

Violación Pacta Sunt Servanda con la Resolución 625/22 MTNA en la HPP

Violation of Pacta Sunt Servanda with Resolution 625/22 MTNA in the HPP

Ovidio Javier Bogado Vera¹

<https://orcid.org/0009-0006-0279-2584>

¹ Universidad Nacional del Este, Facultad de Derecho. Ciudad del Este, Paraguay.

Correspondencia: ovidiobogadov@gmail.com

Conflicto de Interés: Ninguna.

Recibido: 02/05/2023; aprobado: 28/09/2023.



Este es un artículo publicado en acceso abierto bajo una Licencia Creative Commons.

RESUMEN

El Ministerio de Transporte de Argentina emitió la Resolución N° 625/2022 que establece un costo de peaje para el uso del tramo de navegación sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná. El análisis - síntesis normativo, ambiental y de la comisión de la HPP, se realiza basado en el principio jurídico "Ley superior deroga a la Ley inferior" confrontada con el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, y la Constitución Nacional de la República Argentina. Como resultado se afirma la existencia de antinomia por violar del principio de jerarquía de la norma, pues conforme a la Constitución Argentina y el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, la Resolución N° 625/22 es inaplicable, además no contempla factores del medio ambiente, ni de la Comisión HPP relacionadas sobre el funcionamiento y gestión. Respecto a la conclusión, se recomienda que Paraguay recurra y aplique el artículo 26 sobre solución de controversia con motivo de la interpretación, aplicación o incumplimiento de las disposiciones del presente acuerdo, para lo cual se sugiere la utilización previamente de los medios alternativos de solución de conflictos "LA MEDIACIÓN VÍA CANCELLERÍA ANTES DEL ARBITRAJE". En búsqueda de una salida aceptable para ambas naciones sería la decisión más prudente, pues permitirá mantener el control del proceso para ambas partes del conflicto.

Palabras clave: Resolución N° 625/2022, Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, peaje de hidrovía, jerarquía de la norma, arbitraje.

ABSTRACT

The Ministry of Transportation of Argentina issued Resolution No. 625/2022 that establishes a toll cost for the use of the navigation section on the Paraguay-Paraná Waterway. The analysis - regulatory, environmental and HPP commission synthesis is carried out based on the legal principle "Higher Law repeals lower Law" compared with the Santa Cruz de la Sierra Agreement, and the National Constitution of the Argentine Republic. . As a result, the existence of antinomy is affirmed for violating the principle of hierarchy of the norm, since according to the Argentine Constitution and the Agreement of Santa Cruz de la Sierra, Resolution No. 625/22 is inapplicable, and it does not contemplate environmental factors environment, nor the HPP Commission related to the operation and management. Regarding the conclusion, it is recommended that Paraguay resort to and apply article 26 on dispute resolution due to the interpretation, application or non-compliance with the provisions of this agreement, for which the prior use of alternative means of dispute resolution is suggested solution conflicts "MEDIATION VIA CHANCERY OFFICE BEFORE ARBITRATION". Searching for an acceptable solution for both nations will be the most prudent decision, as it will allow both parties to the conflict to maintain control of the process.

Keywords: Resolution N° 625/2022, Santa Cruz de la Sierra Agreement, waterway toll, hierarchy of regulations, arbitration.

INTRODUCCIÓN

En el presente artículo se analiza la Resolución N° 625/22 dictada por el Ministerio de Transporte de la Argentina y su aplicación desde la perspectiva del tratado de la Hidrovía Paraguay – Paraná, también conocido como “Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra”, suscrito por los países de la Cuenca de la Plata: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

La resolución en cuestión establece un precio de peaje para el tramo hídrico que abarca desde el Km 584 (Puerto de Santa Fe) del río Paraná hasta el Km 1238 (Confluencia). La disposición del gravamen viabilizada a través de la resolución mencionada, dispone de acuerdo a datos de Integración Cuestionada (2022) el monto de USD 1,47 (dólares estadounidenses, uno con cuarenta y siete centavos) por Tonelada de Registro Neto (TRN) para el transporte internacional, y \$ 1,47 (pesos argentinos, uno con cuarenta y siete centavos) por TRN para el transporte de cabotaje.

Se realiza un análisis normativo de la Resolución N° 625/22 del Ministerio de Transporte de la Nación Argentina basado en el principio jurídico “Ley superior deroga a la Ley inferior” y se apoya en la doctrina fundada por García (2020). Es así como, primeramente se expone la normativa y luego se la confronta con el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra; tratado internacional que regula las normas comunes para la navegación del transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná. El razonamiento y reflexión se combinan con una discusión relacionada con la temática ambiental y la reunión de la Comisión Nacional de la Hidrovía Paraguay-Paraná para la búsqueda de una solución al conflicto. Estos tres elementos se establecen como indicadores de examen de este artículo que según Villabela (2015) utiliza el método análisis-síntesis.

