

**ESTADOS SEM LITORAL X ESTADOS DE TRÂNSITO: ANÁLISE SOBRE A  
RESERVA DE CARGA NACIONAL NO ACORDO DE TRANSPORTE FLUVIAL PELA  
HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ SOB AS PERSPECTIVAS ARGENTINA E  
PARAGUAIA**

LAND-LOCKED STATES VS. TRANSIT STATES: ANALYSIS OF THE NATIONAL  
CARGO RESERVE IN THE RIVER TRANSPORT AGREEMENT FOR THE PARAGUAY-  
PARANÁ WATERWAY FROM THE ARGENTINEAN AND PARAGUAYAN  
PERSPECTIVES

Giovanna Martins Wanderley<sup>1</sup>

**RESUMO:** A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) contribuiu para o estabelecimento de uma ordem econômica internacional justa e equitativa para conformar os interesses e as necessidades da humanidade com os dos países em desenvolvimento, sejam costeiros ou sem litoral. Signatário da CNUDM, o Paraguai, Estado Sem Litoral (ESL), se projeta no comércio internacional por meio da navegação interior, com a colaboração da Argentina, Estado de Trânsito e predominantemente pela Hidrovia Paraguai-Paraná. O Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná é o instrumento normativo balizador da rota e prevê a eliminação da reserva de carga nacional, para fortalecer as bandeiras regionais da hidrovia. Interesses conflitantes entre Argentina e Paraguai têm gerado interpretações diversas sobre a reserva de carga nacional adotada e por consequência na efetividade do Acordo firmado sob as bases do Direito do Mar. Nesse recorte e a partir de revisão da literatura internacional, regional e nacional sobre o Direito do Mar e Direito Fluvial, aplicados aos países sem litoral, o artigo intenciona analisar o impacto da reserva de carga nacional prevista no Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná no comércio fluvio-marítimo do Paraguai e da Argentina. Os resultados da pesquisa indicam a necessidade de um novo marco legal e a importância da diplomacia para conformar os interesses daqueles países na navegação pela hidrovia.

**Palavras-chave:** Estado sem Litoral; Transporte Fluvial; Reserva de Carga; Argentina; Paraguai.

---

<sup>1</sup> Advogada. Ocean Expert UNESCO/IOC (ID 44639). Especialista em Direito Processual Civil (UNIRN) e em Direito Marítimo e Portuário (Maritime Law Academy). Mestranda em Propriedade Intelectual e Transferência de Tecnologia para Inovação (PROFNIT/UFERSA). Vice-Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/RN. Presidente da Comissão de Propriedade Intelectual e Inovação da OAB - Subseção Mossoró/RN. Diretora Jurídica no Museu Virtual Marítimo do Extremo Oriental das Américas. Pesquisadora em Direito Internacional e Desenvolvimento Sustentável (NEADI/PUCPR).



**ABSTRACT:** The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) has contributed to the establishment of a fair and equitable international economic order to bring the interests and needs of humanity into line with those of developing countries, whether coastal or landlocked. A signatory of UNCLOS, Paraguay, Landlock States (LLS), projects itself in international trade through inland navigation, with the collaboration of Argentina, State of Transit and predominantly through the Paraguay-Paraná Waterway. The River Transport Agreement for the Paraguay-Paraná Waterway is the normative instrument that guides the route and provides for the elimination of the national cargo reserve, in order to strengthen the waterway's regional flags. Conflicting interests between Argentina and Paraguay have generated different interpretations on the adopted national cargo reserve and, consequently, on the effectiveness of the Agreement signed on the basis of the Law of the Sea. In this context, and based on a review of international, regional and national literature on the Law of the Sea and River Law, applied to landlocked countries, the article intends to analyze the impact of the national cargo reserve provided for in the River Transport Agreement by the Paraguay-Paraná Waterway in the river-maritime trade of Paraguay and Argentina. The survey results indicate the need for a new legal framework and the importance of diplomacy to conform the interests of those countries in waterway navigation.

**Keywords:** Land-locked state; River transport; Cargo reserve; Argentina; Paraguay.

## 1 INTRODUÇÃO

É objetivo da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) contribuir para o estabelecimento de uma ordem econômica internacional justa e equitativa que conforme os interesses e as necessidades da humanidade em geral e especialmente, com os dos países em desenvolvimento, sejam costeiros ou sem litoral. Nesse sentido, a CNUDM oferece aos Estados sem Litoral (ESL) o igual tratamento ao concedido a outros navios estrangeiros em portos marítimos, a passagem inocente pelo mar territorial, assim como a liberdade de navegação em zonas econômicas exclusivas (ZEE) e alto mar.

Na América do Sul, o Paraguai e a Bolívia ostentam o status de ESL. Signatário da CNUDM, o Paraguai se projeta no comércio internacional por meio da navegação interior, predominantemente pela Hidrovia Paraguai-Paraná, cujo instrumento normativo balizador é o Acordo homônimo, também subscrito pela Argentina, Brasil, Uruguai e Bolívia, figurando os três primeiros países como Estados de Trânsito.

O acordo acima citado surgiu da necessidade dos países da Bacia do Prata avançarem na integração física regional, por meio de transporte fluvial, com redução de distâncias e custos, com



uso de meios de transporte eficientes e adaptados às necessidades socioeconômicas da região, para permitir o acesso dos signatários aos mercados internacionais com preços mais competitivos<sup>2</sup>.

Segundo Cristiani Et. Al, outro aspecto do Acordo a destacar é que ele estabelece um regime baseado em três pilares, a saber: 1) Estabelecimento de reserva regional de carga para os armadores da Hidrovia; 2) Eliminação da reserva de carga nacional em favor das embarcações de bandeiras que compõem a Hidrovia, e 3) Reserva do transporte nacional de cabotagem às embarcações dos respectivos países<sup>3</sup>.

Não obstante o Acordo, formalmente, regule o uso compartilhado da Hidrovia, o regime de reserva de carga nacional, originalmente criado para fortalecer as bandeiras regionais, vem se revelando como elemento conflitivo entre os interesses do ESL e do ET envolvidos, a exemplo da edição da Resolução nº 21/2021 do Ministério dos Transportes da Argentina, que determinou a retomada da medida protecionista da carga para navios de bandeira argentina, em reciprocidade ao regime adotado pelo Paraguai.

A partir de levantamento bibliográfico internacional, regional e nacional sobre o Direito do Mar e Direito Fluvial aplicados aos países sem litoral, associados a estudos/relatórios de órgãos oficiais argentinos e paraguaios sobre o volume de carga escoada na hidrovia e número de embarcações por bandeira, o artigo intenciona analisar o impacto da reserva de carga nacional prevista no Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná no comércio fluvio-marítimo dos países acima mencionados.

O artigo conterà quatro seções, iniciando com esta introdução. Na segunda seção serão abordados os países sem litoral sob a perspectiva do Direito do Mar, com análise da exclusão da aplicação da cláusula da nação mais favorecida e o caso do Paraguai. Em seguida, se contemplará a regulamentação jurídica da Hidrovia Paraguai-Paraná. Em continuidade, se discutirá a cláusula

---

<sup>2</sup> ALADI. **Acuerdo De “Santa Cruz De La Sierra” Sobre Transporte Fluvial Por La Hidrovía Paraguay – Paraná**. Tomo I, 2ª Ed. 2016, p. 7. Montevideo: ALADI. Disponível em: [http://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/facilitacionComercio/Libro\\_AcuerdoSantaCruzSierra\\_Hidrovia\\_V1.pdf](http://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/facilitacionComercio/Libro_AcuerdoSantaCruzSierra_Hidrovia_V1.pdf). Acesso em 12 nov. 2021.

<sup>3</sup> CRISTIANI, M. et al. **Hidrovia Paraná-Paraguay: Legislación, economía y sustentabilidad portuaria**. Invenio: Revista de investigación académica, n. 39, p. 111, 2018. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6789782>. Acesso em: 12 nov. 2021.



da reserva de carga nacional prevista no Acordo, com enfoque no impasse entre Argentina e Paraguai sobre esta medida, abordando as perspectivas dos dois países. Por fim, serão apresentados os resultados da pesquisa para indicar as intervenções necessárias à conformação dos interesses paraguaios e argentinos na navegação pela hidrovia.

## 2 OS ESTADOS SEM LITORAL SOB A PERSPECTIVA DO DIREITO DO MAR

O ESL é um estado soberano com território não conectado ao oceano ou cujas linhas costeiras se situam em bacias endorreicas<sup>4</sup>. Significa, ainda, um estado que não tem costa marítima, dependendo do estado de trânsito (ET) para acesso ao mar. O estado de trânsito por sua vez, possui ou não uma costa marítima, se localizando entre o ESL e o mar, cujo território passa o tráfego em trânsito<sup>5</sup>.

A CNUDM<sup>6</sup> reconhece aos ESL o direito de participação equitativa no aproveitamento de parte dos excedentes dos recursos vivos das zonas econômicas exclusivas dos Estados costeiros da mesma sub-região ou região, tendo em conta os fatores econômicos e geográficos pertinentes de todos os Estados interessados. Também são direitos dos ESL o direito de passagem inocente (artigo 17), acesso ao alto mar com liberdade de navegação (artigos 87 e 90) e igualdade de tratamento em portos marítimos (artigo 131).

