

Deficiencias normativas sobre el libre tránsito comercial por la Hidrovía Paraguay-Paraná¹

Regulatory deficiencies on free commercial transit through the Paraguay-Paraná Waterway

MIJAEL VLADIMIR MUÑOZ MIRANDA *

Recibido: 26 de febrero de 2021

Aceptado: 29 de marzo de 2020

Resumen

La Hidrovía Paraguay-Paraná es un corredor fluvial que atraviesa el territorio de Brasil, Bolivia, Argentina, Paraguay y Uruguay, el cual debido a su ubicación estratégica se constituye en una vía beneficiosa en relación costo/contaminación que la terrestre y aérea; lo que despertó el interés de estos cinco países por aprovechar dicha vía; para lo cual se elaboraron una serie de acuerdos internacionales con el fin de regular su aprovechamiento. A día de hoy, ya pasaron cerca de 30 años desde el primer acuerdo elaborado para el efectivo

¹ Esta investigación es parte de la tesis de grado “Situación jurídica sobre la libre navegación de embarcaciones bolivianas por la Hidrovía Paraguay – Paraná”, que el autor defendió en febrero del 2020 en la carrera de Derecho de la Universidad Católica Boliviana “San Pablo” en la ciudad de La Paz, Bolivia para la obtención de su licenciatura en Derecho.

* Licenciado en Derecho (Universidad Católica Boliviana “San Pablo”). Investigador independiente. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5070-9195>

Contacto: mijael.munoz9@gmail.com

Revista de Derecho de la UCB – *UCB Law Review*, Vol. 5 N° 8, abril 2021, pp. 71-106 ISSN 2523-1510 (en línea), ISSN 2521-8808 (impresa).

aprovechamiento de esta vía; pero esta sigue sin ser explotada completamente; es por eso que el presente artículo tratará de explicar este motivo desde el punto de vista normativo.

Palabras clave: Hidrovía / corredor fluvial / vía / acuerdos internacionales.

Abstract

The Paraguay-Paraná Waterway is a fluvial corridor that crosses the territory of Brazil, Bolivia, Argentina, Paraguay, and Uruguay, which due to its strategic location, constitutes a beneficial way concerning cost/pollution than land and air; which aroused the interest of these five countries to take advantage of this route; for which a series of international agreements were drawn up in order to regulate its use. Today, nearly 30 years have passed since the first agreement drawn up for the effective use of this road, but it is still not fully exploited. This article aims to explain this motive from the normative point of view.

Keywords: Waterway / river corridor / road / international agreements.

1. Introducción

La Hidrovía Paraguay – Paraná, es un corredor fluvial ubicado en América del Sur que atraviesa los territorios de Brasil, Bolivia, Argentina, Paraguay y Uruguay, el cual comprende

Una vía navegable de 3.442 km. que une a los 5 países desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay), pasando por Puerto Busch (Bolivia), Asunción (Paraguay) y los puertos del río Paraná (Rosario, Zarate), Buenos Aires, Dock Sud y La Plata (Argentina), hasta el acceso marítimo de Recalada (Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná, 2018).

Se halla formado por los siguientes ríos:

Río Paraguay (sólo Brasil) – Cáceres a Corumbá: 680 km.

Río Paraguay – de Corumbá a Asunción: 1.132 km.

Ríos Paraguay / Paraná - de Asunción a Santa Fe: 1.040 km.

Río Paraná / Río de la Plata – de Santa Fe a Nueva Palmira:
590 km.

Río Paraná – de Foz de Iguazú a Corrientes: 680 km (Comité
Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay - Paraná, 2018).

Llegando así a comprender una extensión total de 1,75 Km², lo que lo convierte en “uno de los más importantes y extensos ejes de integración política, económica y social de América del Sur” abarcando “un área de influencia de aproximadamente 5 millones de km², e incluye una población de cerca de 70 millones de habitantes, dividiéndose en 5 trechos”. (Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay - Paraná, 2018).

Es así que, desde el año 1988, se empezaron a llevar a cabo gestiones para impulsar su aprovechamiento con el fin de potenciar las importaciones y exportaciones a través de la Hidrovia Paraguay – Paraná mediante la primera reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay en Campo Grande, Brasil, los cuales celebraron el Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo de la Hidrovia Paraguay-Paraná, con el objeto de desarrollar un corredor de transporte regional para el crecimiento económico regional (Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay - Paraná, 2016).

Fue a partir de lo anteriormente que se hicieron cada vez más frecuentes las reuniones y mayor el interés que los Estados tenían por la aprovechar la ubicación estratégica de la Hidrovia, hasta que el 07 de julio de 1992 se celebró el primer acuerdo internacional entre los cinco Estados que estableció las bases y principios para la utilización

de dicha hidrovía como medio de transporte comercial para la importación y exportación de bienes, el cual fue denominado Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná. Dicho acuerdo estableció las bases para el desarrollo de una amplia normativa, la cual tenía la finalidad de facilitar el transporte comercial por esta vía bajo los principios de la igualdad de trato y el libre tránsito; para lo cual se elaboraron un total de 8 protocolos y 14 reglamentos con el fin de “coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identificadas por los Estados miembros respecto del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná” (Lavallen, 2017).

Sin embargo, para que dichas normas sean aplicables se debían adecuar a los ordenamientos jurídicos de cada Estado mediante su ratificación en cumplimiento del artículo 14 de la Convención de Viena sobre Tratados¹.

Mismo que se ve reflejado en el artículo 30 del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, el cual establece los lineamientos para la entrada en rigor del ya mencionado Acuerdo. Sin embargo, este punto, supondría a lo largo de los años un gran impedimento para el efectivo uso de la Hidrovía ya que muchas veces los Estados parte no ratificaron dichas normas y por lo tanto las embarcaciones se sometían a un cambio de jurisdicción constante.

Es así que el presente artículo analizará la normativa que regula el aprovechamiento de la Hidrovía Paraguay – Paraná, su contenido, si se cumplen o desarrollan los principios que establece el Acuerdo, si fue adecuada a los ordenamientos jurídicos de los Estados parte y si ésta es el motivo por el cual los Estados parte no pueden explotar las facilidades que ésta ofrece al máximo; partiendo de un repaso de las normas elaboradas con el objetivo de cumplir la finalidad del Acuerdo de

¹ Esta norma establece: 14. Consentimiento en obligarse por un tratado manifestado mediante la ratificación, la aceptación o la aprobación. I. El consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado se manifestará mediante la ratificación: a) cuando el tratado disponga que tal consentimiento debe manifestarse mediante la ratificación (Convención de Viena sobre los Tratados, 1969).

Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, si cumplen con los principios estipulados en éste, su adecuación a la normativa interna de cada Estado parte y, finalmente, si éstas solucionan los problemas que sufre cada Estado al momento de aprovechar esta vía.

2. Método

2.1 Tipo de investigación

2.1.1. Nivel de profundidad

El nivel de profundidad del presente artículo es descriptivo porque

“busca especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis (y) únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren” (Hernández, 2014).

En este caso es descriptivo porque con el análisis propuesto se busca especificar las propiedades y características sobre la normativa que regula el libre tránsito comercial por la Hidrovía Paraguay – Paraná.