Antecedentes del Acuerdo de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Santa Cruz De La Sierra)

En diciembre de 1991 se llevó a cabo en Santa Cruz de la Sierra la VII reunión anexa del Acuerdo de Transporte Fluvial, conocido también como “Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra”. Al año siguiente, específicamente el 26 de junio de 1992, los países de la Cuenca del Plata procedieron a la rúbrica de un acuerdo para la regulación del transporte fluvial en la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira). El pacto llevado a cabo en el Valle de Las Leñas, departamento de Malargüe, Provincia de Mendoza, Argentina y sus seis Protocolos Adicionales, en el Valle de Las Leñas, departamento de Malargüe, Provincia de Mendoza, Argentina incluyó también seis protocolos adicionales.

La mencionada suscripción fue depositada en la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) el 07 de julio del año 1992. Luego de casi tres años, en enero de 1995, la secretaria general de la ALADI recibió la confirmación de que las naciones signatarias han reunido las exigencias para el cumplimiento de las disposiciones internas para la puesta en vigor del acuerdo, que entró en vigencia desde el 13 de febrero de 1995.

El Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, basada en el Tratado de Montevideo 1980, ha establecido desde 1992 un marco de normas comunes, que como señala en ¿Qué es el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra? (s.f.) ha contribuido al desarrollo de mejoramiento de la modernización y eficiencia de la competitividad del transporte comercial en la región. La Hidrovía Paraguay-Paraná es el tramo de navegación natural más importante que sirve para la integración regional con alto valor logístico y estratégico tanto para el comercio exterior como nacional. Esto se debe a que el volumen transportado por ese corredor fluvial representa en porcentaje alrededor del ochenta por ciento de las importaciones y exportaciones de Paraguay.

Estado Actual del Caso en Conflicto

La Administración General de Puertos de la Nación Argentina (AGP) empezó a emitir facturas a las embarcaciones que enarbolan banderas extranjeras a los efectos de cobrar por los servicios realizados en el tramo mencionado anteriormente. Las empresas navieras se rehúsan a pagar porque alegan que el cobro es injusto y viola los acuerdos suscritos por los países de la Cuenca del Plata. Paraguay y los demás países signatarios se exponen a la retención de sus embarcaciones por seguir negándose a pagar. De acuerdo a un artículo publicado en ABC Color (2023) a finales del mes de julio del año en curso, Argentina mediante uno de sus juzgados de Primera Instancia en lo Civil y Comercial de Feria, dictó orden por primera vez la interdicción en contra de dos remolcadores extranjeros, el HB Phoenix, de bandera boliviana, y HB Grus, de bandera paraguaya, que circulaban con mercaderías en el puerto de San Lorenzo, provincia de Santa Fe. Esta medida se debió ante la deuda de peaje de un poco más de USD 4200 que los remolcadores tenían con la Administración General de Puertos de Argentina.

La medida adoptada y explicada en el párrafo ha sido en cumplimiento de la Resolución 625/2022, la cual se analiza en el presente artículo, desde la óptica del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y su consecuente inaplicabilidad por el principio jerárquico de supremacía normativa, en la que la ley superior deroga a la ley inferior. Para ello, se parte de la tesis desarrollada por el iuspositivista García (2020), donde se exploran los problemas interpretativos que serán relacionados con las normas aplicadas al caso en examen.

Conforme lo señala este autor, algunos de los aspectos más comunes de los problemas interpretativos son: clasificación, subsunción, antinomias y lagunas. De acuerdo a García (2020) tenemos antinomia cuando para un mismo hecho concreto concurren dos normas con consecuencias jurídicas distintas e incompatibles, por lo cual debería aplicarse algunos criterios de selección propios del sistema jurídico, Por lo que, conforme al problema de investigación, el más idóneo sería: el Criterio Jerárquico de Ley Superior deroga a la Ley Inferior.

Las antinomias jurídicas han sido entendidas como opiniones contrarias respecto de una misma norma y como conflicto de una norma con relación a un determinado corpus jurídico. En tal sentido Martínez (2015) plantea los modos normales de solucionarlas y son, en concordancia con lo anterior, los criterios de “lex superior”, “lex posterior” y “lex specialis”. Adicionalmente se recurre también al argumento “a coherencia”.

Kelsen en su obra *Principios de Derecho Internacional Público*, citado en Becerra et al. (2000) menciona sobre la jerarquía entre el derecho nacional e internacional y puede ser decidida solamente sobre la base del derecho nacional correspondiente. Es decir, solamente la Constitución de cada Estado puede determinar el rango que ocupa los tratados internacionales en el ordenamiento jurídico interno.

