior y Superior (km 280,1 a 281,8) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 60 m. Bajos fondos de arena y pedregullo. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua.v. Paso Chapicuy Inferior y Superior (km 286 a 292) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 60 m. Bajos fondos de arena y pedregullo. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua.w. Paso Hervidero (km 303,6 a 307,1) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 60 m. Bajos fondos de piedra. Fuerte corriente. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua.x. Paso Yuqueri Chico (km 319,2 a 320,6) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 60 m. Bajos fondos de arena y pedregullo. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua.y. Paso Yuqueri Grande y Corralito (km 323,9 a 325,9) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 50 m y bajos fondos de piedra en todo el ancho del río, que obligan a extremar las precauciones, especialmente de noche, por la presencia de boyas ciegas. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua.z. Paso Caballada (km 331 a 332) peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 60 m. Con el río bajo, la existencia de restingas de piedra hacen no aconsejable la navegación por el paso. En condiciones normales, los buques gozan de visibilidad mutua.CAPÍTULO 4: DISPOSICIONES ESPECIALES PARA LA NAVEGACIÓN EN LAS ZONAS DE LOS PUENTES “LIBERTADOR GENERAL SAN MARTÍN” Y “GENERAL ARTIGAS”Sección 1: GeneralidadesArt. 1.– Aplicación. Estas disposiciones se aplicarán a los buques que efectúen el paso por debajo de los puentes.Art. 2.– Área de control. A los efectos de la navegación, se establece un área de control que se extiende:a. Para el puente “General Artigas” a 3.500 m aguas arriba y aguas abajo, respectivamente, del eje del puente. El área correspondiente se indica en el apéndice gráfico 1 de este capítulo.b. Para el puente “Libertador General San Martín” a 2.500 m aguas arriba y aguas abajo, respectivamente, del eje del puente. El área correspondiente se indica en el apéndice gráfico 2 de este capítulo.Art. 3.– Señalización y balizamiento.Los sistemas de señalización y de balizamiento se indican, respectivamente, en los citados apéndices gráficos.Art. 4.– Estaciones de control.La navegación será controlada:a. En el área del puente “General San Martín” por la estación de turno de la zona “Yankee”.NdeR.: No se publican gráficos (ver B.O. del 13/5/1988).b. En el área del puente “General Artigas”, por la estación de turno de la zona “X-R.A.Y.”.Art. 5.– Eslora. A los efectos de la aplicación de las presentes disposiciones, la eslora de los buques es la eslora máxima. En los convoyes se considerarán las medidas extremas del conjunto.Art. 6.– Zona exclusiva de paso. Es la delimitada entre los pares de boyas y las pilas principales de cada puente.Sección 2: Navegación en la zona exclusiva de pasoArt. 1.– En esta zona tienen prioridad de paso los buques que tengan una eslora igual o superior a 30 m, sobre los de menor eslora.Art. 2.– El buque que navega aguas abajo tiene prioridad de paso sobre el que navega aguas arriba. Si existiera una situación de vuelta encontrada, el buque que navega aguas arriba debe mantenerse apartado de la zona exclusiva de paso, a la espera de la salida de la zona del que navega aguas abajo.Art. 3.– Se mantendrá una velocidad mínima compatible con el buen gobierno del buque, que, en ningún caso,

será superior a 12 km/h. Art. 4.- El paso por debajo del puente sólo se podrá efectuar entre las pilas principales, que se indican en los respectivos apéndices gráficos. Art. 5.- Las embarcaciones de eslora inferior a 30 m y todas las de vela no entorpecerán el tránsito de los buques que tienen prioridad en la zona. Art. 6.- Durante la navegación en la zona, los buques deberán tener un ancla lista a fondear. Art. 7.- Se prohíben en la zona la navegación transversal, de vuelta encontrada, el adelantamiento y el fondeo de buques, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

