

## ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA

### PARAGUAY - PARANA \*

#### (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)

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;

CONVENCIDOS Que para la concreción del proceso de integración regional es necesario contar con servicios de transporte y comunicaciones eficientes y adecuados a los requerimientos actuales del comercio y el desarrollo;

PERSUADIDOS Que la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) constituye un factor de suma importancia para la integración física y económica de los países de la Cuenca del Plata;

SEGUROS Que el desarrollo de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) crea una comunidad de intereses que debe ser apoyada en forma adecuada, eficaz y mancomunada, basada en la igualdad de derechos y obligaciones de sus países ribereños;

DECIDIDOS A crear las condiciones necesarias para concederse mutuamente todas las facilidades y garantías posibles a fin de lograr la más amplia libertad de tránsito fluvial, de transporte de personas y bienes y la libre navegación;

RECONOCIENDO Que deben eliminarse todas las trabas y restricciones administrativas, reglamentarias y de procedimiento, y la necesidad de crear para el efecto un marco normativo común, con el objeto de desarrollar un comercio fluido y una operativa fluvial eficiente;

REAFIRMANDO El principio de la libre navegación de los ríos de la Cuenca del Plata, establecido por los países ribereños de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) en sus legislaciones y en los tratados internacionales vigentes;

CONSIDERANDO El Tratado de Brasilia de 1969 como marco político para la integración física de la Cuenca del Plata y la Resolución N° 238 de la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata; y

TENIENDO PRESENTE Los principios, objetivos y mecanismos de Tratado de Montevideo 1980 y lo dispuesto en los artículos segundo y décimo de la Resolución 2 del Consejo de Ministros de la Asociación;

CONVIENEN En celebrar, al amparo de dicho tratado, el presente acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

## CAPITULO I

### Objeto y alcance del Acuerdo

Artículo 1. El presente Acuerdo tiene por objeto facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), en adelante "la Hidrovía" en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata, mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar.

Artículo 2. La Hidrovía comprende los Ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura de este último, desde Cáceres en la República Federativa del Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay y el canal Tamengo, afluente del Río Paraguay, compartido por la República de Bolivia y la República Federativa del Brasil.

Artículo 3. Las disposiciones del presente Acuerdo son aplicables a la navegación, el comercio y el transporte de bienes y personas que comprendan la utilización de la Hidrovía.

Se exceptúa de esta norma al paso de buques de guerra y otras embarcaciones con actividades sin fines de comercio, así como el transporte fluvial transversal fronterizo, los cuales se regirán por los tratados y normas existentes o que se concierten en el futuro entre los países ribereños de la Hidrovía o entre estos y terceros países.

## CAPITULO II

### Libertad de navegación

Artículo 4. Los países signatarios se reconocen recíprocamente la libertad de navegación en toda la Hidrovía de las embarcaciones de sus respectivas banderas, así como la navegación de embarcaciones de terceras banderas.

Artículo 5. Sin previo acuerdo de los países signatarios no se podrá establecer ningún impuesto, gravamen, tributo o

der echo sobre el transporte, las embarcaciones o sus cargamentos, basados únicamente en el hecho de la navegación.

### **CAPITULO III**

#### **Igualdad de tratamiento**

Artículo 6. En todas las operaciones reguladas por el presente Acuerdo los países signatarios otorgan recíprocamente a las embarcaciones de bandera de los demás países signatarios idéntico tratamiento al que conceden a las embarcaciones nacionales en materia de tributos, tarifas, tasas, gravámenes, derechos, trámites, practicaje, pilotaje, remolque, servicios portuarios y auxiliares, no pudiéndose realizar ningún tipo de discriminación por razón de la bandera.

Artículo 7. Los países signatarios compatibilizarán y/o armonizarán sus respectivas legislaciones en la medida que fuer necesario, para crear condiciones de igualdad de oportunidad, de forma tal que permitan simultáneamente la liberalización del mercado, la reducción de costos y la mayor competitividad.

Artículo 8. Todas las ventajas, favores, franquicias, inmunidades y privilegios que los países signatarios apliquen a las embarcaciones en todas las operaciones reguladas por el presente Acuerdo, en virtud de convenios entre países signatarios o entre éstos con terceros países o que concedan de manera unilateral a cualquiera de ellos, se harán extensivos automáticamente a los demás países signatarios del presente Acuerdo.