A propósito de la jerarquía de los sistemas de normas Carlos Santiago Nino señala que los actos jurídicos son válidos en razón de su conformidad con otras normas jurídicas superiores, que están sujetas a la vez a otras normas superiores, y así sucesivamente, hasta llegar hasta la norma fundamental. La norma fundamental finalmente es la que dispone los principios generales del derecho, siendo la misma la base de todo ordenamiento jurídico. Al respecto, Nino (1992) citado por Machado, (2013) aborda la cuestión de los tratados internacionales y como éste se relacionan con el ordenamiento jurídico interno de un país, particularmente desde la perspectiva constitucional.

Héctor Fix-Fierro en Becerra et al. (2000) comparte sobre la jerarquía de los tratados internacionales dentro del ordenamiento jurídico mexicano. El experto hace mención que los tratados internacionales son la expresión de la “voluntad soberana del pueblo” manifestada en la Constitución, por lo tanto es absoluto la adhesión de los Estados a ellos, siempre que no objeten sus principios constitucionales.

La pacta sunt servanda es imperativa en los tratados internacionales y es un principio total para fortalecer las relaciones de cooperación entre los Estados, es más, su cumplimiento se debe garantizar para no exponerse a sanciones.

Análisis del conflicto normativo

Antes de adentrarse a la discusión y resultado del tema propuesto es imprescindible determinar el marco conceptual a ser utilizado, a fin de aclarar los términos utilizados tanto en la resolución como en el acuerdo. Según Tafur (1995) el marco conceptual es una herramienta que permite encontrar un conjunto de conceptos y colabora con el investigador para sustentar su base teórica y finalmente comprender y explicar su problema y tema de investigación.

A propósito, según la Real Academia Española (RAE):

El término impuesto hace referencia al “tributo que se exige en función de la capacidad económica de los obligados a su pago”. Por su parte gravamen; indica: 1. “Impuesto o tributo”. 2. “Carga impuesta sobre un inmueble o sobre un caudal”. Asimismo, tributo cobra significado en la “obligación dineraria establecida por la ley, cuyo importe se destina al sostenimiento de las cargas públicas”. Siguiendo con las aclaraciones conceptuales también se define tasas; como el “tributo que se impone al disfrute de ciertos servicios o al ejercicio de ciertas actividades” y por último peaje; como el “derecho de tránsito”.

Los primeros cuatro conceptos se estipulan en el artículo 5 y 9 del Acuerdo HPP y el último en la Resolución 625/22.

La definición de estos conceptos radica en la ambigüedad para la interpretación normativa de quienes defienden la legalidad de la resolución 625/22, y se sustentan en el artículo 9 del acuerdo de Santa Cruz de la Sierra donde expresa lo siguiente “*Se reconoce la libertad de tránsito por la Hidrovía de las embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios y sólo podrá cobrarse la tasa retributiva de los servicios efectivamente prestados a los mismos*”. Este artículo es el argumento que utilizan para aplicar una tarifa de peaje al sostener la existencia de una prestación de ciertos servicios como la operación para mantener el sistema de señalización y actividades de dragado, redragado y modernización tecnológica integral.

Desde esa perspectiva existe antinomia entre la Resolución N° 625/22 dictada por el Ministerio de Transporte de la Nación Argentina y el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra en los siguientes puntos que se expondrá:

Primero: La resolución 625/22 establece una tarifa de peaje por servicios efectivamente prestados; es decir, la república Argentina cobra un precio por el tránsito por ríos internacionales (Paraguay - Paraná) por trabajos precedentemente citados. En el hipotético caso de que la resolución se sustente en el artículo 9 del acuerdo, esto debe interpretarse en forma sistémica, en su conjunto con los demás y no aisladamente. Por ende, no se puede obviar los artículos 4 y 5 de la libertad de la navegación (*Artículo 4.- Los países signatarios se reconocen recíprocamente la libertad de navegación en toda la Hidrovía de las embarcaciones de sus respectivas banderas... y Artículo 5.- Sin previo acuerdo de los países signatarios no se podrá*

establecer ningún impuesto, gravamen, tributo o derecho sobre el transporte, las embarcaciones o sus cargamentos, basado únicamente en el hecho de la navegación). Para mejor orientación hemos definido los conceptos de tasa, peaje y los demás tributos, por lo que, a través de un proceso de subsunción, podemos afirmar que el peaje estaría comprendido dentro de las tasas, pero aun así el artículo 5 del acuerdo prohíbe en forma genérica establecer sin previo acuerdo derecho alguno. Por tanto, la resolución 625/22 que establece una tarifa de peaje, viola primeramente los artículos 4 y 5 de la libertad de la navegación.