No que toca aos aspectos econômicos estritos, os ESL têm a seu favor, ainda, a exclusão da cláusula da nação mais favorecida (artigo 126), igualdade de direitos aduaneiros, impostos e outros encargos aplicados aos estados de trânsito (artigos 127 e 128). Se a convenção não garantisse, seria impossível para os ESL exercerem qualquer um desses direitos<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> Uma bacia endorreica é uma área na qual a água não tem saída superficialmente, por rios, até ao mar, ou seja, uma bacia hidrográfica sem saída para o mar. Disponível em: <https://artsandculture.google.com/entity/m01v7yx?hl=pt>. Acesso em: 29 nov. 2021.

<sup>5</sup> SUPTI, Afsana. (2020). **Evaluation of Regime of the Rights of Landlocked States under UNCLOS 1982**. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/347355047\\_Evaluation\\_of\\_Regime\\_of\\_the\\_Rights\\_of\\_Landlocked\\_States\\_under UNCLOS\\_1982](https://www.researchgate.net/publication/347355047_Evaluation_of_Regime_of_the_Rights_of_Landlocked_States_under UNCLOS_1982). Acesso em: 29 nov. 2021.

<sup>6</sup> BRASIL. **Decreto nº 99.165, DE 12 de março de 1990**. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 14 nov. 2021.

<sup>7</sup> South African Institute of International Affairs. **The law of the sea and landlocked states**. Disponível em: <https://saiia.org.za/research/the-law-of-the-sea-and-landlocked-states/>. Acesso em: 29 nov. 2021.



Para enfrentar os desafios dos países em desenvolvimento sem litoral, a Assembleia Geral das Nações Unidas, aprovou em novembro de 2014 o “Programa de Ação em Favor do Países em desenvolvimento sem litoral para a década de 2014-2024”, conhecido como o Programa de Ação para Viena (PAV), com o objetivo geral de abordar as necessidades especiais e problemas de ESL, como distância e limitações geográficas e contribuir para uma maior taxa de crescimento sustentável e inclusivo<sup>8</sup>.

Em que pese os ESL tenham o reconhecimento dos direitos acima citados, há limitações e desafios na coordenação de ações com os países de trânsito, uma vez que a CNUDM também resguarda os seus interesses. Na América Latina este imbróglio foi, inclusive, objeto de reunião realizada nos dias 11 e 12 de junho de 2019, na sede da Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL), em Santiago do Chile. Na ocasião, foi identificado o progresso da Bolívia e Paraguai, mas também dificuldades de cooperação com os países de trânsito (Argentina, Brasil, Chile, Peru e Uruguai), recomendando-se ações de melhoria não só nacionais, mas sobretudo sub-regionais<sup>9</sup>.

Neves e Silva sustentam que “o acesso ao mar exhibe-se ainda hoje como grande entrave no cenário internacional, a julgar pela política fiscal interna das nações, suas rivalidades políticas e as oposições no que tange à cooperação”. Para os autores, embora não existam impedimentos que versem sobre a soberania territorial, os ESL arcam com maiores custos de exportação pela limitada matriz logística e dependem politicamente dos ET para estruturação de elos de cooperação para o bem da sua economia interna<sup>10</sup>.

O estudo elaborado após o evento, já referenciado, ressalta que um dos maiores desafios dos ESL da América do Sul está no sistema de transporte, insuficiente e sem a colaboração efetiva

---

<sup>8</sup> PÉREZ, Gabriel Et al. **Estado de la implementación del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024**. In: Naciones Unidas Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2021, pp. 16-17. Disponível em: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47041/1/S1900860\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47041/1/S1900860_es.pdf). Acesso em: 29 nov. 2021.

<sup>9</sup> *Ibidem*, p. 13.

<sup>10</sup> NEVES, Marcelo. SILVA, Lays. **Análise interpretativa do direito de acesso ao mar e a partir do mar dos estados sem litoral**. In: Direito do Mar: reflexões, tendências e perspectivas. Vol.4. TOLEDO, André Et. Al. (orgs). 1 Ed. Belo Horizonte, São Paulo: D’Plácido, 2020, p. 374.



dos países de trânsito na obtenção de recursos técnicos e financeiros para avançar na coordenação de ações nacionais, regionais e internacionais.

*Una política de logística y movilidad coordinada a nivel sudamericano representa una enorme oportunidad para mejorar la eficiencia logística y la conectividad en la región a un costo mucho menor de lo que significaría brindar un servicio de la misma calidad de forma individual. La logística y movilidad adquieren así una importancia estratégica, sobre todo en cuanto a la planificación y gestión de las infraestructuras y el diseño de redes logísticas con criterio regional que favorezcan la transformación productiva de la región en beneficios de un desarrollo sostenible<sup>11</sup>.*

Diante do resultados dos estudos sobreditos, o PAV defende que a solução para o desenvolvimento sustentável para os ESL implica o fortalecimento de parcerias entre estes e os países de trânsito sobretudo no setor logístico, para projetar e implementar políticas capazes de fornecer soluções que promovam a conectividade do transporte e sua eficiência, a melhoria da competitividade para expansão do comércio e por fim, a cooperação regional para crescimento econômico inclusivo.

## 2.1 A exclusão da aplicação da cláusula da nação mais favorecida

O cláusula da Nação Mais Favorecida (NMF), consoante Thorstensen, Ramos e Muller, é um dos principais pilares do sistema multilateral de comércio, estabelecido após a Segunda Guerra Mundial, em resposta à turbulência econômica dos anos 1930, fortalecida por medidas protecionistas e arbitrárias implementadas na época<sup>12</sup>. Em outras palavras, pode ser compreendida como princípio da não discriminação entre nações e visa a trazer ao comércio internacional dois benefícios principais:

- a) Em primeiro lugar, ele garante que nenhum país terá uma vantagem comercial em suas relações com outra parte contratante, o que poderia resultar em tensões e em desvio de comércio. [...] O objetivo é evitar uma alocação arbitrária dos fluxos de comércio entre partes contratantes, que poderia prejudicar os benefícios trazidos pela concorrência no comércio internacional.
- b) Em segundo lugar, visa a proteger a estabilidade do sistema.

<sup>11</sup> NEVES, Marcelo. SILVA, Lays. **Análise interpretativa do direito de acesso ao mar e a partir do mar dos estados sem litoral**. In: Direito do Mar: reflexões, tendências e perspectivas. Vol.4. TOLEDO, André Et. Al. (orgs). 1 Ed. Belo Horizonte, São Paulo: D'Plácido, 2020, p. 374.

<sup>12</sup> THORSTENSEN, Vera Helena; RAMOS, Daniel; MÜLLER, Carolina. **O Princípio da Nação Mais Favorecida e os desalinhamentos cambiais**. IPEA:2011, p. 4. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5698/1/NT\\_n06\\_Principio-nacao-favorecida\\_Dinte\\_2011-dez.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5698/1/NT_n06_Principio-nacao-favorecida_Dinte_2011-dez.pdf). Acesso em: 30 nov. 2021.



Uma vez que o produtor sabe que ele irá enfrentar a mesma barreira tarifária ao exportar para um determinado país, independentemente de onde ele exporte, ele será capaz de decidir o melhor local para produzir, sem levar em consideração as tarifas aplicadas. O princípio também traz previsibilidade e promove um ambiente propício para os exportadores escolherem o local que oferece as melhores vantagens comparativas<sup>13</sup>.

Expresso no primeiro artigo do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio de 1947 (GATT)<sup>14</sup>, a cláusula em comento não almeja conceder tratamento especialmente favorável, mas igual aos das nações mais favorecidas e signatárias da normativa<sup>15</sup>. Na visão de Silva, a cláusula é “peça fundamental para o estabelecimento do novo regime de trocas de caráter multilateral e liberalizante”<sup>16</sup>, uma vez que impede aos membros da Organização Mundial do Comércio (OMC), entidade que sucedeu ao GATT, o oferecimento de tratamento mais vantajoso para alguns em detrimento dos demais, conferindo igualdade de oportunidades no comércio internacional.

Em 1948 e posteriormente nas Sessões de Revisão realizadas entre 1954 e 1955, a cláusula foi emendada para contemplar os problemas especiais de países em estágios menos avançados de desenvolvimento, sob o fundamento de que apenas uma organização que era representativa de todos os tipos de economias poderia efetivamente comprometer-se a aumentar o comércio em escala mundial<sup>17</sup>. Atualmente, a versão vigente no contexto da OMC não estipula contrapartidas

<sup>13</sup> THORSTENSEN, Vera Helena; RAMOS, Daniel; MÜLLER, Carolina. **O Princípio da Nação Mais Favorecida e os desalinhamentos cambiais**. IPEA:2011, p. 4. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5698/1/NT\\_n06\\_Principio-nacao-favorecida\\_Dinte\\_2011-dez.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5698/1/NT_n06_Principio-nacao-favorecida_Dinte_2011-dez.pdf). Acesso em: 30 nov. 2021.

<sup>14</sup> “Quaisquer vantagens, favores, privilégios ou imunidades concedidos por uma parte contratante a um produto originário ou destinado a qualquer outro país serão, imediata e incondicionalmente, estendidos a qualquer produto similar originário ou destinado ao território de todas as outras partes contratantes. Esta disposição diz respeito aos direitos aduaneiros e encargos de qualquer espécie cobrados na importação ou exportação ou por ocasião da importação ou exportação, bem como aqueles que afetam as transferências internacionais de fundos efetuadas na regulamentação das importações ou exportações, o modo de cobrança desses direitos e encargos, todos os regulamentos e formalidades relativos à importação ou exportação, bem como todas as questões que tornam o do Artigo III”. In: World Trade Organization. **Let’s Talk Most Favoured Nation**. Disponível em: [https://www.wto.org/english/res\\_e/webcas\\_e/ltt\\_e/ltt1\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/webcas_e/ltt_e/ltt1_e.htm). Acesso em: 14 dez. 2021.