2.1.2. Alcance temporal

El presente artículo tiene un alcance temporal sincrónico ya que pretende analizar las normas jurídicas que regulan el libre tránsito por la Hidrovía Paraguay – Paraná, que recorre los países de Brasil, Bolivia, Argentina, Paraguay y Uruguay en este preciso momento.

2.2. Diseño de investigación

2.2.1. Método

El método a utilizar será el método dogmático jurídico ya que “[u]na investigación jurídica dogmática es aquella que concibe el problema jurídico desde una perspectiva estrictamente formalista, descontando

todo elemento fáctico o real que se relacione con la institución, norma jurídica, o estructura legal en cuestión” (Álvarez, 2002).

Es por ello que la metodología a usar será la dogmática jurídica ya que la presente investigación concebirá el problema desde una perspectiva estrictamente formalista estudiando la normativa interna de cada Estado y los Acuerdos Internacionales que regulan el libre tránsito con fines comerciales por la Hidrovía Paraguay – Paraná.

2.2.2. Técnicas de investigación

El presente artículo utilizará la técnica de investigación denominada análisis de contenido ya que este es considerado como “como una forma particular de análisis de documentos” (el cual busca encontrar) “el significado de las palabras, temas o frases lo que intenta cuantificarse” (López, 2002).

Se utilizará este método ya que se pretende analizar el significado de las normas jurídicas en cuanto al libre tránsito comercial por la Hidrovía Paraguay – Paraná para luego cuantificarlas y compararlas con el concepto anteriormente dicho.

3. Normas desarrolladas a partir del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná

Para el aprovechamiento de la Hidrovía Paraguay – Paraná como vía para el transporte comercial destinado a la importación y exportación de bienes en beneficio de los Estados de Brasil, Bolivia, Argentina, Paraguay y Uruguay, se elaboró en 1992 el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, que estableció las bases para el desarrollo normativo de éste; basándose en los principios de igualdad de trato y el libre tránsito.

Para cumplir tal finalidad se desarrollaron las siguientes normas:

Primer Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná sobre Asuntos Aduaneros suscrita el 26 de junio de 1992.

Segundo Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná sobre Navegación y Seguridad suscrita el 26 de junio de 1992.

Tercer Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná sobre Seguros suscrita el 26 de junio de 1992.

Cuarto Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná sobre condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad suscrita el 26 de junio de 1992.

Quinto Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná sobre Solución de Controversias suscrita el 26 de junio de 1992.

Sexto Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná sobre Cese provisorio de Bandera suscrita el 26 de junio de 1992.

Séptimo Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná sobre la Prórroga de vigencia del Acuerdo por 15 años más, suscrita el 9 de diciembre del 2004.

Octavo Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná sobre la Vigencia Indefinida del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná suscrita el 9 de marzo del 2018.

Reglamento 1 sobre el transporte de mercaderías sobre cubierta de embarcaciones de la Hidrovia suscrita el 3 de diciembre de 1998.

Reglamento 2 sobre balizamiento suscrita el 3 de diciembre de 1998.

Reglamento 3 sobre servicios portuarios de la Hidrovia suscrita el 3 de diciembre de 1998.

Reglamento 4 sobre prevención de abordajes suscrita el 3 de diciembre de 1998.

Reglamento 5 sobre la determinación del arqueo de las embarcaciones de la Hidrovía Paraguay – Paraná suscrita el 3 de diciembre de 1998.

Reglamento 6 sobre el plan de comunicaciones para la seguridad de navegación de la Hidrovía Paraguay – Paraná suscrita el 3 de diciembre de 1998.

Reglamento 7 sobre las dimensiones máximas de los convoyes de la Hidrovía suscrita el 3 de diciembre de 1998.

Reglamento 8 sobre el francobordo y la estabilidad para embarcaciones de la Hidrovía Paraguay – Paraná suscrita el 2 de febrero del 2000.

Reglamento 9 sobre la adopción de requisitos exigibles comunes para la matriculación de embarcaciones, inscripción de contratos de utilización e intercambio de información sobre matriculación de embarcaciones altas, bajas y matriculaciones suscrita el 2 de febrero del 2000.

Reglamento 10 sobre los reconocimientos, inspecciones y certificados de seguridad para embarcaciones suscrita el 2 de febrero del 2000.

Reglamento 11 sobre las infracciones y sanciones de la Hidrovía Paraguay – Paraná suscrita el 2 de febrero del 2000.

Reglamento 12 sobre el régimen uniforme para ejercer el pilotaje en la Hidrovía suscrita el 28 de julio del 2003.

Reglamento 13 sobre los planes de formación y capacitación del personal embarcado por la Hidrovía Paraguay – Paraná suscrita el 28 de julio del 2003.

Reglamento 14 sobre la seguridad de las embarcaciones de la Hidrovía Paraguay – Paraná suscrita el 12 de julio del 2007.

Llegando así, a un total de 8 Protocolos Adicionales al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná y 14 Reglamentos que forman parte integrante de dicho acuerdo, los cuales como se mencionó anteriormente, estaban sujetos a ratificación por

parte de los Estados parte gracias al artículo 14 de la Convención de Viena sobre Tratados, mismo que se aplica gracias al artículo 30 del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná y que serán analizados en el cuarto punto.

4. Desarrollo normativo en base a los principios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná

El Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná, para alcanzar su finalidad de facilitar el libre tránsito comercial por este corredor, estableció una serie de principios, los cuales, de ser cumplidos, según el Acuerdo garantizarían el objeto del mismo.

Estos principios son los siguientes:

Igualdad de trato

Según (Segovia, 1998) el principio de la igualdad de tratamiento

Comprende dos aspectos: primero, la prohibición de aplicar un trato diferenciado a las naves, basado en su bandera, su nacionalidad o en su origen, o en todo caso, la procedencia y el destino de sus mercaderías, y, segundo, la prohibición de favorecer otras vías o medios de transporte, acordando tarifas más ventajosas para estos últimos.

Lo que conlleva a que los Estados parte no deben hacer distinciones entre embarcaciones de otros Estados y el suyo. Dicho principio, fue desarrollado a partir del Capítulo III del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná, en el cual se establece la eliminación de privilegios y la no discriminación sobre las embarcaciones de los Estados parte; para lo cual desarrollaron las siguientes normas:

En materia de gravámenes, el Primer Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovia Paraguay – Paraná establece que en cuanto al ámbito de aplicación; este se aplica al transporte de mercancías y entre los países miembro y extendiéndolo a terceros países que no formen parte del Acuerdo siempre y cuando las mercancías sean

provenientes o destinatarios de estos. Además de establecer la suspensión de pago de gravámenes a la importación y exportación de mercancías y finalmente regula una serie de conceptos y procedimientos con el fin de agilizar el comercio en materia de gravámenes.

En materia de trámites, el Segundo Protocolo Adicional Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraná, en su capítulo segundo, regula el procedimiento a seguir para la emisión de certificados de seguridad de las embarcaciones, estableciendo así un solo certificado que será válido para navegar a través de la Hidrovía Paraguay – Paraná y reconocerá el derecho para navegar que se extiende a través de los demás Estados. Además de regular un procedimiento único para este reconocimiento estableciendo tiempos; logrando así establecer un procedimiento común para este trámite cumpliéndose así con la igualdad de trato y evitando trámites burocráticos.