Segundo: La resolución establece una tarifa de peaje en distintas monedas, para el transporte internacional (Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay), en dólares estadounidenses 1,47 centavos por tonelada de registro neto y para el transporte de cabotaje (Argentina) en pesos argentinos 1,47 centavos por tonelada de registro neto para el tramo de navegación sobre la Hidrovía Paraguay – Paraná; esto se contrapone según García (2020) con el principio de Igualdad de Tratamiento establecido 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*”.

Tercero: La resolución emanada del Ministerio de Transporte de la Nación Argentina fue decidida en forma unilateral sin previo acuerdo de los demás países miembros de la Hidrovía Paraguay – Paraná, esto contradice lo preceptuado en el artículo 5 *se prohíbe establecer sin previo acuerdo de los países signatarios ningún impuesto, gravamen, tributo o derecho sobre el transporte, las embarcaciones o cargamentos, basados únicamente en el hecho de la navegación*. Al mismo tiempo riñe con un principio general del derecho (todo acuerdo de voluntad es ley para las partes). A propósito, en la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados (1969) en el artículo 26 se establece una norma fundamental del derecho internacional: *La pacta sunt servanda*, que significa que “todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe”. La vigencia del tratado es la condición para la obligatoriedad de lo acordado y constituye una de las fuentes principales del derecho internacional.

La *pacta sunt servanda* en materia de tratados internacionales son vinculante para las partes signatarias. La Convención de Viena de 1969 dispone en su artículo 27 que un Estado no puede invocar los mandatos de su derecho interno como justificación del incumplimiento de un tratado, disposición que está ratificada por la jurisprudencia. Este precepto se ha ratificado en la jurisprudencia internacional, que establece que los Estados no pueden escudarse en su derecho interno para no cumplir sus compromisos internacionales.

Tanto la República del Paraguay como la República Argentina, coinciden en cuanto al orden de prelación de sus normas jurídicas. En la Constitución Nacional (1992) de la República del Paraguay, en su artículo 137 posiciona en primer lugar a la Constitución, seguido por los Tratados, Convenios y Acuerdos Internacionales aprobados y ratificados. En consecuencia, el Paraguay no podría dictar ninguna ley de menor jerarquía que contradiga el acuerdo de la Hidrovía Paraguay – Paraná.

En similar orden, de acuerdo a Pagliari (2011) pero con un matiz especial, la Constitución de la Nación Argentina establece la jerarquía normativa de la siguiente forma: a) en primer lugar, la Constitución Nacional; b) en segundo término, los Tratados sobre Derechos Humanos individualizados en el párrafo 2º del art. 75, inc. 22 y los Tratados de Derechos Humanos que

adquieran esta categoría en el futuro (párrafo 3º, del art. 75, inc. 22); c) en tercer lugar los demás tratados, contratos y las normas dictadas a propósito de los tratados de integración; d) y por último, las leyes nacionales.

Pagliari (2011) también expresa que el derecho internacional remite al ordenamiento jurídico interno de cada Estado la decisión acerca de cómo habrán de incorporarse las normas del derecho internacional en el derecho interno. Es decir, algunos estados disponen la aplicación directa sin ningún otro requisito y otros que el congreso sancione una ley para la incorporación al ordenamiento jurídico.

Así mismo Pagliari (2011) agrega que los tratados internacionales prevalecen ante las normas nacionales, en tanto; cualquier norma nacional que sea contraria a las disposiciones contrarias a un tratado internacional “o hiciere imposible el cumplimiento de las obligaciones en ellos, comportaría una transgresión al principio de jerarquía de las normas y serían constitucionalmente inválidas”.

Interpretando a Pagliari (2011), la Constitución otorga a los tratados la misma jerarquía constitucional “en las condiciones de su vigencia, esto es, tal como rigen en el ámbito internacional y considerando su efectiva aplicación por los tribunales internacionales competentes para su interpretación y aplicación”. Conservan toda la vigencia y fuerza que internacionalmente alcanzan; y éstas le proceden del ordenamiento internacional, es decir que sería inválida o violada la referencia a los tratados hecha por la Constitución si su aplicación se viera frustrada o modificada por interpretaciones basadas en uno u otro derecho nacional.

Cada país ejerce su soberanía dentro de su territorio, pero dicha facultad o poder estatal debe ejercerse con respeto a las normas positivas vigentes y en atención al orden de prelación de los mismos. Pero al aprobarse y ratificarse el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, los países signatarios se encuentran obligados a respetar lo pactado. Podemos afirmar que la Resolución N° 625/22 dictada por el Ministerio de Transporte de la República Argentina es inaplicable y viola del principio de jerarquía de la norma que el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, pues está por encima de cualquier resolución e inclusive de leyes nacionales dictadas por la nación Argentina.