<sup>15</sup> JACKSON, John H. **The world trading system**. Law and policy of international economic relations, v. 2, p. 133, 1989.

<sup>16</sup> SILVA, Alice. **A cláusula da nação mais favorecida da OMC e a proliferação dos acordos comerciais bilaterais**. 2006, p. 11. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/teste/arqs/cp008661.pdf>. Acesso em 12 nov. 2021.

<sup>17</sup> GATT. **The ninth session of the contracting parties and the review of the GATT**. Disponível em: <https://docs.wto.org/gattdocs/q/GG/MGT/54-27.PDF>. Acesso em: 14 dez.2021.



aos beneficiários e, ao contrário do que ocorria sob a égide do GATT, os membros da organização aderem a todos os acordos firmados em seu âmbito, com exceção apenas ao anexo 4<sup>18</sup>, em que cada nação cabe escolher participar ou não dos acordos plurilaterais.

Silva, em obra e página citadas, ainda pontua que a cláusula da NMF tem natureza jurídica de dispositivo convencional, produto de um entendimento entre atores internacionais, sem especificações de privilégios e terceiros beneficiários, com base ampla de aplicação, não criando uma regra de direito, mas integrando um arcabouço jurídico e sujeitando-se a este.

Importante registrar que o sistema multilateral de comércio não regula as relações comerciais internacionais de modo absoluto, tendo que conviver com outros instrumentos legais, que muitas vezes são contrários à sua lógica de não-discriminação. Nesse sentido, a CNUDM estabelece nos artigos 125 e 126 que suas disposições e acordos especiais relativos ao exercício do direito de acesso ao mar e a partir do mar, relativos aos direitos e facilidades em razão da situação geográfica especial dos Estados sem litoral, excluem a aplicação da cláusula da nação mais favorecida, desde que resguardados os interesses dos Estados de Trânsito.

Aqui, a discriminação dos ESL é fator de favorecimento para acesso ao mar e seus recursos. Oportuno ressaltar que a convenção não impede a aplicação de normativas mais benéficas aos ESL que tenham sido objeto de acordos bilaterais/regionais específicos com os Estados de Trânsito, a exemplo do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná a ser abordado adiante.

## 2.2 O caso do Paraguai

Mesmo sem litoral, o Paraguai participou ativamente das negociações que culminaram com a CNUDM, fortemente motivado pela garantia de acesso ao mar via ET e pela possibilidade de auferir rendimentos pelo aproveitamento da plataforma continental além de 200 milhas marítimas, sistema a ser implementado na forma do artigo 82 da Convenção<sup>19</sup>. Por ocasião da Terceira Conferência das Nações Unidas (1973-1982), a delegação paraguaia sustentou que em comparação

---

<sup>18</sup> ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE COMÉRCIO. **Acordo Constitutivo**. Disponível em: [http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2021/05/OMC\\_Estabelece.pdf](http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2021/05/OMC_Estabelece.pdf). Acesso em: 14 dez. 2021.

<sup>19</sup> Trata dos pagamentos e contribuições relativos ao aproveitamento da plataforma continental além de 200 milhas marítimas, com base em critérios de repartição equitativa, tendo em conta os interesses e necessidades dos Estados em desenvolvimento, particularmente entre eles, os menos desenvolvidos e os sem litoral.





com os ET, a falta de acesso ao mar e seus recursos, combinado com o isolamento dos mercados mundiais, seria uma das causas da pobreza relativa dos ESL<sup>20</sup>.

A mediterraneidade do país guarani implica no acesso ao mar por via fluvial, predominantemente pela Hidrovia Paraguai-Paraná. Esta via interior possui 3.442 km e une 5 países, de Puerto Cáceres (Brasil) para Nueva Palmira (Uruguai), passando por Puerto Busch (Bolívia), Assunção (Paraguai) e os portos do rio Paraná (Rosario, Zarate), Buenos Aires, Dock Sud e La Plata (Argentina), até o acesso marítimo de Recalada<sup>21</sup>.

Águas interiores, de acordo com a CNUDM são as localizadas na linha de base do mar territorial de um Estado costeiro e podem ser marítimas ou continentais, inclusos nesta última categoria lagos, reservatórios e rios. No direito internacional geral não existe tratado específico sobre aproveitamento dos rios internacionais como o Paraná e Paraguai, citados. No entanto, há normas consuetudinárias, como as “Regras de Helsinki”, adotadas pela *International Law Association*, desde 1966. O capítulo IV das citadas Regras reconhecem a liberdade de navegação e o direito do Estado ao exercício, em seu território, do poder de polícia de navegação<sup>22</sup>. No entanto, Cristiani Et. Al pontuam que a soberania estatal no poder de polícia sobre os rios possui exceções, a saber:

*Sin embargo, han surgido normas de Derecho Internacional que limitan las potestades del Estado soberano respecto a los cursos de agua situados en su territorio, relativas a la navegación fluvial y a los usos de éstos y sus aguas para fines distintos a la navegación. Entre esos otros fines, las categorías serían: agrícolas, económicos y comerciales, domésticos y sociales; se incluyen usos variados como la irrigación, producción de energía mediante represas hídricas, industrias extractivas, pesca y otras.*<sup>23</sup>.

No que se refere às bacias fluviais da América do Sul (Amazonas, Orinoco e do Prata), Zugaib assevera que apresentam uma particularidade em relação às Regras de Helsinki e CNUDM

<sup>20</sup> UNITED NATIONS. **Third United Nations Conference on the Law of the Sea 1973-1982**. Disponível em: [https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973\\_los/docs/english/vol\\_1/a\\_conf62\\_sr38.pdf](https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/docs/english/vol_1/a_conf62_sr38.pdf). Acesso em: 14 dez. 2021.

<sup>21</sup> MIRANDA, Mijael Vladimir Muñoz. **Deficiencias normativas sobre el libre tránsito comercial por la Hidrovía Paraguay-Paraná**. Revista de Derecho de la UCB, v. 5, n. 8, p. 72, 2021. Disponível em: <https://lawreview.ucb.edu.bo/index.php/a/article/view/59>. Acesso em: 16 dez. 2021.

<sup>22</sup> ZUGAIB, Eliana. **A hidrovia Paraguai-Paraná**. Thesaurus Editora, 2007, p.350.

<sup>23</sup> CRISTIANI, M. Et. Al. (2018), p. 107.



e “de acordo com a norma consuetudinária regional que as regulamenta, a livre navegação está sempre sujeita à autorização do Estado territorial”<sup>24</sup>. A peculiaridade da terceira bacia citada teria origem na Declaração de Assunção sobre o Aproveitamento de Rios Internacionais, assinada na IV Reunião Ordinária de Chanceleres dos Países da Bacia do Prata, em 03 de junho de 1971, senão vejamos:

(a) Nos rios internacionais contíguos, sendo a soberania compartilhada, qualquer aproveitamento de suas águas deverá ser precedido de um acordo bilateral entre os ribeirinhos; (b) Nos rios internacionais de curso sucessivo, não sendo a soberania compartilhada, cada Estado pode aproveitar as águas em razão de suas necessidades sempre que não cause prejuízo sensível a outro Estado da Bacia<sup>25</sup>.

Desde a terceira reunião de chanceleres já era sinalizada a necessidade de desenvolver um sistema de transporte fluvial nos rios Paraná e Paraguai, os mais importantes da Bacia do Prata, sobretudo para fins de integração regional e desenvolvimento interior dos países. Assim, em julho de 1992, foi assinado pela Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai o Acordo do Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná, contando com 8 protocolos e 14 regulamentos, fundamentados na liberdade de navegação e reciprocidade, aplicáveis à navegação, ao comércio, transporte de bens e de pessoas, com duração inicial de 10 (dez) anos e sujeito à internalização pelos países signatários<sup>26</sup>.

### **3 A HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ E SUA REGULAMENTAÇÃO JURÍDICA**

A Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP) é o sistema fluvial formado pelos rios Paraguai e Paraná do Porto de Cáceres (3442 km), no Brasil, ao Porto de Nueva Palmira (140 km), no Uruguai, incluindo os ramos da foz do Rio Paraná e do Canal Tamengo, afluente do Rio Paraguai, compartilhado pela Bolívia e Brasil. Devido à sua morfologia, os rios que compõem a Hidrovia

---

<sup>24</sup> ZUGAIB (2007), p.350.

<sup>25</sup> ZUGAIB (2007), p. 111.

<sup>26</sup> MIRANDA (2021), p. 74.



constituem um curso natural com uma inclinação mínima, não necessitando de sistemas de eclusas para permitir o transporte fluvial, diferentemente da maioria dos demais vales do mundo<sup>27</sup>.

**Figura 1: Hidrovia Paraguai-Paraná**



Fonte: Comit  Inter-gubernamental Hidrovia Paraguai-Paraná

Também conhecido como Acordo de Santa Cruz de La Sierra, o Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná reproduziu os princípios, objetivos e mecanismos do

<sup>27</sup> COMIT  INTERGUBERNAMENTAL HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ. **Informe de la Secretaría Ejecutiva del CIH**, 2018, pp. 3-5 Disponível em:

[http://www.hidrovia.org/userfiles/documentos/nuevo\\_informe\\_hidrovia\\_rev2.pdf](http://www.hidrovia.org/userfiles/documentos/nuevo_informe_hidrovia_rev2.pdf). Acesso em: 20 dez.2021.