El título sexto que regula las normas de seguridad relativas a los puertos y al régimen de estadía; el cual establece una serie de trámites y documentos que el responsable de la embarcación debe presentar a la autoridad competente de cada país miembro. Estos documentos son: la declaración general que contiene datos sobre el capitán, puertos de llegada y salida, situación de la embarcación en el puerto, el manifiesto internacional de carga que contiene información sobre aspectos aduaneros y la lista de tripulación, la cual contiene datos de los mismos con el fin de asegurar la seguridad. Cabe recalcar que éste puede ser controlado cada cierto tiempo dependiendo de la hora y la lista de pasajeros que es de la misma naturaleza.

Finalmente excluye de dicho control a las embarcaciones que navegan de forma independiente, convoy de remolque o empuje.

En cuanto a los derechos, estos están regulados por el Cuarto Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná que norma la igualdad de condiciones de oportunidades para una mayor competitividad; estableciendo de manera amplia la igualdad

de trato entre embarcaciones nacionales y extranjeras disponiendo que cada Estado debe homogeneizar normas relativas a regulación de empresas de transporte fluvial, tratamiento de las importaciones de embarcaciones fluviales, repuestos, partes y accesorios, tratamiento arancelario y no arancelario, dotaciones de seguridad, características de las embarcaciones, denominación de servicios portuarios, trámites y documentos relativos al transporte fluvial, requisitos para la matriculación, registro e intercambio de información respecto a altas, bajas y modificaciones de estas, las cuales se hicieron efectivas a través de los Protocolos y Reglamentos que serán desarrollados posteriormente. Asimismo, para combatir el trato diferencial dispone que se eliminen las normas que impidan o dificulten la celebración de acuerdos operativos entre empresas constituidas en los países que forman parte de la Hidrovia Paraguay – Paraná, además de eliminar el trato diferencial en cuanto a suministro de combustible y todos los privilegios o incentivos fiscales que se otorguen ya que su otorgación se hará automáticamente extensible a los demás países. Finalmente, con el objetivo de agilizar el comercio dispone que se debe facilitar la revalidación de títulos y patentes de los tripulantes, la facilitación de trámites, unificación de horarios en cuanto a los puertos fluviales, medidas para la liberalización de la contratación de mano de obra y demás servicios portuarios.

El Quinto Reglamento del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná que regula la determinación del arqueo de las embarcaciones de la Hidrovia Paraguay – Paraná. En su primera parte regula la expedición de certificados sobre arqueo bruto y neto, estableciendo un reglamento único para dicha emisión. Otro aspecto importante que establece, es que cualquier Estado miembro puede pedir a otro que expida algún certificado que será extensible a los demás Estados, lo que incluye la copia de los documentos requeridos al Estado que así lo pidió; trabajando así mediante una cooperación constante. Estos certificados emitidos durarán para toda la vida y en caso de que un Estado lo emita sin cumplir con los procedimientos será responsable

de los daños. Esto demuestra que la igualdad de trato también se aplica para el caso de las obligaciones y no solamente para los derechos.

El Noveno Reglamento sobre adopción de requisitos exigibles comunes para la matriculación de embarcaciones, inscripción de contratos de utilización e intercambio de información sobre matriculación de embarcaciones, altas, bajas y modificaciones que establece el objeto y alcance del mismo sobre los trámites ya descritos; añade también que la autoridad competente es la encargada de emitir este reconocimiento siguiendo los requisitos y el procedimiento establecidos en dicho Reglamento.

El Décimo Reglamento del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraná regula los reconocimientos, inspecciones y certificados de seguridad para embarcaciones de la Hidrovía, estableciendo el procedimiento, las condiciones, frecuencias y alcance que tendrán los mismos con el fin de mantener, obtener, renovar o convalidar dichos certificados de seguridad.

Este reglamento establece una igualdad de trato en cuanto a los procedimientos ya descritos porque con su homogeneización, los capitanes de cada embarcación cuentan con un conocimiento previo sobre qué requisitos serán exigidos y cada cuanto tiempo; esto a su vez trae tranquilidad ya que ningún Estado miembro de la Hidrovía puede pedir la presentación de estos documentos fuera de tiempo. Además, que establece terminología común, la cual permite a cada Estado tener los mismos parámetros en cuanto al reconocimiento.

En cuanto a la inspección, esta será realizada por la Autoridad Competente que deberá respetar dicho reglamento, el cual también le permite también delegar sus funciones a Inspectores de Organizaciones reconocidas bajo responsabilidad solidaria.

Finalmente, otra gran ventaja que presenta, es que, al tener una normativa homogénea en cuanto a dicho reconocimiento, éste eleva el nivel de seguridad en cuanto a exigencias y requisitos de un Estado respecto

a otro ya que, si en un Estado se tienen parámetros más altos, en el otro se eleva el nivel automáticamente.

El Onceavo Reglamento del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraná que regula el régimen único de infracciones y sanciones, el cual desarrolla los hechos punibles, diferenciando así los hechos que constituyen infracciones de las que constituyen sanciones y sus tipos. En cuanto a la igualdad de trato, en su artículo segundo establece que dichas sanciones e infracciones solo serán aplicables a embarcaciones que pertenezcan a los Estados miembro de la Hidrovía, excluyendo así a las embarcaciones extranjeras. Este artículo también hace referencia a que este Reglamento sólo será extensible a las embarcaciones extranjeras cuando se traten de navegación y seguridad. Dicho Reglamento presenta un vacío legal ya que las infracciones en las que recaigan embarcaciones no pertenecientes a los Estados parte, no podrán ser sancionadas por lo establecido en él.

En cuanto a pilotaje, el Doceavo Reglamento del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraná establece los requisitos para ser capitán de una embarcación, así como las pruebas a cumplir y sus obligaciones.

En cuanto a la igualdad de trato, este Reglamento reconoce automáticamente en todos los Estados miembro la habilitación del piloto para poder navegar por todo el corredor; siempre y cuando sea de nacionalidad argentina, boliviana, brasilera, paraguaya o uruguaya, lo que presenta una clara discriminación en cuanto a los pilotos extranjeros, ya que estos no pueden navegar por dicho corredor.

En cuanto al Décimo Tercer Reglamento, regula los planes de formación y capacitación del personal embarcado de la Hidrovía, estableciendo los requisitos que deberán cumplir los pilotos para acceder a los rangos estipulados en dicho Reglamento.

Libre tránsito

Según la Convención sobre el comercio de tránsito de los estados sin litoral, 1965, el libre tránsito “es el derecho que tiene un Estado a pasar con sus mercancías a través de otro Estado, realizando las actividades necesarias para ello sin trabas ni restricciones”.