Los antecedentes al respecto no son muy favorables, al ahondar un poco en la historia, según las expresiones Costantini (2011) en su obra “*Paraguay, estado sin litoral marítimo, país oceánico*”. Condensando el aporte de este autor, Asunción en su momento fue la capital de la provincia española que abarcaba gran parte de Sudamérica y desde allí se llevó a cabo la fundación de Buenos Aires y otras ciudades costeras. Sin embargo, España estableció la Provincia de Buenos Aires, que controlaba el acceso al mar, lo que ha limitado siempre al Paraguay pues crea trabas e impide a Paraguay el acceso libre a los océanos y mares. Luego de la Revolución Comunera, Paraguay es sancionada con la fijación de puertos precisos, tributos exorbitantes y gravosos lesivos a la economía colonial de la época.

Al analizarse la Resolución 625/22 se constata que la tarifa aplicada en concepto de peaje a las embarcaciones argentinas y los demás países que integran la Hidrovía es incoherente, arbitraria e injusta, al aplicar una desigualdad descomunal en el precio; el primero es en pesos argentinos y el segundo es en dólares americanos. Independientemente a los argumentos expuestos en la resolución sobre los supuestos trabajos de mantenimiento del sistema de señalización, dragado, redragado, modernización tecnológica integral y el correspondiente control hidrológico de la vía navegable. En Hoy (2023) se destaca que no existe sustento técnico ni práctico para decir que hay una contraprestación de servicio a cambio del pago de peaje que

mejore la navegación, por lo que se constriñe la libertad de la navegación, la igualdad y la Convención de Viena de 1969 *La pacta sunt servanda*, que pregona “todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe”.

En este sentido, cada Estado traza ciertos lineamientos sobre qué acciones tomar para hacer frente a las necesidades públicas de su país. Esta decisión política de gobierno no puede prevalecer sobre la legislación positiva vigente de cada Estado; es decir, las normas internacionales, tanto convencionales como consuetudinarias, reconocidas por la práctica pertinente y la jurisprudencia internacional, deben respetarse y aplicarse. Pagliari (2011), refiere en su artículo que, “según el derecho internacional las obligaciones que éste impone deben ser cumplidas de buena fe y no puede invocarse para su incumplimiento el derecho interno”.

Es importante considerar, asimismo, que las tarifas de peaje deben ser razonables y justificadas, y no deben violar los principios de igualdad, no discriminación y libre navegación establecidos en el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra. Además, las tarifas de peaje deben estar respaldadas por un análisis económico que demuestre su necesidad y proporcionalidad, así como la existencia de una contraprestación adecuada en términos de servicios y beneficios para los usuarios de la vía fluvial. En Bajante del río Paraguay por falta de lluvias golpea al sector naviero (2022) se destaca que la contraprestación debe estar vinculada al mantenimiento, la mejora o la eficiencia de la navegación y el transporte en la Hidrovía, además, debe asegurar que no haya discriminación en la aplicación de las tarifas y que estas sean proporcionales y razonables, y sean fruto de un acuerdo entre las partes involucradas.

El control geopolítico puede convertirse en un problema en caso de que algunos países intenten implementar unilateralmente resoluciones como la analizada con la consecuencia de que su aplicación derive en la obtención de ventajas políticas o económicas sobre otros países de la cuenca del Plata, y que deriven incluso en detrimento de los derechos de los demás Estados parte del Acuerdo.

El valor del río se relaciona con la relevancia económica que tiene la Hidrovía Paraguay-Paraná como un corredor de transporte estratégico para la región. Este río es crucial para el transporte de mercancías, insumos y recursos naturales, y su eficiente uso y gestión son fundamentales para el desarrollo económico y comercial de los países de la cuenca del Plata.

En consecuencia, la emisión de las facturas con la adopción de medidas de interdicción para navegar en contra de las embarcaciones extranjeras por el país vecino, debido a la falta de pago afectará al transporte de mercaderías, así como a la competitividad en el mercado internacional, y por otro lado elevará los costos de la importación y exportación de combustibles, granos y otros bienes esenciales, lo que traerá consecuencias adversas, como el desabastecimiento de productos de primera necesidad especialmente para los países mediterráneos y principalmente al Paraguay que cuenta con la tercera flota fluvial más grande del mundo después de EEUU y China.

Análisis de la Gestión Ambiental en relación con la Resolución 625/22 y el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra

La gestión ambiental es un aspecto fundamental en cualquier acuerdo o regulación relacionada con recursos naturales compartidos, como la Hidrovía Paraguay-Paraná. Dado que esta vía fluvial es un ecosistema delicado y valioso, es esencial garantizar que su uso y desarrollo se realicen de manera sostenible y responsable para proteger el medio ambiente y la biodiversidad.

