

ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY (PUERTO DE CACERES- PUERTO DE NUEVA PALMIRA

Por Fernando Luis Porcelli

- ✓ Socio del Estudio Ruggiero, Radovich & Fernández Llorente, de Buenos Aires, Argentina.
- ✓ Miembro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.
- ✓ Miembro de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo.
- ✓ Profesor Titular de Derecho de la Navegación en la Universidad Nacional de La Pampa.
- ✓ Profesor extra curricular del Centro de Estudios del Comercio Marítimo Internacional del Centro de Navegación.

HIDROVÍA PARAGUAY-PARANA

- ✓ Sistema de comunicación fluvial.
- ✓ Se extiende desde Puerto Cáceres (Brasil) a Nueva Palmira Uruguay por los ríos Paraguay -Paraná.
- ✓ Su recorrido es de 3.442 km
- ✓ Comprende a Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

OBJETIVOS DE LA HIDROVÍA

- ✓ Mejorar las condiciones de navegabilidad del sistema fluvial
- ✓ Facilitar la navegación.
- ✓ Desarrollar el transporte fluvial de mercadería.
- ✓ Promover el desarrollo de la región.
- ✓ Promover las exportaciones de productos agrícolas y minerales.

ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL HIDROVÍA PARAGUAY-PARANA (PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA)

- ✓ Firmado 26 de junio de 1992 en Malargüe por los plenipotenciarios de la República Argentina, de la República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay.
- ✓ Otorga marco legal al sistema de la Hidrovia Paraguay-Paraná
- ✓ Entro en vigencia 13 de Febrero de 1995.
- ✓ De carácter programático y flexible.

ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL HIDROVÍA PARAGUAY- PARANA (PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA

- ✓ Seis Protocolos adicionales :
- ✓ a) Asuntos aduaneros;
- ✓ b) Navegación y Seguridad;
- ✓ c) Seguros;
- ✓ d) Condiciones de igualdad para una mayor competitividad;
- ✓ e) Soluciones de controversias;
- ✓ f) Cese provisorio de bandera.
- ✓ Protocolo Adicional que extiende la vigencia del Acuerdo.
- ✓ Catorce Reglamentos

ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL HIDROVÍA PARAGUAY- PARANA (PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA

- ✓ Argentina no incorporó, aún, a su ordenamiento jurídico ningún reglamento.
- ✓ Paraguay incorporó solo dos Reglamentos (Reglamento Único de Balizamiento y Plan de Comunicaciones de Seguridad de la Navegación de la Hidrovia).
- ✓ Bolivia y Brasil incorporaron trece reglamentos a excepción del de Seguridad de las Embarcaciones de la Hidrovia.
- ✓ Uruguay incorporó todos los Reglamentos.

ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL HIDROVÍA
PARAGUAY-PARANA (PUERTO DE CACERES - PUERTO
DE NUEVA PALMIRA)

OBJETIVOS

- ✓ Facilitar la navegación y transporte comercial fluvial longitudinal en la HIDROVÍA.
- ✓ Consagrar un marco jurídico común.
- ✓ Fomentar el desarrollo, eficiencia de la navegación y transporte.
- ✓ Facilitar el acceso a los mercados de ultramar.

AMBITO DE APLICACION

- ✓ Los ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura de este último, desde Cáceres hasta Nueva Palmira
- ✓ Navegación comercio y transporte de personas y bienes

ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL HIDROVÍA
PARAGUAY-PARANA (PUERTO DE CACERES -
PUERTO DE NUEVA PALMIRA)

PRINCIPIOS

- ✓ a) Libertad de navegación.
- ✓ b) Igualdad de tratamiento.
- ✓ c) Libertad de tránsito.
- ✓ d) Reserva de Carga.
- ✓ e) Facilitación del transporte y comercio.
- ✓ f) Servicios Portuarios auxiliares de la navegación.

ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL HIDROVÍA
PARAGUAY-PARANA (PUERTO DE CACERES -
PUERTO DE NUEVA PALMIRA)

ARMADOR DE LA HIDROVÍA

- ✓ "Armadores de los países signatarios reconocidos como tales en sus respectivas legislaciones".
- ✓ 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".
- ✓ Se sigue el criterio del domicilio al igual que la legislación interna de los países signatarios

ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL HIDROVÍA
PARAGUAY-PARANA (PUERTO DE CACERES -
PUERTO DE NUEVA PALMIRA)

ORGANOS DEL ACUERDO

- A) COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVÍA
Es el órgano político
- B) COMISION DEL ACUERDO
Es el órgano técnico que tiene a cargo la aplicación, seguimiento y desarrollo del acuerdo .

ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL HIDROVÍA
PARANA -PARAGUAY (PUERTO DE CACERES -
PUERTO DE NUEVA PALMIRA)

VIGENCIA DEL ACUERDO

El Acuerdo y sus Protocolos Adicionales tendrían una vigencia de 10 años a partir de que la ALADI notifique la recepción de la última notificación relativa al cumplimiento de las disposiciones legales.

Entró en vigencia el 13 de Febrero de 1995.

Protocolo Adicional de fecha 09/12/04 se acordó prorrogar el Acuerdo y sus Protocolos Adicionales por 15 años a partir de 13 de Febrero de 2003.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE ASUNTOS
ADUANEROS

AMBITO DE APLICACIÓN

- ✓ Transporte de mercaderías que comprenda al menos los territorios de dos países signatarios, cruzando como mínimo una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino.
- ✓ Las mercancías que deban entrar temporalmente en un depósito, en el curso de una misma operación de tránsito aduanero o ser objeto de trasbordo.
- ✓ Suspensión de gravámenes a la importación o exportación.
- ✓ Condiciones técnicas de las unidades de transporte
- ✓ a) Colocación de precintos
- ✓ b) Inviolabilidad

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE ASUNTOS ADUANEROS

- ✓ Precintos aduaneros.
- ✓ Declaración de mercancías y responsabilidad.
- ✓ Art. 12 "El declarante es el único responsable por las infracciones aduaneras que se deriven de las inexactitudes de sus declaraciones".
- ✓ MIC/DTA
- ✓ Formalidades aduaneras en aduana de partida, de trasbordo y destino.
- ✓ DECRETO 343 / 2005 (19/04/05) Republica Argentina
 - Graneles Líquidos o Gaseosos (2%)
 - Graneles Sólidos (4%)
 - Precintos Intactos a la descarga

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

AMBITO DE APLICACIÓN

- ✓ El Protocolo y sus Reglamentos complementarios serán aplicables sólo a las embarcaciones de la HIDROVÍA, a excepción de las normas comprendidas en el título VII para la prevención, reducción y control de la contaminación de las aguas ocasionada por los buques en la HIDROVIA las cuales serán de aplicación a todos los buques y embarcaciones que utilicen la misma.

REGIMEN SANCIONATORIO

- ✓ Régimen sancionatorio único aplicable a las infracciones cometidas a las normas del protocolo y sus reglamentos.
- ✓ Reglamento Único de Infracciones y Sanciones, el cual tiene por objeto sancionar las infracciones cometidas a las disposiciones del Protocolo y la falta de idoneidad profesional embarcado.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS AL BUQUE Y LA CARGA

- ✓ Se adopta el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (Londres, 1972).
- ✓ Se elaboró un Reglamento para Prevenir los Abordajes, de la Hidrovía, por lo que coexisten reglamentos, con la misma finalidad, en el mismo ámbito, que son ligeramente diferentes, en cuanto a las luces que deben llevar ciertas embarcaciones.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Reglamento de Reconocimientos, Inspecciones y Certificado de Seguridad para Embarcaciones de la HIDROVIA cuyo objeto consiste en:

a) Normar los procedimientos, condiciones, frecuencias y alcance que tendrán los reconocimientos e inspecciones que se practiquen a las embarcaciones de la HIDROVIA con miras a mantener, obtener, renovar o convalidar el Certificado de Seguridad de la Navegación,

b) Normar las características, plazos, motivos de caducidad, obligatoriedad, validez y prórroga del Certificado de Seguridad de la Navegación.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

