

Dr. Fernando Porcelli



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.**

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 Hidrovía 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 Hidrovía).
- ✓ Bolivia y Brasil incorporaron trece reglamentos a excepción del de Seguridad de las Embarcaciones de la Hidrovía.
- ✓ 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 la 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) República 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 HIDROVÍA 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 HIDROVÍA 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 HIDROVÍA 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

SEGURIDAD DE EMBARCACIONES TANQUE

- ✓ Se rige por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar Solas 1974.

ARQUEO DE LAS EMBARCACIONES

- ✓ Se adopta el Convenio Internacional sobre Arqueo de buques que se incorpora al Reglamento para la determinación del Arqueo de Las embarcaciones de la HIDROVÍA Paraguay – Paraná.

FRANCOBORDO

- ✓ Se dictó el Reglamento de Francobordo y Estabilidad para Embarcaciones de la HIDROVÍA Paraguay-Paraná.

TRANSPORTE DE MERCADERIA SOBRE CUBIERTA

- ✓ Se rige por el Reglamento Único para el Transporte de Mercadería sobre cubierta.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

TRANSPORTE DE MERCADERIA A GRANEL

- ✓ Se rige por el Código de Prácticas de Seguridad relativas a las cargas sólidas

PILOTAJE EN LA HIDROVÍA

- ✓ 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 HIDROVÍA, las obligaciones del personal embarcado habilitado para ejercer el pilotaje y ejercicio del pilotaje en la HIDROVÍA.

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 HIDROVÍA, 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 mas 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 Uruguay y Paraguaya. Diferencian asistencia de salvamento
- ✓ Legislación Brasileira 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

BUSQUEDA Y SALVAMENTO DE PERSONAS EN PELIGRO

- ✓ Los países signatarios tiene la responsabilidad y ejecución de las operaciones de búsqueda dentro de sus jurisdicciones.
- ✓ Deber de cooperación de los países para efectuar estas tareas
- ✓ Se autorizara y facilitar la entrada de equipos de otros países para llevar a cabo las tareas de búsqueda

NORMAS PARA LA NAVEGACION

Se regula respecto de:

- ✓ Navegación en canales.
- ✓ Procedimientos a seguir por las embarcaciones en caso de varaduras.
- ✓ Clausura de canales.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

- ✓ Zona de Espera, Alijo, Fondeo y complemento de carga.
- ✓ Intercambio de información sobre aspectos particulares de la navegación en cada zona (estado balizamiento, congestión y condiciones de las vías navegables),
- ✓ Zona de armado y desarmado de convoyes, Maniobra de armado y desarmado y dimensiones de los convoyes.
- ✓ Sobre el particular se dicto 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

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

AVERÍAS

La ley de la nacionalidad de la embarcación determina la naturaleza de la avería.

Las averías particulares o simples relativas a la embarcación se rigen por la ley de la nacionalidad de ésta. Las referentes a las mercancías embarcadas, por la ley aplicable al contrato del fletamento o de transporte.

Son competentes para entender en los respectivos juicios, los jueces o tribunales del puerto de descarga o en su defecto, los del puerto en que aquélla debió operarse.

Las averías comunes o gruesas se rigen por la ley vigente en el país en cuyo puerto se practica su liquidación y prorrateo.

Exceptúese lo concerniente a las condiciones y formalidades del acto de avería común o gruesa, las cuales quedan sujetas a la ley de la nacionalidad de la embarcación.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

Son competentes para conocer de los juicios de avería comunes o gruesas, los jueces o tribunales del país en cuyo puerto se practica la liquidación y prorrato, siendo nula toda cláusula que atribuya competencia a los jueces o tribunales de otro país.

Son competentes para conocer de los juicios de avería comunes o gruesas, los jueces o tribunales del país en cuyo puerto se practica la liquidación y prorrato, siendo nula toda cláusula que atribuya competencia a los jueces o tribunales de otro país.

La liquidación y prorrato de la avería común o gruesa se harán en el puerto de destino de la embarcación y, si éste no se alcanzare, en el puerto en donde se La liquidación y prorrato de la avería común o gruesa se harán en el puerto de destino de la embarcación y, si éste no se alcanzare, en el puerto en donde se realice la descarga.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

- ✓ El art. 62 b) sigue los lineamientos de los arts. 15 a 19 del Tratado de Montevideo de 1940 de Derecho de Navegación Comercial Internacional.
- ✓ La legislación de Brasil, Uruguay y Paraguay definen las averías particulares y gruesas, dando ejemplos casuísticos en sus cuerpos normativos.
- ✓ En Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay, prevalece la voluntad de las partes respecto de las averías con relación a los artículos que las regulan.
- ✓ En Argentina se aplica en forma subsidiaria las Reglas de York-Amberes de 1950.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

- ✓ En Paraguay y Brasil la avería gruesa es liquidada por peritos arbitradores.
- ✓ En Uruguay los arts. 1506 y 1507 regulan un procedimiento de liquidación judicial.
- ✓ En Argentina la liquidación es efectuada por un liquidador designado por el transportista.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

NORMAS PARA LA PREVENCIÓN, REDUCCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS OCASIONADA POR LOS BUQUES Y SUS OPERACIONES EN LA HIDROVÍA.

Deber de información a la autoridad competente

- ✓ Transporte de mercadería peligrosa
- ✓ Ocurrencia de averías u otros siniestros.
- ✓ El transporte de hidrocarburos se rige, en cuanto le fuere aplicable por el Anexo I del MARPOL 73/78
- ✓ Se prohíbe el transporte de desechos peligrosos y el vertimiento de todo tipo de desechos

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

- ✓ Se prohíbe la descarga de:
- ✓ a) Hidrocarburos provenientes del régimen operativo de las embarcaciones de la HIDROVÍA u otras;
- ✓ b) Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel procedentes de operaciones de limpieza y deslastrado de tanques;
- ✓ c) Aguas sucias;
- ✓ d) Basuras

- ✓ Solamente se permite:
- ✓ a) Las descargas o los vertimientos que se efectúen para salvar vidas humanas o para proteger la seguridad de la embarcación u otra y siempre que se hubieran tomado todas las precauciones razonables para reducir al mínimo tales descargas o vertimientos;
- ✓ b) Las descargas o los vertimientos por averías de la embarcación u otra o sus equipos, siempre que no se hubiera actuado con dolo o con culpa; y
- ✓ c) Las descargas o los vertimientos por operaciones de lucha contra incidentes de contaminación.

PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD

LUCHA CONTRA INCIDENTES DE CONTAMINACIÓN.

- ✓ Control de operaciones por la autoridad competente del país donde se produjo el incidente.
- ✓ Notificación a los demás países signatarios.
- ✓ Deber de cooperación.
- ✓ Régimen de reembolso
 - ✓ El país signatario podrá reclamar el reembolso de los gastos contra el responsable del incidente en sede administrativa o judicial
 - ✓ Si el país signatario que colaborara en las tareas de lucha contra el incidente de contaminación, no recuperara los gastos del responsable, el país donde se produjo el incidente deberá reembolsarle los gastos y repetirlos contra el responsable.

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.