La Resolución 625/22, emitida por el Ministerio de Transporte de la Nación Argentina, se limita a establecer una tarifa de peaje para el transporte en la Hidrovía Paraguay-Paraná. Sin embargo, el texto de la resolución no parece abordar directamente la cuestión de la capacidad de agua en la vía fluvial.

Es importante tener en cuenta que la capacidad de agua de la Hidrovía Paraguay-Paraná puede variar según las condiciones climáticas, las estaciones del año y otros factores naturales y antropogénicos. El aumento del tráfico de embarcaciones y el crecimiento del comercio pueden ejercer presión sobre la capacidad de agua, lo que podría afectar la navegabilidad y el acceso a la vía fluvial.

Para garantizar una navegación eficiente y sostenible, los países de la Cuenca del Plata deben colaborar para monitorear y gestionar adecuadamente la capacidad de agua de la Hidrovía. Esto incluye tomar en cuenta la preservación de los caudales necesarios para mantener los ecosistemas acuáticos, asegurar la navegabilidad durante todo el año y evitar problemas como la sedimentación y la erosión de los lechos fluviales.

De acuerdo a Crespo y Martínez (2000) la navegación y el transporte en la hidrovía dependen directamente de la disponibilidad de agua y la calidad de los caudales. La gestión de recursos hídricos implica asegurar un equilibrio entre la utilización humana de la vía fluvial y la conservación de su integridad ecológica. Esto incluye considerar aspectos como el mantenimiento de caudales ecológicos, la prevención de la contaminación y la preservación de los ecosistemas ribereños.

La cooperación entre los países de la Cuenca del Plata es esencial para garantizar una gestión adecuada de los recursos hídricos. Esto implica compartir información sobre los caudales, la calidad del agua y los impactos ambientales de la navegación, así como establecer mecanismos para prevenir y resolver conflictos relacionados con el uso del agua en la vía fluvial.

Análisis sobre la reunión de la Comisión Nacional de la Hidrovía Paraguay-Paraná y la búsqueda de un acuerdo

La reunión de la Comisión Nacional de la Hidrovía Paraguay-Paraná, que tuvo lugar en la sede del Ministerio de Relaciones Exteriores de Paraguay, representa un esfuerzo importante por parte de los países involucrados en la Hidrovía para abordar diversas cuestiones relacionadas con su funcionamiento y gestión. El encuentro refleja el interés de las naciones de la Cuenca del Plata en buscar soluciones consensuadas y cooperativas para los desafíos que enfrenta esta vía de navegación de vital importancia para la región.

Entre los puntos destacados García (2000) menciona:

1. Intención de la Argentina de aplicar un peaje: Uno de los temas cruciales discutidos en la reunión fue el anuncio de intención de la Argentina de cobrar un peaje a las embarcaciones que circulan en el tramo de la Hidrovía Paraguay-Paraná entre el Puerto de Santa Fe y la Confluencia con el Río Paraguay. Esta decisión ha generado controversia y es objeto de discusión en el marco del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, ya que otros países como Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay tienen una posición consensuada al respecto.

2. Consenso en distintos temas: La reunión permitió alcanzar consensos sobre diversos temas de importancia, como el establecimiento de un límite de tamaño de los convoyes, reconocimientos, inspecciones y certificados de seguridad para embarcaciones, pilotaje, formación y capacitación del personal embarcado, protección al medio ambiente, asuntos

aduaneros e intervenciones para mejorar las condiciones de navegabilidad, entre otros. Estos acuerdos son fundamentales para establecer lineamientos comunes que favorezcan la integración y cooperación entre los países en la gestión de la Hidrovía.

3. Participación de diversas entidades: La reunión contó con la participación de representantes de varios ministerios y entidades gubernamentales, como el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, la Dirección General de Marina Mercante, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Industria y Comercio, la Administración Nacional de Navegación y Puertos, la Armada Paraguaya y la Prefectura General Naval. Además, también participaron actores de gremios afines al sector privado. Esta diversidad de actores refleja el enfoque interdisciplinario necesario para abordar los complejos desafíos de la Hidrovía.

Sobre la importancia y desafíos en Instituciones coordinan participación en Reunión de la Comisión del Acuerdo de la Hidrovía citado en Ministerio de Relaciones Exteriores Paraguay (MREP) (2023) se valora:

La reunión de la Comisión Nacional de la Hidrovía Paraguay-Paraná es un paso significativo en la búsqueda de soluciones conjuntas para la gestión y regulación de esta vía fluvial compartida. Sin embargo, también plantea desafíos, ya que los países involucrados deben encontrar un equilibrio entre sus intereses nacionales y regionales para alcanzar acuerdos sostenibles y beneficiosos para todos.