Tratado de Montevideu de 1980, bem como o disposto nos artigos 2 a 10 da Resolução nº 2 do Conselho de Ministros da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI)<sup>28</sup>.

São órgãos do Acordo o Comitê Intergovernamental da Hidrovia (CIH), de caráter político, responsável por celebrar convênios com outros organismos e elaborar estudos sobre a via navegável e a Comissão do Acordo (CA), com caráter técnico e operativo, a qual também cabe fiscalizar sobre o cumprimento das normativas. Ambas as instâncias promovem as negociações e consensos na utilização da Hidrovia. O CIH tem sede em Buenos Aires, na Argentina e a CA tem sede em Assunção, no Paraguai sob a seguinte estrutura organizacional:

**Figura 2:** Organograma do Acordo HPP



Fonte: Comité Intergovernamental Hidrovia Paraguay-Paraná

O Acordo prevê que cada país tem direito a um voto. As decisões são auferidas por unanimidade e necessitam de ratificação interna pelos signatários. Sobre a necessidade de ratificação interna, pontua Miranda:

<sup>28</sup> ALADI. Resolução 2 do Conselho de Ministros. Disponível em:

[https://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria\\_General/Documentos\\_Sin\\_Codigos/Caja\\_062\\_001\\_pt.pdf](https://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria_General/Documentos_Sin_Codigos/Caja_062_001_pt.pdf). Acesso em: 22 dez. 2021.



*La adecuación interna de las normativas enunciadas anteriormente, constituyeron a lo largo de estos años un problema frecuente para el aprovechamiento de la Hidrovía. Si bien se contaba con una normativa internacional que regulaba el tránsito comercial, éstas debían someterse a una adecuación previa a los ordenamientos jurídicos de cada Estado parte, los cuales no los ratificaban de manera oportuna o hasta en algunos casos, no llegaron a ratificarse, resultando así, en un constante cambio de jurisdicción que incumplía los principios establecidos en el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná<sup>29</sup>.*

As disposições do Acordo<sup>30</sup> são aplicáveis à navegação, ao comércio, ao transporte de bens e pessoas, excetuando-se a passagem de navios de guerra e outras embarcações com atividades sem fins de comércio. Do mesmo modo, não se regem pelo Acordo o transporte fluvial transversal fronteiriço, os quais se regerão pelos tratados e pelas normas existentes ou que forem celebrados no futuro entre os países ribeirinhos da Hidrovia ou entre estes e terceiros países.

No capítulo III do documento em debate é explicitado o princípio da igualdade de tratamento ou reciprocidade. Nessa seção dispõe que os países signatários outorgam reciprocamente às embarcações de bandeira dos demais países acordantes idêntico tratamento ao concedido às embarcações nacionais em matéria de tributos, tarifas, taxas, gravames, direitos, trâmites, praticagem, pilotagem, reboque, serviços portuários e auxiliares, não se podendo ter nenhum tipo de discriminação em razão da bandeira. Para tanto, os acordantes se comprometem a compatibilizar suas legislações para criar condições de igualdade de oportunidade que permitam, simultaneamente, a liberalização do mercado, a redução de custos e a maior competitividade.

No capítulo seguinte, é reconhecida a liberdade de trânsito das embarcações, bens e pessoas dos países signatários. Igualmente, se reconhece entre os países signatários a liberdade de transferência de carga, alijamento, trasbordo e depósito de mercadorias em todas as instalações habilitadas para esses efeitos, não se podendo efetuar discriminação alguma por causa da origem da carga, dos pontos de partida, de entrada, de saída ou de destino ou de qualquer outra circunstância relativa à propriedade das mercadorias, das embarcações ou da nacionalidade das

<sup>29</sup> MIRANDA (2021), pp. 83-84.

<sup>30</sup> ALADI/AAP/5 de 7 de julho de 1992. **Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraná-Paraguai (Porto de Cáceres - Porto de Nova Palmira)**. Disponível em: [http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art\\_14/pt/05/A14TM\\_005\\_pt.pdf](http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art_14/pt/05/A14TM_005_pt.pdf). Acesso em: 23 dez. 2021.



peçoas. O capítulo 5 aborda a reserva de carga, regional e nacional, trazendo a figura do Armador da Hidrovia.

Com a finalidade de facilitar as operações na Hidrovia de modo geral, os países signatários se comprometem a eliminar, gradualmente, os entraves e restrições regulamentares e de procedimento que obstaculizem o desenvolvimento daquelas operações. Nesse sentido, fazem parte do Acordo 8 Protocolos Adicionais e 14 regulamentos. Segue abaixo o estágio atual de internalizações das normativas pelos signatários.

Protocolo Adicional 1	Normas sobre assuntos aduaneiros.	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Protocolo Adicional 2	Normas de navegação e segurança.	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Protocolo Adicional 3	Normas relativas a seguros.	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Protocolo Adicional 4	Normas relativas às condições de igualdade de oportunidades para maior competitividade	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Protocolo Adicional 5	Normas de solução de controvérsias	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Protocolo Adicional 6	Normas relativas à cessação provisória de bandeira.	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Protocolo Adicional 7	Prorroga a vigência do Acordo e seus Protocolos Adicionais, por um período de quinze (15) anos, a partir de 13 de fevereiro de 2005.	Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Protocolo Adicional 8	Desde o dia 13 de fevereiro de 2020, a vigência do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres - Porto de Nueva Palmira) e dos seus Protocolos Adicionais será indefinida.	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai

Regulamento 1	Transporte de mercadoria sobre coberta em embarcações da Hidrovia	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Regulamento 2	Balizamento	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai



RECEBIDO/RECEIVED: 21/04/2022 ACEITO/ACCEPTED: 17/05/2022

Esta obra está licenciada com uma Licença [Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).

DOI 10.56258/issn.2763-8197.v2n1.p123-153

Regulamento 3	Serviços portuários da Hidrovia	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Regulamento 4	Prevenção de abordagens	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Regulamento 5	Determinação do arqueo de embarcações	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Regulamento 6	Plano de comunicações para a segurança de navegação	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Regulamento 7	Regime único para dimensões máximas dos comboios	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Regulamento 8	Borda livre e estabilidade para embarcações	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Regulamento 9	Adoção de requisitos comuns para o registro de embarcações, inscrição de contratos de utilização e intercâmbio de informação sobre registro de embarcações, altas, baixas e modificações	Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Regulamento 10	Vistorias, inspeções e certificados de segurança para barcos	Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Regulamento 11	Infrações e sanções da Hidrovia Paraguai - Paraná	Argentina, Bolívia, Brasil, Uruguai
Regulamento 12	Regime uniforme sobre praticagem	Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai
Regulamento 13	Planos de Formação e Capacitação do Pessoal Embarcado	Bolívia, Paraguai, Uruguai
Regulamento 14	Segurança das embarcações	Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai

Em análise aos quadros *supra*, identifica-se que a Argentina não ratificou os Regulamentos 9, 12, 13 e 14 que tratam sobre adoção de requisitos comuns para registro de embarcações e contratos, praticagem e qualificação de pessoal na Hidrovia. O Paraguai não internalizou o Regulamento 11 que aborda as infrações e sanções na via fluvial. Por sua vez, o Brasil, à semelhança da Argentina, não adotou o Regulamento 13.

Segundo informe da CIH lançado em 2018, declarou-se que para potencializar o uso da Hidrovia seria necessário criar melhores condições para aumentar o nível de uso pela carga



regional. Para tanto, seria preciso reduzir tempo, custos, procedimentos excessivos e garantir maior segurança, medidas a serem implementadas pelos governos e players privados. O documento culmina afirmando que hidrovia tem potencial para ser competitiva, eficiente e segura, desde que não se transforme em espaço de disputas intersetoriais e de permanente desinteresse entre os países<sup>31</sup>.

#### **4 A CLÁUSULA DA RESERVA DE CARGA NACIONAL NO ACORDO DE TRANSPORTE FLUVIAL PELA HIDROVIA PARANÁ-PARAGUAI**

Conforme sinalizado em seção antecedente, o Capítulo V do Acordo versa sobre a Reserva de Carga. As reservas de carga regional e nacional são adstritas aos armadores da Hidrovia, tratados nos artigos 13 a 15 do Acordo e reconhecidos como tais pelas normas internas dos signatários, assim como as embarcações que operam.

No artigo 11 é abordada a Reserva de Carga Nacional. Por meio deste dispositivo, ficam eliminadas em favor das embarcações das bandeiras dos países que integram a Hidrovia, as limitações existentes ao transporte de determinados bens ou pessoas reservadas às embarcações que naveguem sob bandeira nacional do país de destino ou de origem. Está excluído do âmbito de aplicação do Acordo e seus Protocolos o transporte de cabotagem nacional, o qual está reservado às embarcações dos respectivos países.

Considerando que à época da assinatura do Acordo a frota paraguaia já era superior, em comparação às frotas dos demais signatários, foi editada a seguinte disposição transitória, como forma de garantir igualdade de tratamento normativo e tempo para readequação do Paraguai, cujo comércio é dependente quase que exclusivamente da Hidrovia para escoamento da sua produção:

A República do Paraguai se compromete a eliminar cinquenta por cento (50%) de sua reserva de carga em 31 de agosto de 1992, e dez por cento (10%) adicional a partir da entrada em vigor do Acordo.