Lo que conlleva a que, además de la necesidad de elaborar normas que permitan la navegación de embarcaciones sin ningún impedimento, la obligación de proveer a los demás Estados parte todas las facilidades para permitir el aprovechamiento de esta vía. Para ello se elaboraron las siguientes normas:

En materia de seguridad se desarrolló el Segundo Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná que, en su capítulo primero, establece la adopción del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes. El capítulo tercero y cuarto regulan la seguridad de las embarcaciones, adoptando algunas normas internacionales en cuanto al arqueo de embarcaciones y asignaciones de francobordo; luego se regula el régimen sobre la seguridad de carga, posteriormente se desarrollan las normas relativas al personal embarcado y finalmente la dotación de seguridad.

En cuanto a la seguridad de navegación; se establece normativa relativa a balizamiento y señalización mediante la adopción del sistema IALA que en cuanto a la remoción de obstáculos no permanentes para la navegación se establece que la autoridad competente de cada Estado debe removerlas, siendo resarcido por el culpable si es que así lo requiere el caso respetando en todo momento el medio ambiente. La autoridad competente tendrá además la facultad de investigar, explorar, remoción, extracción o demolición de los objetos que impidan la navegabilidad de forma segura.

En cuanto a las normas de seguridad sobre la navegación propiamente dicha, establece el régimen de asistencia o salvamiento que será ejecutada en primer lugar por el responsable de cada embarcación y si éste fallara, lo hará la autoridad competente. Finalmente, cada país

signatario está obligado a brindar el salvamiento y asistencialismo. En caso de reclamaciones o acciones que deriven del salvamiento y asistencialismo, estos se registrarán por la ley interna de cada Estado y la resolución de las controversias se resolverá mediante los tribunales de dicho país.

En cuanto a la búsqueda y salvamiento de personas en peligro, está a cargo de la autoridad competente de la jurisdicción más próxima y estos a su vez coordinarán con los demás Estados miembro para llevarla a cabo.

En cuanto a la navegación propiamente dicha establece que todas las embarcaciones que por su calado puedan navegar fuera de los canales, podrán hacerlo siempre y cuando puedan hacerlo siguiendo los protocolos anteriormente mencionados y en caso de encalladura se informará a la estación fluvial más próxima. En cuanto a las zonas de espera, fondeo, alijo y compartimiento; los Estados deben informar sobre zonas habilitadas para la transferencia de carga, espera, fondeo, alije, transbordo y depósito además de mantener informado sobre estos aspectos a los demás Estados.

Los Estados miembro además deberán implementar zonas para el armado y desarmado de convoyes y en caso de no poder realizarlo en las zonas establecidas, se lo harán fuera de estas siempre y cuando la autoridad competente lo permita y no afecte la navegación.

En cuanto a los abordajes y siniestros, será aplicable la ley de la nacionalidad de la embarcación; vulnerando claramente el principio sobre igualdad de trato e impidiendo el libre tránsito ya que éstas deberán someterse a regímenes burocráticos.

En cuanto a la contaminación, este por ser un tema que impacta directamente con el libre tránsito y la navegación en sí misma, ha sido desarrollado de manera estricta bajo los siguientes puntos:

-Se debe notificar a la autoridad competente sobre la carga de sustancias nocivas líquidas, perjudiciales, peligrosas o hidrocarburos previos al ingreso de cada puerto y este debe autorizarlo.

-Cada embarcación debe navegar de manera obligatoria con la póliza de seguros y el certificado de acuerdo a la modalidad de transporte.

-En caso de siniestros, estos deben ser reportados inmediatamente a la autoridad competente más próxima.

Finalmente, se prohíbe la descarga de Hidrocarburos provenientes del régimen operativo de las embarcaciones de la Hidrovía u otras, de sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, aguas sucias y basura, debido a que estas se las debe realizar en contenedores especiales ya que su manipulación puede resultar en la contaminación de la Hidrovía y esto directamente afectaría al libre tránsito. Se toma una medida preventiva antes que resarcitoria.

El Primer Reglamento sobre el Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay - Paraná que regula el régimen para el transporte de mercaderías sobre cubierta en embarcaciones de la Hidrovía, estableciendo que solo pueden transportarse sobre cubierta las mercaderías de tipo seca, líquida o semilíquida envasada; las mercaderías peligrosas, siempre que se cumpla con las normas establecidas en la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y los animales en pie, y con las normas de seguridad de las legislaciones internas de cada Estado.

Esta disposición, puede ser muy cuestionable ya que nuevamente deja a cargo de cada Estado parte la regulación de un tema demasiado importante como el control de seguridad de la mercadería en cuestión, misma que puede estar sometida a trámites burocráticos.

El Reglamento Tercero del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraná elabora un glosario uniforme sobre los servicios

portuarios de la Hidrovía Paraguay – Paraná. Ellos deben cumplir con las siguientes condiciones:

- Permitir una adecuada redistribución de los beneficios de usuarios y armadores
- Facilitar la comparación de tarifas y costos entre diferentes puertos
- Contribuir a la mejor utilización de las instalaciones

Finalmente, establece que únicamente se cobrarán las tarifas correspondientes al uso de servicios accesorios y de almacenaje, servicios ferroviarios, servicios automotores, servicio de grúa flotante, suministro de agua y energía, concesiones y alquiler de espacios, servicio de amarre y desamarre, servicio de suministro de equipos, servicio de movimiento de cargas, servicio de estiaje, servicio de cargas que abarca el servicio de manipuleo, terminal y utilización de vías navegables.

El Cuarto Reglamento del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraná que regula la prevención de abordajes entendiéndola como el daño provocado por el choque de dos embarcaciones, estableció una serie de reglas que regulan la vigilancia, la velocidad, el riesgo, maniobras y la navegación por canales angostos.

El Sexto Reglamento del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraná regula el plan de comunicaciones para la seguridad de dicho corredor estableciendo una serie de claves para principalmente prevenir posibles abordajes y tráfico de embarcaciones.

El Séptimo Reglamento del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraná regula las dimensiones máximas de los convoyes dividiéndolos por tramos de territorios y puertos para evitar posibles accidentes.

El Octavo Reglamento del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraguay regula el francobordo y la estabilidad para embarcaciones de la Hidrovía; normando así las distancias máximas entre el

centro de la embarcación hasta la punta con el fin de evitar posibles hundimientos y velando por la seguridad de navegación por el corredor.

Finalmente, el Décimo Cuarto Reglamento del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná establece el reglamento sobre la seguridad de las embarcaciones, añadiendo datos técnicos para lograr dicho fin.

En materia de seguros se desarrolló el Tercer Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná que desarrolla los criterios de cobertura destinados a la indemnización por daños ocasionados a intereses asegurables de las embarcaciones, tripulación, pasajeros, medio ambiente y terceros, además de reglamentar las condiciones generales de las pólizas de seguro.

Dentro de los riesgos asegurables, los armadores de los países signatarios están obligados a cubrir los riesgos de seguro de responsabilidad civil por daños contra terceros y seguro de tripulación y de pasajeros por lesiones o muerte; además de las correspondientes por manejo de sustancias nocivas.

En cuanto a la relación de dicho Protocolo con el libre tránsito, está sumamente relacionada con la seguridad de la navegación ya que el presente Protocolo prevé posibles soluciones para combatir accidentes que puedan perjudicar el libre tránsito.