El trabajo conjunto en temas como la gestión ambiental, la seguridad, la capacidad de agua, el uso sostenible de los recursos hídricos y el respeto a los acuerdos internacionales, incluido el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, es esencial para el desarrollo sostenible de la Hidrovía y la promoción del comercio y la integración regional.

Es fundamental que las negociaciones continúen de manera constructiva y se busquen soluciones de consenso que respeten los derechos y las responsabilidades de cada país involucrado en la Hidrovía Paraguay-Paraná. La transparencia y la cooperación entre los países serán elementos clave para abordar los desafíos presentes y futuros y garantizar el uso responsable y sostenible de esta importante vía fluvial.

En conclusión, es necesario un acercamiento entre ambos países e instalar pautas que puedan solucionar de manera efectiva y definitiva esta problemática. Es evidente la existencia de antinomia normativa en consecuencia debe de aplicarse las reglas de resolución existente, en este caso concreto el principio de que la Ley superior deroga o desplaza a la Ley Inferior; es decir, el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra está por encima de la Resolución N°625/22 dictada por el Ministerio de Transporte de la República Argentina. En consecuencia, esta es inaplicable y sin ningún valor jurídico.

Al respecto, el propio Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra en el artículo 26 prevé la solución de controversia afín con la interpretación, aplicación o incumplimiento de las disposiciones del presente acuerdo, así como de sus protocolos y de las decisiones del C.I.H. y de la Comisión del Acuerdo, para lo cual se sugiere la utilización previamente de los medios alternativos de solución de conflictos "LA MEDIACIÓN VÍA CANCELLERÍA ANTES DEL ARBITRAJE", lo que representa la decisión más prudente para el Paraguay. Además de la armonización legislativa conforme establece el artículo 7 del acuerdo si se pretende el crecimiento, desarrollo regional y garantizar la gestión efectiva de los recursos hídricos compartidos de modo integrado y sostenible en el

contexto de la inestabilidad y el cambio climático, capitalizando oportunidades para el desarrollo sostenible.

Cuadro 1. Cuadro comparativo de la Resolución 625/22 y el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra.

Principios y desventajas	Resolución 625/22	Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra	Contraposición
Libertad de la navegación por la HPP	Establece una tarifa de peaje para el tramo de navegación sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná, en forma unilateral.	(Artículo 4.- Los países signatarios se reconocen recíprocamente la libertad de navegación en toda la Hidrovía de las embarcaciones de sus respectivas banderas... y Artículo 5.- Sin previo acuerdo de los países signatarios no se podrá establecer ningún impuesto, gravamen, tributo o derecho sobre el transporte, las embarcaciones o sus cargamentos, basado únicamente en el hecho de la navegación	Aunque la resolución se sustente en el artículo 9 del acuerdo, esto debe interpretarse en forma sistémica, con los artículos 4 y 5 del mismo acuerdo
Libertad de Tránsito	La resolución 625/22 establece una tarifa de peaje por servicios efectivamente prestados	Artículo 9. ... sólo podrá cobrarse la tasa retributiva de los servicios efectivamente prestados a los mismos.	No existe una justificación técnica de los servicios prestados por el Ministerio de Transporte de la Nación Argentina.
Igualdad de tratamiento	- La resolución 625/22 establece el monto del peaje en USD 1,47 (dólares estadounidenses, uno con cuarenta y siete centavos) por tonelada de registro neto (TRN) para el transporte internacional, y \$ 1,47 (pesos argentinos, uno con cuarenta y siete centavos) por tonelada de registro neto (TRN) para el transporte de cabotaje.	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 ”	
La Pacta Sunt Servanda.	La resolución emanada del Ministerio de Transporte de la Nación Argentina fue decidida en forma unilateral sin previo acuerdo de los demás países miembros de la Hidrovía Paraguay - Paraná.	El artículo 5 se prohíbe establecer sin previo acuerdo de los países signatarios ningún impuesto, gravamen, tributo o derecho sobre el transporte, las embarcaciones o cargamentos, basados únicamente en el hecho de la navegación.	Todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe
Desventajas	- Podría generar conflicto y tensión entre los países de la Cuenca del Plata debido a la imposición unilateral del peaje.	- Algunas disposiciones pueden ser interpretadas de manera ambigua o generar conflictos de aplicación en situaciones específicas. (Art.9)	
	- Puede afectar la competitividad de las exportaciones y el transporte de mercaderías de los países de la región.	- La falta de claridad en la contraprestación del peaje puede generar objeciones y controversias por parte de los usuarios de la vía navegable. (Art 9)	
	- La Resolución N° 625/22 dictada por el Ministerio de Transporte de la Nación Argentina. No aborda de manera suficiente la gestión ambiental y la protección de los recursos hídricos en la región.	-	