Sección 3: Comunicaciones Art. 1.- Procedimiento. a. Antes de ingresar a cualquiera de las áreas, los buques establecerán enlace en VHF con la estación de control correspondiente, a fin de recibir instrucciones para efectuar el paso por debajo del puente. b. Recibida la autorización para continuar, se navegará por la zona exclusiva de paso con las debidas precauciones, manteniéndose en escucha hasta que, al llegar al límite del área, se informará tal circunstancia a la estación de control. c. Si, no obstante lo establecido precedentemente, fuera imposible establecer comunicación con la estación de control, se navegará con la debida precaución, observando las condiciones de paso indicadas por el sistema de señalamiento visual establecido, respectivamente, en los apéndices gráficos 1 y 2. En caso de clausura, se deberá fondear o mantenerse en espera, apartado de la zona exclusiva de paso, lo más cerca posible de la margen de su estribor.

Sección 4: Prohibiciones Art. 1.- Está prohibido navegar por debajo de los puentes: a. Cuando la velocidad del viento afecta el buen gobierno del buque. b. Cuando al encontrarse por el través de las balizas que delimitan los extremos de las áreas de control no se divise nítidamente el respectivo puente. c. Cuando por razones de seguridad, lo disponga la estación correspondiente. Art. 2.- En las áreas de control está prohibido pescar y extraer arena, canto rodado u otras materias, del lecho del río. NdeR.: No se publica gráfico (ver B.O. del 13/5/1988).

CAPÍTULO 5: DISPOSICIONES ESPECIALES PARA LA NAVEGACIÓN EN LA ZONA DE SALTO GRANDE Sección 1: Navegación en el sector norte de la presa Art. 1.- Zona de seguridad. Se establece una zona de seguridad comprendida entre la presa y una línea imaginaria que se extiende entre ambas márgenes a 1000 m de distancia al norte de aquélla, conforme a lo señalado en el apéndice gráfico 1 de este capítulo. Art. 2.- Prohibición. Dentro de la zona establecida en el artículo anterior se prohíbe la navegación y la natación. Sección 2: Navegación en el sector sur de la presa Art. 1.- Zona de seguridad. Se establece una zona de seguridad comprendida entre la presa y una línea imaginaria que une los puntos en que terminan en cada margen los alambrados perimetrales definitivos del predio del Obrador de Salto Grande, conforme a lo señalado en el apéndice gráfico 1 de este capítulo. Art. 2.- Prohibición. Dentro de la zona establecida en el artículo anterior se prohíbe la navegación y la natación. NdeR.: No se publica gráfico (ver B.O. del 13/5/1988).

CAPÍTULO 6: NAVEGACIÓN DE CONVOYES DE REMOLQUE Y DE EMPUJE Sección 1: Preliminares Art. 1.- Aplicación. a. La presente reglamentación se aplica a todos los convoyes, ya sean de remolque o de empuje, que naveguen en el río. b. Cuando se trate de remolques de artefactos tales como grúas, diques flotantes u otros, que, por sus características especiales, impliquen mayores dificultades para la navegación, se deberá solicitar la previa autorización a la prefectura del puerto de zarpada. Art. 2.- Definiciones. A los efectos de la presente reglamentación, se entenderá por: a. Convoy: El conjunto formado por el o los buques remolcadores o empujadores y los buques remolcados o empujados. Por su modalidad se clasifican en: 1. Convoyes de remolque: Por largo, abarloado o ambos simultáneamente. 2. Convoyes de empuje. 3. Convoyes combinados: En los que al sistema predominante se agregan embarcaciones por el otro sistema. b. Empujador: Toda embarcación provista de medios mecánicos de propulsión y de gobierno destinada por su construcción y dispositivos a mover barcazas de empuje. Puede ser empujador todo otro buque que, si bien no ha sido construido para tal fin, ha recibido modificaciones y dispositivos necesarios aptos para realizar el empuje. c. Barcaza de empuje: Toda embarcación sin propulsión propia, construida o modificada para ser empujada por la popa y para retransmitir, si fuera necesario, el empuje a otra barcaza que forme parte del convoy. Art. 3.- Prohibición. Ningún buque podrá remolcar o empujar a otro, si no está registrado o autorizado a tal efecto, salvo en los casos de salvamento, en que sea necesaria la intervención inmediata de un buque como remolcador.