5. Adecuación interna

La adecuación interna de las normativas enunciadas anteriormente, constituyeron a lo largo de estos años un problema frecuente para el aprovechamiento de la Hidrovía. Si bien se contaba con una normativa internacional que regulaba el tránsito comercial, éstas debían someterse a una adecuación previa a los ordenamientos jurídicos de cada Estado parte, los cuales no los ratificaban de manera oportuna o hasta en algunos casos, no llegaron a ratificarse, resultando así, en un constante cambio de jurisdicción que incumplía los principios

establecidos en el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná y por lo tanto, no permitía el libre tránsito con fines comerciales por dicho corredor. Es por eso, que es importante analizar qué normas han sido ratificadas y cuándo para descubrir si el motivo por el cual esta vía no es aprovechada al máximo es atribuible a la falta de compromiso de los Estados por ratificar dichas normas.

Antes de comenzar con el análisis correspondiente, cabe aclarar que el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, si bien fue firmado por todos los Estados miembro, según su artículo 30 entra en vigor desde el año 1995 por un tiempo total de 10 años; el cual tiempo después se vería ampliado en un primer momento por 15 años más (es decir, hasta el año 2020) mediante el Séptimo Protocolo Adicional y contaría con una segunda ampliación de forma definitiva desde el año 2020 a través del Octavo Protocolo Adicional al Acuerdo.

Asimismo, cabe recalcar que los seis primeros Protocolos Adicionales al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, tienen vigencia a partir del año 1995 gracias a que, en el mismo cuerpo normativo de cada uno de ellos, se establece que entrarán en vigencia cuando el Acuerdo lo haga.

Brasil

Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná y sus Protocolos Adicionales

La República Federativa del Brasil ratificó el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná y los primeros seis Protocolos Adicionales a este el año 1998; mientras que los restantes dos Protocolos, fueron ratificados, el primero el año 2006 y el segundo el año 2019. Cabe recalcar que los últimos dos Protocolos Adicionales fueron elaborados en los años 2004 y 2018 respectivamente, ya que únicamente ampliaban la vigencia del Acuerdo base, el primero por quince años y el segundo de forma indefinida.

Entonces, calculando la fecha de vigencia del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná de 1995, con la fecha de ratificación, tendríamos un tiempo estimado de adecuación de 3 años, demostrando así, que desde el año 1995 al año 1998 no existía el libre tránsito comercial por la Hidrovía Paraguay – Paraná por el territorio de Brasil.

Respecto a los primeros seis Protocolos Adicionales, estos fueron promulgados unos meses después de la promulgación del Acuerdo en el año 1992 y con entrada en vigencia en 1995. Los Protocolos Adicionales fueron ratificados por el Estado de Brasil en 1998, reafirmando así la falta de libre tránsito comercial hasta ese año. Se hace notar que a partir de 1998 el gobierno brasileño empezó a realizar gestiones para el aprovechamiento de este corredor.

En cuanto a los restantes dos Protocolos Adicionales, como ya se había mencionado anteriormente, regulaban la ampliación de la vigencia del Acuerdo. Uno de ellos tuvo un tiempo estimado de ratificación de dos años y el otro de uno. Debido a que la vigencia del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná solo era válido hasta el año 2005, se concluye que dicho Acuerdo, no ha estado vigente durante aproximadamente un año.

Reglamentos Adicionales al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná

En cuanto a los Reglamentos, la República Federativa del Brasil, ratificó los 11 primeros el año 2000, mientras que el Reglamento 12, fue ratificado el año 2006 y el Reglamento 14 el año 2014. En cuanto al Reglamento 13, este no fue ratificado por la República Federativa del Brasil.

Entonces, tomando en cuenta la fecha de la suscripción de los Reglamentos complementarios al Acuerdo se concluye que:

Respecto a la ratificación de los primeros siete Reglamentos hubo una demora aproximada de dos años.

Respecto a la ratificación de los Reglamentos 8, 9, 10 y 11 no hubieron demoras ya que se ratificaron el mismo año de la suscripción de dichos Reglamentos.

Respecto a la ratificación del Reglamento 12, hubo una demora de tiempo de tres años.

Respecto a la ratificación del Reglamento 13, como se mencionó anteriormente, este no ha sido ratificado por la República Federativa del Brasil.

Respecto a la ratificación del Reglamento 14, hubo una demora de tiempo de siete años.

Bolivia

Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná y sus Protocolos Adicionales

El Estado Plurinacional de Bolivia, ratificó el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná y sus primeros seis Protocolos Adicionales el año 1993; mientras que los restantes dos Protocolos fueron ratificados el primero el año 2005 y el segundo el año 2019. Como se había mencionado anteriormente, los últimos dos Protocolos Adicionales, fueron elaborados en los años 2004 y 2018 respectivamente, ya que únicamente ampliaban la vigencia del Acuerdo base, el primero por quince años y el segundo de forma indefinida.

Entonces, calculando la fecha de vigencia del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná que data de 1995, con la fecha de ratificación tendríamos un tiempo de adecuación inmediato, demostrando así, que desde que entró en vigencia el Acuerdo anteriormente mencionado, existe un libre tránsito comercial por la Hidrovia Paraguay – Paraná por el territorio de Bolivia.

Respecto a los primeros seis Protocolos Adicionales, como se mencionó anteriormente, estos fueron promulgados unos meses después de la promulgación del Acuerdo, pero en el mismo año, es decir en 1992 y con entrada en vigencia en 1995; los cuales fueron ratificados por el

Estado de Bolivia al igual que el Acuerdo también en 1993; reafirmando así el compromiso que tuvo el Estado boliviano por permitir y aprovechar el libre tránsito comercial desde la promulgación de la primera normativa desarrollada al respecto.

En cuanto a los restantes dos Protocolos Adicionales, como ya se había mencionado anteriormente, regulaban la ampliación de la vigencia del Acuerdo, Bolivia tardó aproximadamente un año en ratificar ambos; lo que se traduce en que desde el año 2004 al año 2005, el libre tránsito comercial por la Hidrovía no se pudo llevar a cabo debido al cambio de jurisdicción que conllevó la no ratificación del Séptimo Protocolo Adicional. En cambio, respecto al Octavo Protocolo Adicional, si bien, este tiene una fecha de elaboración del 2018, su vigencia tendría lugar a partir del año 2020; por lo tanto, como el Estado Plurinacional de Bolivia lo ratificó el año 2019, no se presentaron mayores inconvenientes respecto suyo.

Reglamentos Adicionales al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná

En cuanto a los Reglamentos, el Estado Plurinacional de Bolivia ratificó los 11 primeros el año 2000, el Reglamento 12 y 13 el año 2005, mientras que el Reglamento 14, fue ratificado el año 2019.

Entonces, tomando en cuenta la fecha de la suscripción de los Reglamentos complementarios al Acuerdo, se concluye que:

Respecto a la ratificación de los primeros siete Reglamentos hubo una demora aproximada de dos años.

Respecto a la ratificación de los Reglamentos 8, 9, 10 y 11 no hubo demoras ya que se ratificaron el mismo año de la suscripción de dichos Reglamentos.

Respecto a la ratificación de los Reglamentos 12 y 13, hubo una demora aproximada de dos años.