### **CAPITULO IV**

#### **Libertad de tránsito**

Artículo 9. Se reconoce la libertad de tránsito por la Hidrovía de las embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios y solo podrá cobrarse la tasa retributiva de los servicios efectivamente prestados a los mismos.

Igualmente se reconoce entre los países signatarios, la libertad de transferencia de carga, alije, transbordo y depósito de mercancías en todas las instalaciones habilitadas a dichos efectos, no pudiéndose realizar discriminación alguna a causa del origen de la carga de los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino o de cualquier circunstancia relativa a la propiedad de las mercancías, de las embarcaciones o de la nacionalidad de las personas.

### **CAPITULO V**

#### **RESERVA DE CARGA**

##### **SECCION 1**

##### **Reserva de Carga Regional**

Artículo 10. El transporte de bienes y personas entre los países signatarios que se realicen con origen y destino en puertos localizados en la Hidrovía, queda reservado a los armadores de los países signatarios en igualdad de derechos, tratamientos y condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

El ejercicio del derecho a la reserva de carga regional, se hará efectivo en forma multilateral y su implantación se basará en el principio de reciprocidad.

##### **SECCION 2**

##### **Reserva de Carga Nacional**

Artículo 11. Quedan eliminadas en favor a las embarcaciones de bandera de los países que integran la Hidrovía, a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las limitaciones existentes al transporte de determinados bienes o personas reservados en su totalidad o en parte a las embarcaciones que naveguen bajo bandera nacional del país de destino o de origen.

Queda excluido del ámbito de aplicación de este Acuerdo y de sus Protocolos, el transporte de cabotaje nacional, el que está reservado a las embarcaciones de los respectivos países.

#### **Disposición Transitoria**

La República del Paraguay se compromete a eliminar el cincuenta por ciento (50%) de su reserva de carga al 31 de agosto de 1992 y un diez por ciento (10%) adicional al entrar en vigor el Acuerdo.

Después de su entrada en vigor, eliminara el veinte por ciento (20%) al 31 de diciembre de 1993 y el veinte por ciento (20%) restante antes del 31 de diciembre de 1994.

### **CAPITULO VI**

#### **Armador de la Hidrovía**

Artículo 12. A los efectos del presente Acuerdo se considerará Armador de la Hidrovía, a los armadores de los países signatarios, reconocidos como tales por sus respectivas legislaciones.

Artículo 13. Las embarcaciones fluviales registradas como tales en cada uno de los países signatarios serán reconocidas como embarcaciones de la Hidrovía por los otros países signatarios. A tales efectos los organismos nacionales competentes intercambiarán las informaciones pertinentes.

Artículo 14. Los armadores de la Hidrovía podrán utilizar en la prestación de sus servicios embarcaciones propias o bajo contrato de fletamento o arrendamiento a casco desnudo de conformidad con la legislación nacional de cada país signatario.

Artículo 15. Los países signatarios se comprometen a adoptar las normas necesarias para facilitar el desarrollo de empresas de transporte en la Hidrovía, con participación de capitales, bienes de capital, servicios y demás factores de producción de dos o más países signatarios.

## **CAPITULO VII**

### **Facilitación del transporte y el comercio**

Artículo 16. Con la finalidad de facilitar las operaciones de transporte de bienes y personas y de comercio que se realicen en la Hidrovía, los países signatarios se comprometen a eliminar gradualmente las trabas y restricciones reglamentarias y de procedimiento que obstaculizan el desenvolvimiento de dichas operaciones.

Artículo 17. A fin de lograr el cumplimiento del presente Acuerdo los países signatarios convienen celebrar, sin perjuicio de otros que sean oportunamente indicados los siguientes Protocolos Adicionales:

- a) Asuntos Aduaneros 1
- b) Navegación y Seguridad 2
- c) Seguros 3
- d) Condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad 4
- e) Solución de Controversias 5
- f) Cese provisorio de bandera 6

## **CAPITULO VIII**

### **Servicios Portuarios y Servicios Auxiliares de Navegación**

Artículo 18. Los países signatarios se garantizan mutuamente las facilidades que se han otorgado hasta el presente y las que se otorguen en el futuro para el acceso y operaciones en sus respectivos puertos localizados en la Hidrovía.

Artículo 19. Los países signatarios promoverán medidas tendientes a incrementar la eficiencia de los servicios portuarios prestados a las embarcaciones y a las cargas que se movilicen por la Hidrovía, y al desarrollo de acciones de cooperación en materia portuaria y de coordinación de transporte intermodal.