Após sua entrada em vigor, eliminará vinte por cento (20%) em 31 de dezembro de 1993 e os restantes vinte por cento (20%) antes de 31 de dezembro de 1994.

---

<sup>31</sup> Comitê Intergubernamental Hidrovía Paraguay-Paraná, (2018), pp.25-26.





Importante registrar que desde 1971, vige no Paraguai a Lei nº 295<sup>32</sup>, que prevê a reserva para embarcações de bandeira nacional, transporte fluvial e marítimo, da carga total de importação e exportação, de e para países não pertencentes à Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC)<sup>33</sup>, que são realizadas por via aquática, sempre que houver disponibilidade, nas seguintes proporções: a) seção marítima, até 50% do transporte; b) Seção Fluvial, pelo menos 50% do transporte. Para os países pertencentes à ALALC, a proporção é de até 50 % para quaisquer seções.

Por entender que a sobredita lei paraguaia contradiz ao artigo 11 e disposição transitória do Acordo, o Ministério de Transporte da Argentina editou a Resolução nº 21/2021<sup>34</sup>, em reciprocidade ao regime de reserva de carga adotado no país vizinho.

ARTÍCULO 2º - Establécese que el régimen de reserva de carga establecido en virtud de lo dispuesto por el artículo precedente será oponible exclusivamente a buques bajo bandera de la República del Paraguay, quedando exceptuados los buques de otras nacionalidades.

Os fundamentos para reserva de carga argentina foram a necessidade de restaurar as condições de igualdade de oportunidades para desenvolvimento da Marinha Nacional e a retomada da competitividade advinda do não aumento do custo do frete, que recairia sobre as taxas nacionais. O regime vigorará enquanto forem aplicadas medidas restritivas pelo Paraguai aos navios de bandeira nacional.

Embora o Acordo tenha sido assinado em 1992, o cenário atual ainda é de “distinta velocidade de evolução e aperfeiçoamento regulatório dos países signatários em temas de navegação fluvial”, conforme pontua o CIH. Para o Comitê:

*En otras palabras, resultó y sigue resultando complejo “nivelar el campo de juego” regulatorio. Esto es evidente, por ejemplo, en cuestiones relacionadas con la formación y capacitación del personal embarcado y el evidente desnivel de formación entre los países, en los distintos niveles impositivos que gravan las actividades navieras, los*

<sup>32</sup> PARAGUAY. **Ley nº 295/1971**. Aprueba el Decreto-ley nº 43, de fecha 24 de marzo de 1971, por el que se establece la reserva de cargas de transporte fluvial y marítimo para las embarcaciones de bandera nacional. Disponível em: <https://docs.paraguay.justia.com/nacionales/leyes/ley-295-dec-24-1971.doc>. Acesso em: 23 dez. 2021.

<sup>33</sup> Organismo anterior ao Mercosul.

<sup>34</sup> ARGENTINA. MINISTERIO DE TRANSPORTES. **Resolución 21/2021-APN-MTR**. Disponível em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/web/utills/pdfView?file=%2Fpdf%2Faviso%2Fprimera%2F240077%2F20210126>. Acesso em 27 dez. 2021.



*diferentes niveles de los aranceles de importación de insumos y bienes finales, el valor del combustible y sus gravámenes, entre otros indicadores. Las políticas de fomento e incentivo a la industria naval y a las actividades fluviales no están exentas de diferencias notorias entre los países, lo cual también hace difícil que el propio CIH y sus órganos técnicos puedan incursionar con éxito en esos temas de agenda, que están más relacionados con la política industrial y comercial y, en algunos casos, sujetos a compromisos en el MERCOSUR<sup>35</sup>.*

Sobre o assunto, resume o portal uruguaio Bimaritimo: “*Argentina acaba de emitir una Resolución que no podrá cumplir porque, si bien tiene los puertos y el río, no tiene la flota para hacerlo; por su parte, Paraguay se niega a derogar la reserva de carga, porque tiene la flota y la carga...pero no tiene los puertos ni el río*”<sup>36</sup>. Nesse contexto, surge evidente um conflito entre os interesses do ESL e ET, cujo Acordo não consegue solucionar em razão da não internalização das suas normas pelos signatários, o que recomenda o resgate das linhas pretéritas sobre o Direito do Mar e Fluvial, sob o lastro do Direito Internacional, para responder a questão central do artigo.

#### **4.1 A perspectiva argentina sobre a reserva de carga nacional**

A Argentina é o país que possui a maior frente fluvial da Hidrovia, com 1661 km, dos quais 375 são compartilhados com o Paraguai<sup>37</sup>. Não obstante a dominância territorial, apenas 3% do comércio argentino é transportado pela Hidrovia e sua frota fluvial é a segunda, atrás do Paraguai, conforme dados oficiais da CIH, em informe já referenciado.

A atuação secundária na hidrovia e a grande migração de empresas de navegação para o Paraguai fez com que a Argentina buscasse revitalizar a sua Marinha Mercante e defender a eliminação de medidas protecionistas que ameaçassem a liberalização na prestação de serviços de transporte fluvial e na circulação de trabalho na hidrovia. O insucesso na resolução do impasse trazido pela reserva de carga adotada no país guarani, motivou a Argentina a adotar medidas mais enérgicas, em nome da reciprocidade garantida pelo Acordo.

<sup>35</sup> COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ (2018), p. 20.

<sup>36</sup> INFORMATIVO BIMARITIMO. Uruguay frente a la reserva de carga en la Hidrovia Paraguay – Paraná. BIM nº 32/2021, p. 38. Disponível em: <https://bimaritimo.com/BIM32/files/basic-html/page38.html>. Acesso em: 29 dez. 2021.

<sup>37</sup> ZUGAIB (2007), p. 137.



A Argentina enxerga o atual regime de reserva de carga do Paraguai como medida protecionista que prejudica a Marinha Mercante nacional, impedindo-a de participação no transporte fluvial, em igualdade de condições. O embasamento legal estaria em suposto ferimento do Tratado de Navegação do rios Paraná, Paraguai e da Prata, subscrito pelos países citados em 23 de janeiro de 1967, bem como do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná, que determinam a eliminação de reservas de carga em função de bandeira. Em território argentino, o Tratado foi internalizado pela Lei nº 17.185.

*ARTICULO 1º - La navegación por los ríos Paraguay, Paraná y de la Plata dentro de la jurisdicción de ambas altas partes contratantes, es libre para los buques argentinos y paraguayos en igualdad de condiciones.*

*Cada alta parte contratante concederá a los buques nacionales de la otra alta parte contratante el mismo tratamiento que a sus propios buques en todo lo relativo a navegación.*

[...]

*ARTICULO 4º - Toda diferencia que surgiere de la aplicación o interpretación de este Tratado o derivada de la navegación, será resuelta por vía de negociaciones entre los Ministerios de Relaciones Exteriores de ambos Estados.*

*ARTICULO 5º - Las altas partes contratantes están de acuerdo en que este Tratado no afecta el derecho de soberanía, y el poder de policía inherente a éste será ejercido propendiendo a establecer un régimen uniforme sobre las bases más favorables al libre tránsito y al desarrollo de las transacciones comerciales, de acuerdo con lo previsto en el art 18 del Tratado del 3 de Febrero de 1876<sup>38</sup>.*

Nesse cenário, o Ministério de Transportes argentino editou a Resolução nº 21/2021, para “restaurar las condiciones de igualdad de oportunidades para que la marina mercante nacional pueda desarrollarse, considerando que las medidas adoptadas deben constituir un recurso excepcional y de carácter transitorio, que no atente contra la competitividad de nuestra producción y no encarezca los fletes que recaigan sobre las cargas nacionales”<sup>39</sup>.

Consoante Mariano Vergara, Diretor de Coordenação das Comissões Binacionais vinculadas a Cuenca de La Plata, em fala proferida no 14º Encontro Argentino de Transporte Fluvial, ocorrido em 20 de outubro de 2020, a hidrovia é desbalanceada em comércio e transportes,

<sup>38</sup> ARGENTINA. Ley 17.185, de 24 de febrero de 1967. **Se Aprueba el Tratado de Navegación, de los Ríos Paraná, Paraguay y de la Plata, suscripto con la República del Paraguay el 23/1/67.** Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-17185-150705/texto>. Acesso em: 1 de jan. 2022.

<sup>39</sup> *Ob. Cit.* p. 3.



por fatores que se devem em grande parte a “*políticas, costos y una batería de deficiencias (por la parte argentina) pero también por leyes que limitan el comercio y no sientan las bases de un sistema de igualdad*”. Afirmou, ainda, que “*al bajar vacíos los buques, se desalientan las inversiones de parte de los empresarios argentinos que, en su mayoría, mudaron las operaciones al Paraguay*”<sup>40</sup>.

Compartilha da visão de Vergara, o Embaixador Argentino no Paraguai, Domingos Peppo:

*El único país que tiene reserva de cargas en la Cuenca del Plata es Paraguay, a partir de una ley de hace muchos años que, a nuestro entender, va en contra de tratados regionales; lo que pide Argentina es un trato equitativo para poder ser competitivos y es algo que se viene trabajando desde hace un tiempo, no surgió con la actual gestión de Gobierno*<sup>41</sup>.