Finalmente, respecto a la ratificación del Reglamento 14, hubo una demora de doce años.

Argentina

Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná y sus Protocolos Adicionales

La República de Argentina ratificó el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná y los primeros seis Protocolos Adicionales el año 1994.

En cuanto al Séptimo Protocolo Adicional, este no fue ratificado, mientras que el Octavo Protocolo, sí lo fue el año 2019.

Entonces, calculando la fecha de vigencia del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná de 1995, con la fecha de ratificación tendríamos un tiempo de adecuación inmediata, demostrando así, que desde que se puso en vigencia el Acuerdo anteriormente mencionado desde el año 1995 ha existido un libre tránsito comercial por la Hidrovia por el territorio de Argentina.

Respecto a los primeros seis Protocolos Adicionales, estos fueron promulgados unos meses después de la promulgación del Acuerdo, pero en el mismo año, es decir en 1992 y con entrada en vigencia en 1995; los cuales fueron ratificados por el Estado de Argentina en 1994; reafirmando así que, en los primeros años, Argentina tuvo un gran interés por aprovechar la Hidrovia Paraguay – Paraná.

En cuanto a los restantes dos Protocolos Adicionales, como ya se había mencionado anteriormente, que regulaban la ampliación de la vigencia del Acuerdo, sucedió algo que no pasó con los demás Estados parte; ya que Argentina no ratificó el Séptimo Protocolo Adicional y, por lo tanto, se entiende que el Acuerdo no ha estado vigente desde el año 2005 hasta el año 2019, año en el cual se ratificó el Octavo Protocolo Adicional que ampliaba la vigencia del Acuerdo de forma definitiva.

Reglamentos Adicionales al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná

En cuanto a los Reglamentos, la República Federativa de Argentina, ratificó los Reglamentos 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10 y 11 el año 2017, el Reglamento 6 el año 2001 y finalmente el Reglamento 14 en el año 2008. En cambio, los Reglamentos 9, 12 y 13 no fueron ratificados por el Estado de Argentina.

Entonces, tomando en cuenta la fecha de la suscripción de los Reglamentos complementarios al Acuerdo, se concluye que:

Respecto a la ratificación de los Reglamentos 1, 2, 3, 4, 5, 7 hubo una demora aproximada de 19 años.

En cambio, respecto a la ratificación del Reglamento 6 hubo un retraso aproximado de 3 años.

En cuanto a la ratificación de los Reglamentos 8, 10 y 11 hubo un retraso de 17 años.

Finalmente, respecto a la ratificación del Reglamento 14 hubo una demora de ratificación de aproximadamente un año.

Cabe recalcar que Argentina, ha sido el país que más ha tardado en ratificar la mayoría de acuerdos, existiendo una gran falta de interés por hacerlo desde que concluyó la vigencia del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, hasta el año 2017.

Paraguay

Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná y sus Protocolos Adicionales

La República de Paraguay, ratificó el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná y los primeros seis Protocolos Adicionales a este el año 1994, mientras que los restantes dos Protocolos, fueron ratificados, el primero el año 2006 y el segundo el año 2019.

Entonces, calculando la fecha de vigencia del Acuerdo de 1995, con la fecha de ratificación tendríamos una adecuación inmediata del ya mencionado Acuerdo, demostrando así que existía un libre tránsito fluvial por territorio paraguayo.

Respecto a los primeros seis Protocolos Adicionales, estos fueron promulgados unos meses después de la promulgación del Acuerdo, pero en el mismo año, es decir en 1992 y con entrada en vigencia en 1995; los cuales fueron ratificados por el Estado de Paraguay también en 1994; reafirmando así el compromiso de aprovechar la Hidrovía.

En cuanto a los restantes dos Protocolos Adicionales, como ya se había mencionado anteriormente, regulaban la ampliación de la vigencia del Acuerdo, los cuales tienen un tiempo estimado de ratificación de un año. Debido a que la vigencia del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná solo era válida hasta el año 2005, se concluye que dicho Acuerdo, no ha estado vigente durante aproximadamente un año.

Reglamentos Adicionales al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná

En cuanto a los Reglamentos, la República de Paraguay, ratificó los Reglamentos 1, 3, 7, 8, 9, 10, 12, 13 y 14 el año 2015, mientras que los Reglamentos 2 y 6 fueron ratificados el año 2003; en cambio el Reglamento 4 fue ratificado el año 1994 y finalmente el Reglamento 5 el año 2000. El Reglamento 11 no fue ratificado por el Estado de Paraguay.

Entonces, tomando en cuenta la fecha de la suscripción de los Reglamentos complementarios al Acuerdo, se concluye que:

Respecto a la ratificación de los Reglamentos 1, 3 y 7 hubo una demora de 17 años.

Respecto a la ratificación de los Reglamentos 8, 9, 10, 12 y 13 hubo una demora de 12 años.

En cuanto a la ratificación del Reglamento 14, este tuvo una demora de 8 años.

Respecto a la ratificación de los Reglamentos 2 y 6, estos tuvieron una demora de 5 años.

En cambio, el Reglamento 4 no tuvo demora en cuanto a su ratificación, mientras que el Reglamento 5 tuvo una demora de ratificación de 2 años.

Uruguay

La República de Uruguay, ratificó el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná el año 1993 y los primeros seis Protocolos Adicionales a este el año 1994, mientras que los restantes dos Protocolos fueron ratificados, el primero el año 2016 y el segundo el año 2019.

Entonces, calculando la fecha de vigencia del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná de 1995, con la fecha de ratificación tendríamos un tiempo inmediato de adecuación, demostrando así, que desde la promulgación del Acuerdo el Estado de Uruguay tuvo el pleno compromiso por aportar al libre tránsito comercial por su territorio.

Respecto a los primeros seis Protocolos Adicionales, estos fueron promulgados unos meses después de la promulgación del Acuerdo, pero en el mismo año, es decir en 1992 y con entrada en vigencia en 1995; los cuales fueron ratificados por el Estado de Uruguay en 1994, siendo estos adecuados desde antes de la entrada en vigencia del Acuerdo.

En cuanto a los restantes dos Protocolos Adicionales, como ya se había mencionado anteriormente, regulaban la ampliación de la vigencia del Acuerdo, los cuales tienen un tiempo estimado de ratificación de 11 años y un año respectivamente. Debido a que la vigencia del Acuerdo solo era válida hasta el año 2005, se concluye que dicho Acuerdo, no ha estado vigente durante aproximadamente once años.

Reglamentos Adicionales al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná

En cuanto a los reglamentos; la República de Uruguay ratificó los siete primeros Reglamentos el año 1999, mientras que los Reglamentos 8, 10 y 11 fueron ratificados el año 2000; en cambio el Reglamento 9 fue ratificado el año 2016, mientras que los Reglamentos 12 y 13 el año 2004 y finalmente el Reglamento 14 el año 2008.

Entonces, tomando en cuenta la fecha de la suscripción de los Reglamentos complementarios al Acuerdo, se concluye que:

Respecto a la ratificación de los primeros siete Reglamentos hubo una demora aproximada de 1 año.