PILOTAJE EN LA HIDROVIA

- ✓ El piloto es quien aconseja y asesora al capitán respecto de la navegación y maniobra en los ríos, pasos y canales así como de la reglamentación.
- ✓ Es obligatorio y prestado por personal habilitado.
- ✓ Se fijan zonas de habilitación de los pilotos.
- ✓ Se sanciona el Régimen Uniforme para ejercer el Pilotaje que regula los requisitos para ejercer como piloto de la HIDROVIA, las obligaciones del personal embarcado habilitado para ejercer el pilotaje y ejercicio del pilotaje en la HIDROVIA.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

REMOCION DE OBSTACULOS NO PERMANENTES PARA LA NAVEGACION

- ✓ Se refiere a las "embarcaciones o bienes hundidos, sumergidos, encallados y perdidos o arrojados en aguas de la HIDROVIA, los cuales quedan sometidos a las disposiciones vigentes del país signatario en cuya jurisdicción se encuentre el obstáculo"
- ✓ El responsable podrá efectuar las tareas de remoción.
- ✓ La autoridad competente tiene facultades para:
 - ✓ Controlar, autorizar las tareas de remoción, intimar al responsable a efectuarla o asumir la realización de dichas tareas.
- ✓ Argentina, Brasil y Uruguay cuentan legislación similar a las normas del Protocolo.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

ASISTENCIA Y SALVAMENTO

- ✓ "Las operaciones de asistencia o salvamento de embarcaciones y bienes a todo acto o actividad emprendida para dar asistencia o salvamento a una embarcación, aeronave o cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en el ámbito de la HIDROVÍA".
- ✓ Las operaciones deberán ser ejecutadas por los responsables de las embarcaciones en peligro.
- ✓ Si el responsable de la embarcación no efectúa las tareas en el plazo indicado por la autoridad competente, esta podrá ejecutarlas.
- ✓ Se fija la autoridad competente para llevar a cabo las tareas en los tramos de la HIDROVÍA en donde más de un país ejerza jurisdicción.
- ✓ Deber de cooperación entre países.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

- ✓ Las reclamaciones o acciones derivadas de las operaciones de asistencia se rige por la ley del país en cuya jurisdicción se llevaron a cabo.
- ✓ Los jueces del país donde se prestó el servicio de asistencia son competentes.
- ✓ Legislación Argentina. Art. 371 y sgts.
- ✓ Legislación Uruguaya y Paraguaya. Diferencian asistencia de salvamento
- ✓ Legislación Brasileña Ley 7.203 de 1984. Incorpora la defensa del medio ambiente, reconoce el reintegro de gastos en caso de no haber habido un resultado útil.
- ✓ Convención de Bruselas sobre Asistencia y Salvamento de 1910. No ratificada por Bolivia. No aplicable a buques de la HIDROVÍA.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

NORMAS PARA LA NAVEGACION

Se regula respecto de:

- ✓ Navegación en canales.
- ✓ Procedimientos a seguir por las embarcaciones en caso de varaduras.
- ✓ Clausura de canales.
- ✓ Zona de Espera, Alijo, Fondeo y complemento de carga.
- ✓ Intercambio de información sobre aspecto particulares de la navegación en cada zona (estado balizamiento, congestión y condiciones de las vías navegables),

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

- ✓ Zona de armado y desarmado de convoyes, Maniobra de armado y desarmado y dimensiones de los convoyes.
- ✓ Sobre el particular se dictó el Régimen Único de Dimensiones Máximas de Convoyes, en aquellas zonas que por sus características o intenso tránsito lo hagan necesario.
- ✓ Único Reglamento que es cumplido por los países signatarios.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

ABORDAJE

- ✓ Se rige por la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje de Bruselas de 1910 en cuanto a la solución del fondo del tema
- ✓ Bolivia no ratificó la Convención
- ✓ La Convención no es aplicable al abordaje entre dos buques fluviales.
- ✓ La Convención clasifica a los abordajes en:
 - ✓ A) De causa fortuita, fuerza mayor o dudosa. Los daños son soportados por la partes en la medida de su daños.
 - ✓ B) Culpa exclusiva. El culpable debe indemnizar los daños ocasionados.
 - ✓ C) Culpa concurrente.
 - ✓ I) Culpa concurrente determinada. Cada buque responde en proporción a su culpa.
 - ✓ II) Culpa concurrente indeterminada. La responsabilidad por los daños es soportada en partes iguales.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