Sección 2: Remolque por largo Art. 1.- Normas para la integración de convoyes. a. El máximo número de embarcaciones remolcadas, cualquiera sea la formación de convoy, será de cuatro. b. La longitud de los cabos de remolque será la adecuada para permitir el buen gobierno de los buques remolcados, en cumplimiento del reglamento internacional y de las disposiciones del cap. 2. Asimismo, dicha longitud será tal que, ante cualquier maniobra de emergencia del remolcador, permita a las embarcaciones remolcadas maniobrar para evitar colisiones por detenciones sorpresivas de aquél. c. Se podrán remolcar una o más embarcaciones sin timón con aletas fijas de gobierno o con timón telecomandado, en las siguientes condiciones: 1. Sin timón. En todos los casos, el remolque estará auxiliado por un remolcador a popa del convoy. 2. Con aletas fijas o timón telecomandado. Sin el auxilio del remolcador de popa, si la disposición y efecto de las aletas fijas o de los timones telecomandados permite que la o las embarcaciones remolcadas sigan la estela del remolcador en toda circunstancia, cumpliendo con ello lo dispuesto en el inc. b. En caso contrario, el convoy será auxiliado por un remolcador a popa. d. Se podrán remolcar por largo embarcaciones sin propulsión propia abarloadas entre sí, a condición de que: 1. El número total de embarcaciones no exceda de cuatro; 2. El número parcial de embarcaciones abarloadas no exceda de dos; 3. Durante la navegación el convoy no deba franquear pasos con una profundidad de agua bajo las quillas que reduzca la capacidad de controlar guiñadas y desplazamientos

laterales, ni paraje de navegación dificultosa para el mismo o para otros buques o convoyes que puedan encontrarse simultáneamente con él.e. Los empujadores podrán efectuar remolques por largo a condición de que:1. Cumplan las disposiciones del presente artículo.2. No efectúen, simultáneamente, empuje que pueda ser afectado por el remolque por largo.3. No lleven otras embarcaciones abarloadas.

Sección 3: Remolque abarloadoArt. 1.– El remolcador no podrá llevar más de una embarcación por banda.Art. 2.– En los pasos con una profundidad de agua bajo las quillas que reduzca la capacidad de controlar guiñadas y desplazamientos laterales, y en los canales estrechos o de navegación dificultosa para el propio convoy, así como para otros buques que se encuentren con él, el remolcador no podrá llevar abarloada más de una embarcación.Art. 3.– Las líneas de crujía de las embarcaciones del convoy serán en todo lo posible paralelas entre sí y la organización marinera del mismo será tal que le permita maniobrar eficientemente y con seguridad.Art. 4.– La potencia propulsora y el porte del remolcador serán los adecuados al tamaño y desplazamiento de las embarcaciones abarloadas, debiendo ser aquélla la necesaria para maniobrar con seguridad en condiciones hidrometeorológicas adversas.Art. 5.– La visibilidad desde el puesto de gobierno del remolcador abarcará todo el horizonte. Hacia proa, la línea visual en la dirección de crujía deberá interceptar la superficie del agua a una distancia no menor que la necesaria para evitar colisiones.Art. 6.– Los empujadores podrán llevar abarloadas embarcaciones, siempre que:a. no se vea afectada desfavorablemente su capacidad plena de maniobra, cuando simultáneamente, realicen empujes;b. cumplan los requisitos de la presente sección.

Sección 4: EmpujeArt. 1.– La organización del convoy será tal que: forme un conjunto rígido y en lo posible simétrico con respecto al plano de crujía del empujador, y que además navegue y maniobre como una sola embarcación por la acción de las máquinas y el gobierno del empujador.Art. 2.– La trabazón de amarre entre las barcasas y el empujador, o las de aquéllas entre sí, tendrá la necesaria resistencia, y será tal que permita deshacer el convoy total o parcialmente, cuando las exigencias de la navegación o maniobra así lo requieran, sin que por tal hecho se produzcan perturbaciones en el gobierno del propio convoy o en la maniobra o navegación de otros buques.Art. 3.– La visibilidad desde la timonera del empujador abarcará todo el horizonte. En el sentido de la proa, la línea visual que pasa por la extremidad superior delantera del convoy no deberá interceptar la superficie del agua a una distancia mayor que la necesaria para evitar colisiones.Art. 4.– La potencia propulsora del empujador será tal que, cualesquiera sean las condiciones de carga y tamaño del convoy, la velocidad de éste le permita navegar, en toda su ruta, sin peligro de accidentes o colisiones.