Artículo 20. Los países signatarios adoptarán las medidas necesarias para crear las condiciones que permitan optimizar los servicios de practicaje y pilotaje para las operaciones de transporte fluvial realizada por las embarcaciones de los países que integran la Hidrovía.

Artículo 21. Los países signatarios revisarán las características y costos de los servicios de practicaje y pilotaje con el objetivo de readecuar su estructura, de modo de armonizar las condiciones de prestación del servicio, reducir sus costos y garantizar una equitativa e igualitaria aplicación de éstos para todos los armadores de la Hidrovía.

## **CAPITULO IX**

### **Organos del Acuerdo**

Artículo 22. Los órganos del Acuerdo son:

- a) El Comité Intergubernamental de la Hidrovía (C.I.H.) órgano del tratado de la Cuenca del Plata, es el órgano político.
- b) La Comisión del Acuerdo, en adelante "la Comisión" es el órgano técnico.

Los países signatarios designarán los organismos nacionales competentes para la aplicación del presente Acuerdo.

Los representantes acreditados de estos organismos constituirán la Comisión, que será el órgano técnico para la aplicación, seguimiento y desarrollo del Acuerdo dentro de las competencias atribuidas en el artículo 23.

Artículo 23. La Comisión tendrá las siguientes funciones:

- a) Velar por el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo para resolver los problemas que se presenten en

su aplicación;

b) Estudiar y proponer la adopción de medidas que faciliten el cumplimiento de los objetivos del presente Acuerdo;

c) Aprobar su reglamento interno y dictar las disposiciones que considere necesario para su funcionamiento;

d) Recomendar al C.I.H. modificaciones y adiciones al presente Acuerdo;

e) Informar al C.I.H. al menos una vez al año sobre los avances logrados en los compromisos y los resultados alcanzados en la aplicación y en el desarrollo del presente Acuerdo; y

f) Cumplir con cualquier otro cometido que le asigne el C.I.H.

Artículo 24. La Comisión podrá convocar a reuniones de representantes de otros organismos de la Administración Pública y del sector privado para facilitar la aplicación y desarrollo del Acuerdo.

Artículo 25. Cada país signatario tendrá un voto y las decisiones de la Comisión serán tomadas por unanimidad y con la presencia de todos los países signatarios.

## **CAPITULO X**

### **Solución de Controversias**

Artículo 26. Las controversias que surjan con motivo de la interpretación, aplicación o incumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo, así como de sus Protocolos y de las decisiones de C.I.H. y de la Comisión del Acuerdo, serán sometidas al procedimiento del Protocolo sobre Solución de Controversias, previsto en el artículo 17 inciso e) del presente Acuerdo.

## **CAPITULO XI**

### **Evaluación y Ajustes**

Artículo 27. La Comisión evaluará anualmente los resultados alcanzados en el marco del presente Acuerdo, debiendo presentar sus conclusiones al C.I.H. para su consideración.

Artículo 28. Anualmente, en ocasión de la evaluación antes mencionada, la Comisión podrá llevar a consideración del C.I.H. propuestas de modificación y desarrollo y/o perfeccionamiento del presente Acuerdo.

Artículo 29. Las modificaciones y adiciones del presente Acuerdo deberán ser aprobadas por el C.I.H. y formalizadas a través de Protocolos Adicionales o Modificatorios.

## **CAPITULO XII**

### **Entrada en vigor y duración**

Artículo 30. El presente Acuerdo y sus Protocolos Adicionales estarán en vigor treinta (30) días después de la fecha en que la Secretaría General de ALADI comunique a los países signatarios la recepción de la última notificación relativa al cumplimiento de las disposiciones legales internas para su puesta en vigor y tendrá una duración de diez años.

Seis meses antes del vencimiento del plazo de validez establecido los países se reunirán a fin de evaluar los resultados del Acuerdo para determinar conjuntamente la conveniencia de prorrogarlo.

Sin embargo este plazo podrá ser anticipado por el C.I.H. teniendo en cuenta los avances logrados en el desarrollo del Acuerdo.

En caso de que ello fuera convenido se fijará un nuevo período de vigencia, el que podrá ser indefinido.