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABC Color. (28 de julio de 2023). Insólito: Argentina detiene injustificadamente buques “por deuda de peaje” de la hidrovía. *ABC Color.*

<https://www.abc.com.py/nacionales/2023/07/28/argentina-detiene-injustificadamente-dos-buques-por-deuda-de-peaje-de->

Bajante del río Paraguay por falta de lluvias golpea al sector naviero. (15 de enero de 2022). *Swissinfo*. <https://www.swissinfo.ch/spa/afp/bajante-del-r%C3%ADo-paraguay-por-falta-de-lluvias-golpea-al-sector-naviero/47264860>

Comisión Nacional de la Hidrovía Paraná Paraguay. (s.f.). <https://www.mre.gov.py/index.php/noticias-de-embajadas-y-consulados/instituciones-coordinan-participacion-en-reunion-de-la-comision-del-acuerdo-de-la-hidrovia>

Constitución Nacional. (20 de junio de 1992). *Constitución de la República del Paraguay*. Biblioteca y Archivo Central del Congreso de la Nación (BACCN): <https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/9580/constitucion-nacional->

Convención de Viena sobre el derecho de los tratados. (23 de mayo de 1969). https://www.oas.org/36ag/espanol/doc_referencia/convencion_viena.pdf

Crespo, A., & Martínez, O. (enero de 2000). *Informe Nacional sobre la Gestión del Agua en Paraguay*. https://observatoriopantanal.org/wp-content/uploads/crm_perks_uploads/5cb0f734750a11456042675850236/2019/08/2000_Informe_Nacional_sobre_la_Gestion_del_agua_em_Paraguay.pdf

García, J. (2020). *Razonamiento jurídico y argumentación. Nociones introductorias*. 2. ed. Eolas Manuales.

Hoy. (03 de julio de 2023). Peaje de Argentina en la hidrovía, clave en la Cumbre del Mercosur. <https://www.hoy.com.py/nacionales/peaje-de-argentina-en-la-hidrovia-clave-en-la-cumbre-el-mercosur>.

Integración Cuestionada. (2022). Integración Cuestionada . *Comercio Exterior & Transporte*, 1-12.

Machado, C. (2013). La posición jerárquica del derecho internacional de los derechos humanos en las Constituciones sudamericanas. *Contextos*. <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/cuestiones-constitucionales/article/view/>.

Martínez, D. (2015). Conflictos normativos. *Enciclopedia de Filosofía y Teoría del Derecho*, 1307-1347.

Ministerio de Relaciones Exteriores Paraguay (MREP) (14 de marzo de 2023). *Comisión Nacional de Hidrovía Paraguay-Paraná se reúne para tratar temas de navegación fluvial*. Ministerio de Relaciones Exteriores Paraguay (MREP). <https://www.mre.gov.py/index.php/noticias-de-embajadas-y-consulados/comision-nacional-de-hidrovia-paraguay-parana-se-reune-para-tratar-temas-de-navegacion-fluvial>

Pagliari, A. (2011). Derecho internacional y derecho interno: El sistema constitucional argentino. *Ars Boni Et Aequi*, 17-41.

Real Academia Española (RAE). (2022). *Gravamen*. Real Academia Española (RAE). <https://dle.rae.es/gravamen>

Real Academia Española (RAE). (2001). *Impuesto*. Real Academia Española (RAE). <https://www.rae.es/drae2001/impuesto>

Real Academia Española (RAE). (2022). *Peaje*. Real Academia Española (RAE).
<https://dle.rae.es/peaje%20?m=form>

Real Academia Española (RAE). (2022). *Tasa*. Real Academia Española (RAE).
<https://dle.rae.es/tasa%20?m=form>

Real Academia Española (RAE). (2022). *Tributo*. Real Academia Española (RAE).
<https://dle.rae.es/tributo?m=form>

Resolución 625/22. (21 de septiembre de 2022). *Resolución 625*. Boletín Oficial de la República Argentina. <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/272850/20220930>

Tafur, R. (1995). *Tesis Universitaria*. Editorial Montero. Lima Perú.

Villabela, C. (2015). Los métodos de la investigación jurídica. Instituto de Investigaciones Jurídicas. *Universidad Nacional Autónoma de México*.
<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/8/3983/46.pdf>

¿Qué es el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra? (s.f.). AFIT. Hidrovía Paraguay – Paraná. Hidrovía Paraguay - Paraná: <https://www.afip.gob.ar/hidrovia-parana/ques/acuerdo.asp>