TEMA E VII – RECURSOS DEL LECHO Y SUBSUELOTÍTULO 1: EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN

CAPÍTULO 1: ÁMBITO DE APLICACIÓNSección 1: Ámbito de aplicaciónArt. 1.– Las disposiciones del presente título tienen por objeto reglamentar la exploración y explotación racional de los recursos del lecho y subsuelo del río de acuerdo con lo establecido en el cap. VIII del estatuto.Art. 2.– La exploración y explotación de los recursos del lecho y subsuelo del río se regirá por las disposiciones del cap. VIII, del estatuto, de la legislación vigente en cada una de las partes y del presente digesto.Art. 3.– Cuando la exploración y explotación de los recursos del lecho y subsuelo tenga entidad suficiente para afectar la navegación, el régimen del río o la calidad de sus aguas, así como para causar perjuicio sensible a la otra parte, serán aplicables en lo pertinente los arts. 7 a 12 del estatuto, según lo dispuesto en el art. 34 del mismo.

CAPÍTULO 2: RÉGIMEN DE LA EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE MATERIALESSección 1: DefinicionesArt. 1.– A los efectos de la aplicación de las disposiciones de este capítulo, se entenderá por:a. Acto de autorización: El acto administrativo dictado por los órganos competentes de las partes en el trámite correspondiente –tales como los denominados permisos, declaratorias o concesiones–, que habilita la exploración o explotación de los materiales del lecho y subsuelo del río.b. Zona de exploración y Zona de explotación: Los sectores del río no excluidos por la C.A.R.U., de conformidad con el art. 33 inc. b) del estatuto, dentro de los cuales se autoriza la exploración o explotación de los materiales del lecho y subsuelo del río.c. Área de exploración y área de explotación: Los sectores del río delimitados por las partes en los actos de autorización que se encuentran representados mediante elementos gráficos en el trámite correspondiente.Las partes procurarán que su longitud no exceda de 10 km medidos a lo largo del canal principal, por cada acto de autorización.d. Zona de vaciado: Los sectores del río no excluidos por la C.A.R.U. de conformidad con el art. 33 inc. a) del estatuto, dentro de los cuales se autoriza el vaciado de los residuos provenientes del lavado o la clasificación de los materiales.e. Materiales: los constituidos por rocas sedimentarias clásticas originadas por la destrucción mecánica de otras rocas (detríticos), “como por ejemplo bloques, grava, arena, limo, arcillas”.1. Según su granulometría, estos materiales se clasifican en:a) Rocas psefíticas, cuyos clastos superan los 4 mm.Entre éstos se encuentran los bloques y los cantos rodados. Pueden clasificarse a su vez en: finos o quijas (entre 4 mm y 16 mm); medianos o guijarros (entre 16 mm y 64 mm); y gruesos o guijones (entre 64 mm y 256 mm).b) Rocas psamíticas cuyas dimensiones se limitan convencionalmente entre 1/16 mm y 4 mm, clasificándose a su vez en arenas finas (entre 1/16 mm y 1/4 mm), arenas medianas (entre 1/4 mm y 1 mm) y arenas gruesas (entre 1 mm y 4 mm).c) Rocas pelíticas, con dimensiones menores a 1/16 mm.Entre éstas cabe distinguir el limo (entre 1/16 mm y 1/256 mm) y la arcilla menor de 1/256 mm).2. Según su modo de presentación, estos materiales pueden encontrarse bajo forma de conglomerados de canto rodado, de arenisca, de limo o arcilla.