Ainda sobre a necessidade e validade da Resolução, o Ex-Interventor do Porto de Buenos Aires, Gonzalo Mórtoła, corrobora:

*Las contramedidas son aceptadas como lícitas por la comunidad internacional, siempre que sean tomadas por el Estado lesionado contra un Estado responsable de un hecho internacionalmente ilícito, con el objeto y en la medida de inducirlo a cumplir las obligaciones que le incumban, tengan una limitación temporal, sean proporcionales, se haya requerido previamente el cumplimiento de las obligaciones y se notifiquen al Estado responsable.*

A Resolução indica expressamente que os representantes do Governo Argentino vêm solicitando, há anos, ao Governo do Paraguai a eliminação do regime de reserva de cargas. Além das tentativas de negociação, o Tratado de 1967 e o Acordo da Hidrovia, o Decreto Argentino nº 817, de 26 de junho de 1992<sup>42</sup> determinou a abstenção de medidas que interferissem no livre jogo da oferta e da demanda ou que impedissem o aumento da oferta de serviços de transporte, nacional

<sup>40</sup> TRADE NEWS. **Continúan las negociaciones bilaterales para que Paraguay derogue la ley de reserva de cargas.** Disponível em: <https://tradenews.com.ar/continuan-las-negociaciones-bilaterales-para-que-paraguay-anule-la-ley-de-reserva-de-cargas/>. Acesso em: 30 dez. 2021.

<sup>41</sup> NEGOCIOS Y POLÍTICA. **¿Conflicto en puerta? |Peppo respaldó la Resolución que aplica “reserva de carga” a buques y armadores de Paraguay.** Disponível em: <https://negocios.com.ar/politica/gobierno/peppo-respaldo-la-resolucion-que-aplica-reserva-de-carga-a-buques-y-armadores-de-paraguay/>. Acesso em: 30 dez. 2021.

<sup>42</sup> ARGENTINA. **Decreto nº 817, de 26 de marzo de 1992.** Reorganización Administrativa y Privatización. Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre. Practicaje, Pilotaje, Baquía y Remolque. Regímenes Laborales. Disposiciones Generales. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/5000-9999/8845/texact.htm>. Acesso em: 1 jan. 2022.



ou estrangeiro, como a reserva de carga nacional que havia sido estabelecida na Argentina pela Lei nº 20.447<sup>43</sup>. Assim, a medida paraguaia resultaria “*una situación de inequidad manifiesta*”<sup>44</sup>.

Válido ressaltar que o artigo 1º da Resolução não determina, mas faculta à Subsecretaria de Portos, Vias Navegáveis e Marinha Mercante o estabelecimento de regime de reserva de cargas em condições especiais, a fim de assegurar reciprocidade com a República do Paraguai. A efetiva aplicação da norma exige regulamentação que “*no genere un aumento sustancial del costo de los fletes*” e que ainda está pendente<sup>45</sup> (artigo 4º).

Por fim, o artigo 5º solicita ao Ministério dos Negócios Exteriores, Comércio Internacional e Culto que notifique o Governo da República do Paraguai por via diplomática, para continuar as negociações em curso para fins de levantamento do regime de reserva de carga no referido País, o que implica afirmar que ante a incongruência das leis internas dos envolvidos e a não internalização dos regulamentos do Acordo, a saída mais viável (e já reconhecida pela Argentina) para o impasse está na diplomacia.

#### 4.2 A perspectiva paraguaia sobre a reserva de carga nacional

A condição de ESL do Paraguai, ao passo que o deixa dependente da Hidrovia, sujeito à inavegabilidade durante as “*bajantes*” e aos interesses dos ET (principalmente Argentina), por outro lado, o impulsionou a se tornar uma referência fluvial, a terceira maior frota do mundo nessa categoria, atrás apenas do Mississippi (EUA) e Rio Amarelo (China). Segundo informe da Secretaria do CIH, produzido em 2018 e já referenciado, apenas 3% do comércio argentino é transportado pela Hidrovia, enquanto no Paraguai 85% do comércio é feito por rio. Por sua vez, o Paraguai tem 75% da frota (2.800 e 3.000 barcaças e quase 300 rebocadores), a Argentina, 14%; Brasil, 5%; Bolívia, 4%; e Uruguai menos de 1%.

Consoante Guillermo Ehreke, Diretor do Estaleiro Shipyard S.A, em 2018 o Paraguai já ostentava o quarto lugar em exportações de soja no mundo, com crescimento de 4% ao ano na

---

<sup>43</sup> ARGENTINA. **Ley 20.447, de 22 de marzo de 1973.** MARINA MERCANTE NACIONAL- Normas para su actividad. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/27570/norma.htm>. Acesso em: 1 jan. 2022.

<sup>44</sup> *Ob.Cit.* p. 2.

<sup>45</sup> *Ob.Cit.* p. 5.



última década. Os dados se justificam pelo fato de o Brasil ter fechado suas fronteiras à soja transgênica paraguaia para o Atlântico, o que forçou a busca por uma alternativa logística diferente. Do lado argentino a desregulamentação de algumas questões marítimas motivou a migração de empresas para o Paraguai. Tudo isso teria sido a semente para a consolidação do país guarani no transporte fluvial<sup>46</sup>.

Segundo a *Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas* (CAPECO), o Paraguai se manteve em quarto lugar no número de exportações mundiais em 2021<sup>47</sup>. Vale salientar que entre 2019 e 2020, 87,6% do escoamento da produção nacional de soja foi feita por via fluvial e 12,4% pelo modal terrestre<sup>48</sup>. A maioria do escoamento se deu por meio de portos compreendidos no âmbito da Hidrovia Paraguai-Paraná, conforme a CAPECO<sup>49</sup>.

Conforme dito anteriormente, no Paraguai vige a Lei 295/71, regulamentada pelo Decreto nº 27.371/81<sup>50</sup> e que reserva à frota nacional 50% das cargas de importação e exportação. Com a assinatura do Acordo e por força do seu artigo 11, a lei foi derogada e dá margem à interpretação de que não mais caberia reserva de carga nacional no âmbito do Rio Paraguai. No entanto, a lei continua vigorando no que tange ao dispositivo referente às terceiras bandeiras no Rio Paraguai e para todas as bandeiras no que pertine ao Rio Alto Paraná, não abrangidos pelo Acordo. Sobre o Rio Alto Paraná, Rey esclarece:

*El sistema está compuesto por los ríos Paraguay, Paraná e Alto Paraná. En este último está permitida la navegación hasta Tres Fronteras, donde una represa imposibilita su continuación aguas arriba. La utilización de este sistema supone la reducción de los costos y la minimización e riesgos en el transporte. Por otro parte, desde el punto de vista*

<sup>46</sup> EHREKE, Guillermo. **Paraguai é líder em transporte fluvial**. Youtube, 6 jun. 2018. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=8DgaQKPcFR8>. Acesso em: 16 dez. 2021.

<sup>47</sup> CAPECO. **Estadísticas 2021**. Disponível em: <http://capeco.org.py/ranking-mundial-es/>. Acesso em: 27 dez. 2021.

<sup>48</sup> CAPECO. **Evolución de las exportaciones**. Disponível em: <http://capeco.org.py/soja-es-evol/>. Acesso em: 28 dez. 2021.

<sup>49</sup> CAPECO. **Puertos de Embarque y Logística**. Disponível em: <http://capeco.org.py/puertos-de-embarque-y-logistica-es/>. Acesso em: 28 dez. 2021.

<sup>50</sup> PARAGUAY. **Decreto N° 27.371, de 19 de agosto de 1981**. Por el cual se reglamenta la Ley n° 295 del 24 de noviembre de 1971, que establece la reserva de cargas, y se dictan normas para su aplicación. Disponível em: [https://www.mic.gov.py/mic/w/comercio/dgcs/pdf/7\\_ServiciosProfesionales/Decreto27371.pdf](https://www.mic.gov.py/mic/w/comercio/dgcs/pdf/7_ServiciosProfesionales/Decreto27371.pdf). Acesso em: 27 dez. 2021.



*físico, la HPP constituye un verdadero eje de integración y intercambio entre los países de la región*<sup>51</sup>.

A aplicação da lei paraguaia, aplicável na lacuna do Acordo, é fiscalizada pela Direção Geral da Marinha Mercante que emite “*waivers*”<sup>52</sup> de importação/exportação para que membros da ALADI e terceiras bandeiras operem, desde que inexistentes embarcações nacionais para a rota, conforme prevê o decreto citado:

*Si existiese insuficiencia de bodegas en una de las partes, y siempre que se trate de países miembros de ALADI, la otra parte podrá tomar a su cargo el transporte a la cuota a que tuviere derecho, si los armadores nacionales no pudiesen cumplirla.*

*Artículo 3°- Para el caso de que no pueda cumplirse lo previsto en el Art. 2° de este Decreto, por insuficiencia de bodegas deberá solicitarse para charterar buques de otra bandera, la autorización pertinente de la Dirección de la Marina Mercante, en la forma prevista en la parte final del Inc. a) del Art. 3° de la Ley N° 295.*

*Artículo 4°- La Dirección General de la Marina Mercante, para otorgar el permiso correspondiente, previsto en el Art. 3° de este Decreto, deberá comprobar la insuficiencia de bodegas, mediante certificación de empresas nacionales que atiendan el o los países en cuyo tramo se desee acrecentar la capacidad de carga.*

Na visão de Horacio Tettamanti e Sergio Dorrego, o Paraguai cumpre com o Acordo, uma vez que inclui na reserva de carga apenas o transporte de ou para portos paraguaios com destino fora de seu âmbito de aplicação. Para os especialistas portuários, a Resolução argentina seria equivocada e produto do desconhecimento de como se define a carga da Hidrovia, na forma estipulada no Acordo de Santa Cruz de la Sierra.