Respecto a la ratificación de los Reglamentos 8, 10 y 11 no hubo demoras ya que se ratificaron el mismo año de la suscripción de dichos Reglamentos.

Respecto a la ratificación del Reglamento 9, hubo una demora aproximada de 16 años.

Finalmente, respecto a la ratificación de los Reglamentos 12, 13 y 14, hubo una demora de un año.

6. Resultados

Desarrollo normativo en base a los principios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná

Luego del análisis realizado en los anteriores puntos se concluye que claramente se elaboraron normas que desarrollan y regulan los principios de igualdad de trato y libertad de tránsito que fueron establecidos en el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná, los cuales a efectos de practicidad se los dividieron de la siguiente manera:

Igualdad de trato; Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná, protocolos adicionales primero, segundo y cuarto; reglamentos quinto, noveno, décimo, onceavo, doceavo y décimo tercero.

Libre Tránsito; Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, protocolos adicionales segundo, tercero; reglamentos primero, segundo, tercero, cuarto, quinto, sexto, séptimo y décimo cuarto.

Adecuación interna

En cuanto a la adecuación de las normas internacionales anteriormente analizadas a la normativa interna de cada Estado parte, algunas de ellas no fueron ratificadas en los siguientes casos:

Argentina no ratificó los reglamentos 9, 12 y 13, mientras que Paraguay el reglamento 11, y finalmente Brasil, que tampoco ratificó el reglamento 13.

Para el caso de Argentina, al no ratificar el reglamento 9, desconoce el régimen de requisitos exigibles comunes para la matriculación de embarcaciones, inscripción de contratos de utilización e intercambio de información sobre matriculación de embarcaciones, altas, bajas y notificaciones.

A consecuencia de esto, el régimen de matriculación de embarcaciones, inscripción de contratos de utilización e intercambio de información sobre matriculación de embarcaciones, altas, bajas y notificaciones se encuentra regido bajo el régimen de la navegación marítima, fluvial y lacustre REGINAVE aprobada por Decreto N.º 4.516 del 16 de mayo de 1973 que establece que todos estos trámites se deben hacer ante el Registro Nacional de buques de Argentina, cumpliendo sus propios requisitos y procedimientos.

Los requisitos y procedimientos establecidos en el Noveno Reglamento del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraná se diferencian de los establecidos en la normativa interna de Argentina en los siguientes aspectos:

- La autoridad competente para emitir la matrícula y su inscripción es la designada por cada Estado miembro, mientras que la legislación argentina establece que la autoridad competente es la Prefectura Naval.

- El registro se lo realiza en la Prefectura Naval y ésta, al ser una entidad del Estado, no tiene la obligación de intercambiar información con las entidades encargadas de los demás países.

En cuanto a la falta de ratificación del Reglamento 12, desconoce el régimen uniforme para ejercer el pilotaje en la Hidrovía.

A consecuencia de esto, el régimen para ejercer el pilotaje por territorio argentino se regula por el DS. 2694/91, es decir, bajo sus propias normas de pilotaje de personal naviero argentino, siguiendo procedimientos diferentes al regulado por el Reglamento 12, necesitando únicamente el reconocimiento de su propia autoridad competente y bajo sus propias exigencias.

En cuanto a la falta de ratificación del Reglamento 13, desconoce los planes de formación y capacitación para el personal embarcado en la Hidrovía.

A consecuencia de esto, los planes de formación y capacitación para el personal embarcado se regula bajo el Reglamento de formación y capacitación del personal embarcado de la Marina Mercante aprobado mediante Decreto Nacional 572/1994; el cual establece sus propios plazos, los cuales no varían mucho del Reglamento 13.

Para el caso de Paraguay, al no ratificar el Reglamento 11 desconoce el régimen único de infracciones y sanciones de la Hidrovía Paraguay Paraná, las cuales se hallan reguladas mediante normas administrativas.

Finalmente, para el caso de Brasil, éste no ratificó el Reglamento 13, por lo cual desconoce los planes de formación y capacitación para el personal embarcado en la Hidrovía. A consecuencia de este hecho, Brasil se rige bajo la Lei Nº 9.537, de 11 de diciembre de 1997, la cual regula los mismos aspectos que los contenidos en el Reglamento 13.

7. Conclusiones

Por lo tanto, habiendo analizado la normativa que regula el aprovechamiento de la Hidrovía Paraguay – Paraná, su contenido, si cumplen o desarrollan los principios que establece el Acuerdo, si fue adecuada a los ordenamientos jurídicos de los Estados parte se concluye que:

- Efectivamente se elaboraron normas que desarrollan el libre tránsito por la Hidrovía Paraguay – Paraná, misma que se ve reflejada en 8 Protocolos Adicionales y 14 Reglamentos.

Sin embargo, cabe recalcar que los Protocolos del 1-6 fueron elaborados en el año 1992, por lo cual queda evidentemente claro que dichos Protocolos no han sido actualizados, restando el Protocolo 7 y 8 que solamente amplían la vigencia del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná por 15 años y este último lo hace de manera indefinida, la cual fue ratificada por todos los Estados parte.

En cuanto a los Reglamentos, la mayoría de estos fueron elaborados en 1998 y otros pocos el año 2003 (exceptuando el último que fue elaborado el 2007), lo que demuestra que desde el año 1992 hasta el año 1998, no se tenía una regulación sobre el libre tránsito comercial por la Hidrovía; pero a partir de la elaboración de estos, su aprovechamiento fue creciendo según la adecuación de los Protocolos y Reglamentos a los ordenamientos jurídicos de los Estados parte.

- En cuanto al desarrollo de los principios de igualdad de trato y libre tránsito, como se analizó anteriormente, estos fueron desarrollados mediante los 8 Protocolos y los 14 Reglamentos del Acuerdo de Transporte Fluvial Paraguay – Paraná; entonces se puede concluir que sí ha habido un desarrollo normativo respecto a dichos principios, los cuales pueden o no ser suficientes o idóneos para cumplir la finalidad del Acuerdo base (punto que es motivo de un análisis aparte).

Actualmente el principio de igualdad de trato no se lo cumple completamente ya que, como se explicó en el punto anterior, Argentina no

ratificó los Reglamentos 9, 12 y 13, mientras que Paraguay no ratificó el Reglamento 11, vulnerando así el principio de igualdad de trato ya que se rigen por normas que son únicamente beneficiosas para estos Estados. Sin embargo, las normas que no fueron ratificadas, no impactan significativamente a la finalidad del Acuerdo base, ya que, si bien incumplen el principio de igualdad de trato al beneficiarse de sus propias normas respecto a ciertos puntos, es un conjunto de falencias (que serán explicadas más adelante) las que no permiten el completo aprovechamiento de la Hidrovía.

- En cuanto a la adecuación de las normas internacionales a los ordenamientos jurídicos internos de cada Estado parte, éstas se fueron ratificando paulatinamente, presentando un problema muy grande a lo largo de estos años ya que las embarcaciones se sometían a un cambio de jurisdicción constante, lo que acarrea una gran demora y una evidente vulneración a los principios ya estudiados.