Sección 2: Condiciones generalesArt. 1.– La exploración y explotación se realizará directamente por las

partes, o en virtud de actos de autorización dictados por las mismas. Art. 2.– Las partes no realizarán exploraciones o explotaciones ni otorgarán autorizaciones a tal efecto, que puedan afectar la navegación, la calidad de las aguas, el régimen del río o puedan causar perjuicio sensible a la otra parte. Art. 3.– Las partes comunicarán a la C.A.R.U. los actos de autorización dictados en sus respectivas jurisdicciones, proporcionando en la forma que ésta señale los datos necesarios para el desempeño de sus funciones. Art. 4.– La C.A.R.U. solicitará a las partes la suspensión inmediata de la exploración y explotación cuando la misma tenga entidad suficiente para afectar la navegación, la calidad de las aguas o el régimen del río, así como para causar perjuicio sensible a la otra parte. Art. 5.– Las embarcaciones privadas en operación deberán llevar a bordo copia autenticada del acto de autorización. Sección 3: Formalidades de los actos de autorización para la exploración y explotación Art. 1.– Los actos de autorización deberán incluir la siguiente información básica: a. Área de exploración o explotación. b. Materiales a explorar o explotar y volumen de extracción previsto. c. Plazo de vigencia de la autorización. Las partes procurarán que el plazo no exceda de tres años. d. Elementos para la exploración o explotación, debiendo indicarse respecto a cada embarcación su bandera, matrícula, porte y cubicaje, y capacidad horaria de los equipos de extracción a utilizar. e. Elementos gráficos redactados, salvo circunstancias especiales, en escala 1:10.000 ó 1:5.000 y suscriptos por profesionales debidamente habilitados por las partes. Contendrán una referencia concreta a puntos fácilmente localizables o coordenadas relacionadas a puntos fijos oficiales de las partes. Sección 4: Zona de exclusión Art. 1.– Zonas de exclusión para las exploraciones y explotaciones. De conformidad con el art. 33, inc. b) del estatuto, no podrán otorgarse autorizaciones en: a. El canal principal indicado en la carta oficial del río. b. Áreas de protección de puentes y obras hidroeléctricas, radas, canales de acceso a puertos y vías de comunicación con otras rutas de navegación. c. Las zonas de exclusión que fije la C.A.R.U. tendrán carácter precario y podrán modificarse en cualquier momento cuando la exploración o explotación pueda afectar la navegación, la calidad de las aguas o el régimen del río. Art. 2.– Zonas de exclusión para vaciaderos. De conformidad con el art. 33 inc. a) del estatuto, no podrán utilizarse como vaciaderos los sectores del río que a continuación se indican: a. El canal principal indicado en la carta oficial del río. b. Los sectores adyacentes al canal principal ubicados a una distancia menor de 300 m del eje central de dicho canal. c. Áreas de protección de puentes y obras hidroeléctricas, radas, canales de acceso a puertos y vías de comunicación con otras rutas principales. d. En las rutas secundarias, en caso de bifurcación de la ruta principal a una secundaria, entre el extremo sur de la isla que la provoca y 1 km aguas arriba. e. Todo otro sector del río que la C.A.R.U. determine. Art. 3.– Cuando la explotación haga necesaria la utilización de un área de lavado o vaciadero diferente a la de extracción, la misma deberá indicarse en los planos respectivos. CAPÍTULO 3: RÉGIMEN DE EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE OTROS RECURSOS Sección 1: Régimen de exploración y explotación de otros recursos Art. 1.– En el caso de exploración y explotación de otros recursos, las partes dispondrán lo necesario para que estas actividades: a. No interfieran la navegación. b. No afecten el régimen del río o la calidad de sus aguas. c. No causen perjuicio sensible a la otra parte. Art. 2.– Cuando una de las partes resuelva o autorice la exploración o explotación de otros recursos, lo comunicará a la C.A.R.U., a fin de que pueda desempeñar las funciones asignadas en el estatuto. Art. 3.– La C.A.R.U. dictará oportunamente las disposiciones reglamentarias referentes al régimen de exploración y explotación de otros recursos.