*Las mercaderías que recorren la hidrovía al amparo de las normas del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, son definidas como carga de la Hidrovía, no importa el puerto de origen o de destino, sino en función del trato que se le da a la carga y del espacio geográfico que atraviesan. Si la carga paraguaya ingresa en la Argentina y se beneficia del trato arancelario que ofrece el Acuerdo, es únicamente en virtud de que la autoridad aduanera argentina la acepta como carga de la Hidrovía. En cambio, si la carga ingresara por el Paraná en territorio argentino, no siendo carga de la hidrovía, debería tener tratamiento*

<sup>51</sup> REY. Alan. **Restricciones a la navegación en la Hidrovía Paraguay-Paraná. El prejuicio ocasionado a las empresas de transporte fluvial.** Monografía (Licenciatura em Comércio Exterior). Faculdade de Ciências Empresariales, Universidad Abierta Americana. Rosario, p. 7. 2013. Disponível em: <https://imgbiblio.vaneduc.edu.ar/fulltext/files/TC111627.pdf>. Acesso em: 28 dez. 2021.

<sup>52</sup> Espécie de permissão.



*de importación, tributar impuestos y someterse al control de la Aduana argentina. De lo contrario sería contrabando*<sup>53</sup>.

Ao Portal El Cronista, Tettamanti e Dorrego, complementaram que se a carga paraguaia havia sido reservada para ser transportada no âmbito do acordo, a Argentina deveria ter se pronunciado no âmbito do protocolo adicional sobre resolução de controvérsias, o que não fora feito<sup>54</sup>.

Consoante o protocolo supracitado, os países signatários envolvidos em uma controvérsia, procurarão resolvê-las, em primeiro lugar, mediante consultas e negociações diretas. Se não se alcançar uma solução num prazo razoável ou solucionada parcialmente, qualquer dos envolvidos na controvérsia poderá submetê-la à Comissão do Acordo, que formulará as recomendações pertinentes. Persistindo o impasse atuará a CIH e em caso de novo insucesso, a decisão cabe ao Tribunal Arbitral<sup>55</sup>.

Válido registrar que a Argentina não internalizou os Regulamentos nº 9, 12 e 13 do Acordo. Assim, o regime de registo de embarcações, contratos, intercâmbio de informações sobre embarcações e notificações rege-se por norma interna, o REGINAVE (*Régimen De La Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre*), consubstanciado no Decreto nº 770/2019. O documento justifica o novo regime para regular “*con mayor precisión técnica, las condiciones en que los buques de bandera paraguaya podrán navegar en aguas argentinas conducidos por sus profesionales*”<sup>56</sup>.

O comum é que navios de bandeira paraguaia transportem carga para portos argentinos e não o contrário. Este fato, associado aos interesses políticos, insuficiência de frota argentina para suprir a demanda na Hidrovia, os custos do frete e gravames aos armadores naquele país, o novo procedimento trazido pela Resolução nº 21/2021 e o REGINAVE, ao ver do Paraguai, burocratizam

<sup>53</sup> TRADENEWS. **Reflexiones sobre el debate por la reserva de cargas decidida por el Gobierno nacional.** Disponível em: <https://tradenews.com.ar/reflexiones-sobre-el-debate-por-la-reserva-de-cargas-decidida-por-el-gobierno-nacional/>. Acesso em: 28 dez. 2021.

<sup>54</sup> EL CRONISTA. Transport y Cargo. **Críticas a la normativa de reserva de carga.** Disponível em: <https://www.cronista.com/transport-cargo/criticas-a-la-normativa-de-reserva-de-carga/>. Acesso em: 28 dez. 2021.

<sup>55</sup> ALADI. **Protocolo adicional ao acordo de transporte fluvial pela Hidrovia Paraguai - Paraná.** Sobre solução de controvérsias. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/acordotr5.pdf>. Acesso em: 28 dez. 2021.

<sup>56</sup> ARGENTINA. **Decreto nº 770/2019.** Régimen De La Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre. Disponível em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/221231/20191114>. Acesso em: 28 dez. 2021.





o uso da Hidrovia e desobedecem ao princípio basilar da igualdade de tratamento, já que impõe restrições direcionadas unicamente a este País.

A perspectiva paraguaia é de que cumpre o Acordo no que tange à Reserva de Carga Nacional e suas leis internas não conflitam com aquele documento multilateral. A posição da Argentina, por conseguinte, se afiguraria desarrazoada, baseada em interpretação equivocada das normas incidentes.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Direito do Mar, consubstanciado na CNUDM, declara que o mar é patrimônio comum da humanidade e considerando os desafios enfrentados pelos ESL em razão da situação geográfica desfavorecida, exclui a aplicação da cláusula da nação mais favorecida, para favorecer o acesso ao mar e seus recursos.

O Paraguai e a Argentina, signatários da CNUDM, figuram como ESL e ET, respectivamente. O Acordo para uso compartilhado da Hidrovia é um exemplo da exclusão da aplicação da cláusula mais favorecida em que se concede ao país guarani possibilidade de uso dos portos argentinos para acesso ao mar, em igualdade de condições com os Estados costeiros. Em atendimento aos interesses dos Estados de Trânsito, o Acordo previu a eliminação da reserva de carga nacional em favor das embarcações de bandeira dos países que integram a Hidrovia. O Acordo conta com 8 protocolos e 14 regulamentos, fundamentados na liberdade de navegação e reciprocidade, se sujeita à internalização pelos países signatários e ainda não possui completa adequação da legislação interna dos mesmos às suas disposições.

A falta de interpretação padrão sobre a reserva nacional prevista no Acordo e a ausência de adequação da legislação interna dos signatários com este, gerou posicionamentos contrários entre Argentina e Paraguai. Assim, neste país vige a Lei nº 295/71, regulamentada pelo Decreto nº 27.371/81, que reserva à frota nacional 50% das cargas de importação e exportação referente às terceiras bandeiras no Rio Paraguai e para todas as bandeiras no que pertine à navegação no Alto Paraná, situações não abrangidas pelo Acordo. Discordando desse regime, a Argentina editou a Resolução nº 21/2021, em reciprocidade ao regime de reserva de carga adotado no país vizinho, com base no Tratado de Livre Navegação firmado em 1967 e o próprio Acordo.



Após análise das normativas sobreditas, identificou-se que a interpretação sobre a reserva de carga sustentada por cada país, coincide com seus interesses políticos e econômicos sobre o aproveitamento da Hidrovia. O Paraguai, ESL, busca manter o protagonismo da sua frota fluvial e opção economicamente viável para sediar empresas de navegação, sobretudo de origem argentina. Para tanto, mantém em vigor leis internas que permitam a reserva de carga nacional na lacuna do Acordo, em compensação à sua falta de litoral e visando dar suporte logístico ao seu perfil agroexportador. Por sua vez, a Argentina, busca restaurar a Marinha Nacional, objetivando o aumento da frota e operações na hidrovia, mas sobretudo o retorno das empresas de navegação que migraram ao Paraguai, para investir no seu território e contribuir com a sua Fazenda.

No aspecto legal, o Paraguai cumpre o Acordo, pois sua lei interna sobre reserva de carga se destina a regulamentar operações em área diversa da abrangida no Acordo, qual seja o Alto Paraná. No entanto, ao não adequar sua normativa interna aos termos do documento multilateral que ratificou, legitima a Argentina a questionar o regime de reserva de carga adotado, sobretudo quando há registros formais de tentativas anteriores por este país em resolver o impasse por meio de negociação, meio de resolução previsto no Acordo e Tratados anteriores.

Por sua vez, a Argentina interpreta equivocadamente o Tratado de Livre Navegação firmado com o Paraguai em 1967, já que há o livre trânsito e os *waivers* paraguaios se fundam em lei interna que não conflita diretamente com o Acordo. Isto porque o Tratado é expresso em afirmar que suas disposições não afetam a soberania e o poder de polícia nacionais. Em contrapartida, o documento indica que interpretações dissonantes sobre suas disposições devem ser resolvidas por negociação entre os Ministros das Relações Exteriores, como previu a resolução argentina.

Em que pese a pendência de regulamentação para aplicação efetiva da resolução argentina, o atrito diplomático denuncia a fragilidade da regulamentação jurídica sobre o uso da Hidrovia, sendo fator de prejuízo à normalidade e segurança das operações pela ausência de norma padrão a ser cumprida, ao contrário do que objetivou o Acordo Multilateral. A reserva de carga será legal a depender da perspectiva do país que a aplica, o que traz insegurança jurídica aos que operam na hidrovia.



Assim como a falta e/ou demora da internalização do Acordo e suas partes integrantes põe em debate a efetividade do mesmo, vislumbrou-se que é extremamente necessário um novo marco legal que uniformize as principais questões de desacordo, aqui exemplificadas com a reserva de carga nacional. O marco sugerido deve vir acompanhado de um maior engajamento dos signatários no sentido de tornar o assunto prioritário em seus programas de governo e prestar o apoio ao fortalecimento dos órgãos do Acordo, o CIH e o CA, responsáveis pela intermediação das negociações e consensos na utilização da Hidrovia.