Así también, cabe recalcar que muchas de estas normas no fueron ratificadas, sino hasta los años 2016 y 2017 mayormente por parte de Argentina y Paraguay, e incluso estos dos Estados no ratificaron en su totalidad las normas en cuestión; siendo estas algunas de las principales causantes de la falta de aprovechamiento de la Hidrovía hasta el año 2017.

Entonces, luego del análisis realizado a lo largo del presente artículo se llega a la conclusión de que:

- Existe normativa que regula el libre tránsito por la Hidrovía Paraguay – Paraná.

-La normativa desarrolla los principios de igualdad de trato y libre tránsito, pero cabe recalcar que en su mayoría data del año 1998-2005 y que puede ser inadecuada a la realidad actual, dejando muchos temas importantes sin regular.

- A día de hoy, la mayoría de normas fueron ratificadas por los Estados parte, sin embargo, para que pudiese existir un mejor libre tránsito por

la Hidrovía Paraguay – Paraná, desde el punto de vista normativo, se deben ratificar todas ellas.

8. Otras consideraciones

A lo largo de estos últimos años, ha ido creciendo el interés de los Estados por aprovechar la Hidrovía Paraguay – Paraná como medio para la importación y exportación de bienes, mismo que se vio reflejado en la ratificación (aunque tardía) de las normas que lo regulan; así también como una serie de Conferencias que trataron sobre el asunto en cuestión, cuyos análisis se resumen en lo siguiente:

- Representantes paraguayos como César Jare, recalcan que el dragado ha presentado un problema constante, ya que este, está a cargo de país por donde pasa la embarcación, lo que representa un gasto muy grande para los gobiernos de cada Estado, los cuales muchas veces tratan de recaudar el dinero necesario con el cobro de peajes a un costo alto, lo que hace menos atractivo el uso de esta vía.

- Representantes brasileros como Rodrigo Mello, aclaran que algunas de las dificultades que se tienen son gracias al cambio climático, lo que provoca que muchas veces los ríos se desborden; además de recalcar que se deben regular normas ambientales para solucionar conflictos normativos entre las ratificadas por los Estados parte y las propias del ordenamiento jurídico de cada Estado, además de regular mediante una norma internacional el caso de la frontera agrícola.

- Otros representantes, como el vicedecano de Bolivia, recalcan que se sienten perjudicados por la normativa no ratificada.

- Así también, representantes del Comité a través de su secretaria ejecutiva, encuentran como motivos principales la falta de interés por parte de los gobiernos de los Estados parte por explotar la Hidrovía y la mala infraestructura de los puertos.

- Por su parte, representantes argentinos como Jim Reid, indica que se encuentran con constantes problemas operativos a momento de aplicar

las normas como las medidas de los convoyes (que, en mi opinión, es uno de los principales motivos por los que Argentina no ratificó algunas normas), por lo cual realizan estudios para solucionar dichos problemas. Además de recalcar que los principales problemas en cuanto a la navegabilidad se deben al dragado, señalización y balizamiento.

Entonces, se concluye que el libre tránsito comercial por la Hidrovia Paraguay – Paraná se encuentra afectado por muchos factores, entre los cuales se encuentran la falta de actualización de la normativa internacional que lo regula, la falta de regulación sobre puntos muy importantes como el medio ambiente, la falta de interés de los gobiernos de los Estados parte por mejorar las condiciones de navegabilidad, como por ejemplo la modernización de los puertos, la falta de ratificación de algunas normas internacionales, y finalmente, la falta de coordinación y cooperación entre los Estados, lo cual se puede resolver mediante una convención, en la cual se actualicen las normas, regulen puntos que no se encuentran regulados, se cree un fondo común para solucionar problemas como el dragado y finalmente que se fortalezca económica, normativa y técnicamente las atribuciones del Comité para que mediante este órgano se pueda administrar y solucionar conflictos con prontitud, además de un estudio técnico a profundidad para hallar posibles futuros conflictos, entre otros.

9. Referencias

- Álvarez, G. (2002). *Metodología de la investigación jurídica*. Santiago.
- Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay - Paraná. (2016). *Comité Intergubernamental de la Hidrovia*. Obtenido de Comité Intergubernamental de la Hidrovia: <http://www.hidrovia.org/es>
- Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay - Paraná. (2018). *Informe ejecutivo de la CIH*. Buenos Aires - Argentina.

Hernández, S. (2014). *Metodología de la investigación*. México D.F.: Interamericana editores S.A. de C.V.

Lavallen, M. T. (26 de octubre de 2017). *Proyecto 1: La Hidrovía Paraná – Paraguay, sus implicancias económico – comerciales y sus impactos socio – ambientales*. Obtenido de Grupo de estudios del Paraná: <https://grupodeestudiosdelparana.wordpress.com/2017/10/26/la-hidrovía-parana-paraguay-sus-implicancias-economico-comerciales-y-sus-impactos-socio-ambientales/>

López, F. (2002). *El análisis de contenido como método de investigación*. Huelva.

Segovia, F. (1998). *Algunas aproximaciones al tema de la libertad de navegación fluvial*. Lima.

UNASEP. (03 de marzo de 2019). *Ministerio de Economía y Finanzas*. Obtenido de Ministerio de Economía y Finanzas: <https://www.mef.gub.uy/5351/8/areas/puerto-libre.html>

Normas

Convención de Viena sobre los Tratados, 1969.

Convención sobre el comercio de tránsito de los Estados sin litoral, Nueva York, 1965.

Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), Santa Cruz de la Sierra, 1992.

Primer Protocolo Adicional del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Santa Cruz de la Sierra, 1992.

Segundo Protocolo Adicional del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Santa Cruz de la Sierra, 1992.

- Tercer Protocolo Adicional del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Santa Cruz de la Sierra, 1992.
- Cuarto Protocolo Adicional del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Santa Cruz de la Sierra, 1992.
- Quinto Protocolo Adicional del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Santa Cruz de la Sierra, 1992.
- Sexto Protocolo Adicional del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Santa Cruz de la Sierra, 1992.
- Séptimo Protocolo Adicional del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Montevideo, 2004.
- Octavo Protocolo Adicional del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Asunción, 2018.
- Reglamento 1 del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Montevideo, 1998.
- Reglamento 2 del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Montevideo, 1998.
- Reglamento 3 del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Montevideo, 1998.
- Reglamento 4 del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Montevideo, 1998.
- Reglamento 5 del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Montevideo, 1998.

Reglamento 6 del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Montevideo, 1998.

Reglamento 7 del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Montevideo, 1998.

Reglamento 8 del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Montevideo, 2000.

Reglamento 9 del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Montevideo, 2000.

Reglamento 10 del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Montevideo, 2000.

Reglamento 12 del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Montevideo, 2003.

Reglamento 13 del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Montevideo, 2003.

Decreto Nro. 4.516 Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE), Buenos Aires, 16 de mayo de 1973.

Decreto Nro. 2694/1994 Reglamento sobre el Servicio de Practicaje y Pilotaje, Buenos Aires, 31 de diciembre de 1991.

Reglamento de formación y capacitación del personal embarcado de la Marina Mercante, Buenos Aires, 11 de mayo de 1994.

Conferencias

Cámara de Exportadores de Santa Cruz, enero 2021, Encuentro Internacional de Logística Fluvial “Para Volver a Crecer”.