- ✓ *Art. 62. En lo referente a la ley aplicable y tribunal competente se adoptan las siguientes normas:*
- ✓ *a) Abordajes: Los abordajes se rigen por la ley del país en cuyas aguas se producen y quedan sometidas a la jurisdicción de los tribunales el mismo"*
- ✓ Esta norma es contradictoria, en principio, a lo dispuesto en el art 61.
- ✓ Se extiende la aplicación de esta normativa a la colisión entre embarcaciones y cualquier propiedad mueble o inmueble, y a la reparación de los daños causados como consecuencia del pasaje o navegación de una embarcación por la proximidad de otra, aun cuando no exista contacto material.
- ✓ Legislación argentina
 - ✓ Art 358 y siguientes de la Ley de Navegación
 - ✓ Sigue los mismos lineamientos de la Convención de Bruselas de 1910.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

Legislación de Uruguay y Paraguay.

- ✓ Art. 1433 a 1442 y 1261 a 1273 del Código de Comercio respectivamente.
 - ✓ Se clasifica a los abordajes en:
 - ✓ Fortuitos, fuerza mayor. Los daños son soportados por cada buque.
 - ✓ Culpa exclusiva. El culpable debe soportar a su cargo los daños causados.
 - ✓ Culpa concurrente. Cada buque soporta su daño.
 - ✓ Dudoso. Se liquida como una avería gruesa
 - ✓ Ruptura de amarras voluntaria. Se liquida como una avería gruesa
- ✓ El art. 1268 del Código de Comercio de Paraguay exige la formulación de una protesta dentro de quinto día ante la autoridad del lugar del siniestro o de la primera arribada.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

Legislación de Brasil

- ✓ Abordaje culpable. El culpable debe soportar los daños causados.
- ✓ Abordaje por culpa concurrente: Se rige por el derecho común. Responden en forma proporcional.
- ✓ Abordaje por pica voluntaria de amarras. Se liquida como una avería gruesa

NORMATIVA APLICABLE AL TRANSPORTE DE MERCADERÍA

Uniformidad de la legislación del transporte de mercadería por agua.

- ✓ Brasil, Uruguay y Paraguay normativa uniforme.
- ✓ Bolivia se aplica normativa relativa al transporte Cod. Comercio arts. 927 a 971.
- ✓ Argentina contempla la Limitación de Responsabilidad del Transportista. Art. 278 Ley de Navegación 20.094
- ✓ Convención de Bruselas de Sobre Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimientos de Embarque de 1924 ratificada por Argentina, Bolivia y Paraguay.
- ✓ Brasil por vía convencional en el conocimiento de embarque.

NORMATIVA APLICABLE A LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO DEL BUQUE

- ✓ Brasil, Uruguay y Paraguay normativa uniforme (arts. 494; 1050 y 880 de los Códigos de Comercio).
- ✓ Abandono liberatorio.
- ✓ Bolivia no contempla dicho beneficio.
- ✓ Argentina Ley de Navegación (art 175) Sistema combinado.
- ✓ Abandono en especie y abandono en valor.
- ✓ Fondo adicional para responder ante muertes y lesiones.

CONSIDERACIONES FINALES

- ✓ Proyecto HIDROVÍA Paraguay-Paraná herramienta de desarrollo regional.
- ✓ Acuerdo de Transporte Fluvial por la HIDROVÍA otorga marco jurídico al proyecto.
- ✓ Favorece la Integración Regional.
- ✓ Convertir a las normas en operativas.
- ✓ Mejoramiento de la normativa de ciertos institutos.

CONSIDERACIONES FINALES

- ✓ Uniformidad legislativa.
- ✓ Regular Protocolo Adicional Sobre Igualdad de Oportunidades para una mayor competitividad.
- ✓ Uniformidad de criterios en las autoridades.