## **CAPITULO XIII**

### **Adhesión**

Artículo 31. El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión, previa negociación, de los países miembros de la ALADI que deseen participar en todos los aspectos del Programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 32. La adhesión se formalizará una vez que se hayan negociado los términos de la misma entre los países signatarios y el país solicitante, mediante la suscripción de un Protocolo Adicional al presente Acuerdo que entrará en vigor treinta (30) días después del cumplimiento de los requisitos establecidos en el párrafo primero del artículo 30 del presente Acuerdo.

## CAPITULO XIV

### Denuncia

Artículo 33. Cualquier país signatario del presente Acuerdo podrá denunciarlo transcurridos cuatro (4) años de su entrada en vigor. Al efecto, notificará su decisión con sesenta (60) días de anticipación, depositando el instrumento respectivo en la Secretaría General de ALADI, la cual informará de la denuncia a los demás países signatarios.

Transcurridos sesenta (60) días de formalizada la denuncia, cesarán automáticamente para el país denunciante, los derechos y obligaciones contraidos en virtud del presente Acuerdo.

## CAPITULO XV

### Disposiciones Generales

Artículo 34. Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo podrá limitar el derecho de los países signatarios de adoptar medidas para proteger el medio ambiente, la salubridad y el orden público, de acuerdo con su respectiva legislación interna.<sup>7</sup>

Artículo 35. El presente Acuerdo será denominado "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra".

Artículo 36. La Secretaría General de la ALADI será la depositaria del presente Acuerdo y enviará copia de mismo, debidamente autenticada, a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Acuerdo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe. Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

---

### Notas

\* En vigencia desde el 13 de febrero de 1995. Aprobado en Argentina por Ley 24386/94, en Bolivia por Decreto Supremo 23484/93, en Brasil por Decreto Legislativo 32/94, en Paraguay por ley 269/93 y en Uruguay por Decreto 238/93.

1 El Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros regula las condiciones técnicas de las unidades de transporte, precintos aduaneros, declaración de las mercancías, régimen de responsabilidad y garantías y formalidades aduaneras.

2 El Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad regula: la seguridad relativa a las embarcaciones, a la carga y al personal embarcado; utilización de las vías navegables; la seguridad relativa a la navegación propiamente dicha y a los puertos; así como la prevención, reducción y control de la contaminación de las aguas ocasionada por los buques, las embarcaciones y sus operaciones en la hidrovía.

El Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad establece que "Los buques y embarcaciones de la Hidrovía u otras que transporten hidrocarburos o sustancias nocivas deberán llevar a bordo una copia de la póliza de seguros contra incidentes de contaminación" (art.83). Y el Protocolo Adicional sobre Seguros obliga a "Cualquier Armador que transporte sustancias nocivas o hidrocarburos" a "tomar una póliza de seguro que indemnice y cubra los costos de limpieza de las aguas y costas en las vías navegables de la Hidrovía, originados por incidentes de contaminación" (art.3).

3 El Protocolo Adicional sobre Seguros contiene previsiones acerca de los riesgos asegurables, los sistemas de contralor y el ámbito de cobertura de las pólizas.

4 El Protocolo Adicional sobre Condiciones de Igualdad de Oportunidades para una Mayor Competitividad impone la adopción de normas y criterios homogéneos en materia de tratamientos arancelarios y no arancelarios, subsidios, dotaciones de seguridad, suministro de servicios y exigencias y procedimientos para la contratación de personal y matriculación de embarcaciones.

5 El Protocolo Adicional sobre Solución de Controversias fija dos regímenes: a) para los conflictos entre los países signatarios; y b) para el reclamo de particulares. En el primer caso, previéndose situaciones de fracaso en las negociaciones directas, ante la Comisión del Acuerdo y el Comité Intergubernamental, se fija un procedimiento arbitral, incluyendo la cláusula compromisoria por la cual se reconoce la jurisdicción del Tribunal para conocer y resolver y se asume la obligación de cumplir sus laudos y otras decisiones que pudiese dictar (art.10). En el segundo caso, previendo el agotamiento de las instancias administrativas nacionales y ante los órganos del Acuerdo, establece un régimen de convocatoria a un grupo de especialistas, con efectos semejantes a los establecidos por el Protocolo de Brasilia en el MERCOSUR.

6 El Protocolo Adicional sobre Cese Provisorio de Banderas contempla el caso del ingreso a regímenes de excepción en la materia por parte de los países signatarios durante los primeros dos años de vigencia del Acuerdo

7 Véase ut. supra. La referencia al protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad.