O atrito político causado pelas diferentes visões sobre a reserva de carga nacional na hidrovia chama atenção para outras arestas, tais como: a insuficiência da frota argentina para suprir a demanda que for negada ao Paraguai, o REGINAVE que conflita em alguns pontos com os regulamentos do Acordo que tratam sobre o registro de embarcações, contratos e certificação dos trabalhadores fluviais, assim como a não ratificação pelo Paraguai do Regime Único de infrações e sanções da via fluvial. A demora na uniformização normativa para uso da hidrovia pode burocratizar e onerar as operações, tanto quanto a inavegabilidade pela “*bajantes*” sofridas em alguns trechos do Rio Paraná.

Como derradeira intervenção sugerida, os resultados da pesquisa apontam para necessidade de uma maior atuação da diplomacia pelos signatários, a fim de levar à mesa de negociações o principal objetivo do Acordo para uso compartilhado da hidrovia, que é a integração física para o desenvolvimento econômico, a ser obtido com a modernização e a eficiência das operações, para facilitação do acesso em condições competitivas aos mercados de ultramar aos acordantes, sobretudo os mediterrâneos, como idealizou a CNUDM.

## 6 REFERÊNCIAS

ALADI. **Acuerdo De “Santa Cruz De La Sierra” Sobre Transporte Fluvial Por La Hidrovia Paraguay – Paraná.** Tomo I, 2ª Ed. 2016, p. 7. Montevideu: ALADI. Disponível em: [http://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/facilitacionComercio/Libro\\_AcuerdoSantaCruzSierra\\_Hidrovia\\_VI.pdf](http://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/facilitacionComercio/Libro_AcuerdoSantaCruzSierra_Hidrovia_VI.pdf). Acesso em 12 nov. 2021.

ALADI/AAP/5 de 7 de julho de 1992. **Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraná-Paraguai (Porto de Cáceres - Porto de Nova Palmira).** Disponível em:



[http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art\\_14/pt/05/A14TM\\_005\\_pt.pdf](http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art_14/pt/05/A14TM_005_pt.pdf). Acesso em: 23 dez. 2021.

ALADI. **Protocolo adicional ao acordo de transporte fluvial pela Hidrovia Paraguai - Paraná.** Sobre solução de controvérsia <https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/acordotr5.pdf>. Disponível em: Acesso em: 28 dez. 2021.

ALADI. **Resolução 2 do Conselho de Ministros.** Disponível em: [https://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria\\_General/Documentos\\_Sin\\_Codigos/Caja\\_062\\_001\\_pt.pdf](https://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria_General/Documentos_Sin_Codigos/Caja_062_001_pt.pdf). Acesso em: 22 dez. 2021.

ARGENTINA. **Decreto nº 817, de 26 de marzo de 1992.** Reorganización Administrativa y Privatización. Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre. Practicaje, Pilotaje, Baquía y Remolque. Regímenes Laborales. Disposiciones Generales. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/5000-9999/8845/texact.htm>. Acesso em: 1 jan. 2022.

ARGENTINA. **Decreto nº 770/2019.** Régimen De La Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre. Disponível em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/221231/20191114>. Acesso em: 28 dez. 2021.

ARGENTINA. **Ley 17.185, de 24 de febrero de 1967.** Se Aprueba el Tratado de Navegación, de los Ríos Paraná, Paraguay y de la Plata, suscripto con la República del Paraguay el 23/1/67. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-17185-150705/texto>. Acesso em: 1 de jan. 2022.

ARGENTINA. **Ley 20.447, de 22 de marzo de 1973.** MARINA MERCANTE NACIONAL- Normas para su actividad. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/27570/norma.htm>. Acesso em: 1 jan. 2022.

ARGENTINA. MINISTERIO DE TRANSPORTES. **Resolución 21/2021-APN-MTR.** Disponível em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/web/utills/pdfView?file=%2Fpdf%2Faviso%2Fprimera%2F240077%2F20210126>. Acesso em 27 dez. 2021.

BRASIL. PLANALTO. **Decreto nº 99.165, DE 12 de março de 1990.** Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 14 nov. 2021.



CAPECO. **Estadísticas 2021**. Disponível em: <http://capeco.org.py/ranking-mundial-es/>. Acesso em: 27 dez. 2021.

CAPECO. **Evolución de las exportaciones**. Disponível em: <http://capeco.org.py/soja-es-evol/>. Acesso em: 28 dez. 2021.

CAPECO. **Puertos de Embarque y Logística**. Disponível em: <http://capeco.org.py/puertos-de-embarque-y-logistica-es/>. Acesso em: 28 dez. 2021.

COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ. **Informe de la Secretaría Ejecutiva del CIH**, 2018, 26 p. Disponível em: [http://www.hidrovia.org/userfiles/documentos/nuevo\\_informe\\_hidrovia\\_rev2.pdf](http://www.hidrovia.org/userfiles/documentos/nuevo_informe_hidrovia_rev2.pdf). Acesso em: 20 dez. 2021.

CRISTIANI, M. et al. **Hidrovia Paraná-Paraguay: Legislación, economía y sustentabilidad portuaria**. Invenio: Revista de investigación académica, n. 39, p. 105-124, 2018. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6789782>. Acesso em: 12 nov. 2021.

EHREKE, Guillermo. **Paraguay é líder em transporte fluvial**. Youtube, 6 jun. 2018. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=8DgaQKPcFR8>. Acesso em: 16 dez. 2021.

EL CRONISTA. Transport y Cargo. **Críticas a la normativa de reserva de carga**. Disponível em: <https://www.cronista.com/transport-cargo/criticas-a-la-normativa-de-reserva-de-carga/>. Acesso em: 28 dez. 2021.

GATT. **The ninth session of the contracting parties and the review of the GATT**. Disponível em: <https://docs.wto.org/gattdocs/q/GG/MGT/54-27.PDF>. Acesso em: 14 dez. 2021.

INFORMATIVO BIMARITIMO. **Uruguay frente a la reserva de carga en la Hidrovia Paraguay – Paraná**. BIM nº 32/2021, p. 37-39. Disponível em: <https://bimaritimo.com/BIM32/files/basic-html/page38.html>. Acesso em: 29 dez. 2021.

JACKSON, John H. **The world trading system**. Law and policy of international economic relations, v. 2, 1989.

MIRANDA, Mijael Vladimir Muñoz. **Deficiencias normativas sobre el libre tránsito comercial por la Hidrovia Paraguay-Paraná**. Revista de Derecho de la UCB, v. 5, n. 8, 2021. Disponível em: <https://lawreview.ucb.edu.bo/index.php/a/article/view/59>. Acesso em: 16 dez. 2021.

NEGOCIOS Y POLITICA. **¿Conflicto en puerta? |Peppo respaldó la Resolución que aplica “reserva de carga” a buques y armadores de Paraguay**. Disponível em:



<https://negocios.com.ar/politica/gobierno/peppo-respaldo-la-resolucion-que-aplica-reserva-de-carga-a-buques-y-armadores-de-paraguay/>. Acesso em: 30 dez. 2021.

NEVES, Marcelo. SILVA, Lays. **Análise interpretativa do direito de acesso ao mar e a partir do mar dos estados sem litoral**. In: Direito do Mar: reflexões, tendências e perspectivas. Vol.4. TOLEDO, André Et. Al. (orgs). 1 Ed. Belo Horizonte, São Paulo: D'Plácido, 2020.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE COMÉRCIO. **Acordo Constitutivo**. Disponível em: [http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2021/05/OMC\\_Estabelece.pdf](http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2021/05/OMC_Estabelece.pdf). Acesso em: 14 dez. 2021.

PARAGUAY. **Decreto N° 27.371, de 19 de agosto de 1981**. Por el cual se reglamenta la Ley n° 295 del 24 de noviembre de 1971, que establece la reserva de cargas, y se dictan normas para su aplicación. Disponível em: [https://www.mic.gov.py/mic/w/comercio/dgcs/pdf/7\\_ServiciosProfesionales/Decreto27371.pdf](https://www.mic.gov.py/mic/w/comercio/dgcs/pdf/7_ServiciosProfesionales/Decreto27371.pdf). Acesso em: 27 dez. 2021.

PARAGUAY. **Ley n° 295/1971**. Aprueba el Decreto-ley n° 43, de fecha 24 de marzo de 1971, por el que se establece la reserva de cargas de transporte fluvial y marítimo para las embarcaciones de bandera nacional. Disponível em: <https://docs.paraguay.justia.com/nacionales/leyes/ley-295-dec-24-1971.doc>. Acesso em: 23 dez. 2021.

PÉREZ, Gabriel Et al. **Estado de la implementación del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024**. Naciones Unidas Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2021, pp. 16-17. Disponível em: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47041/1/S1900860\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47041/1/S1900860_es.pdf). Acesso em: 29 nov. 2021.

REY, Alan. **Restricciones a la navegación en la Hidrovía Paraguay-Paraná. El prejuicio ocasionado a las empresas de transporte fluvial**. Monografía (Licenciatura em Comércio Exterior). Faculdade de Ciências Empresariais, Universidad Abierta Americana. Rosario, p. 7. 2013. Disponível em: <https://imgbiblio.vaneduc.edu.ar/fulltext/files/TC111627.pdf>. Acesso em: 28 dez. 2021.

SILVA, Alice. **A cláusula da nação mais favorecida da OMC e a proliferação dos acordos comerciais bilaterais**. 2006, p. 11. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/teste/arqs/cp008661.pdf>. Acesso em 12 nov. 2021.

SUPTI, Afsana. **Evaluation of Regime of the Rights of Landlocked States under UNCLOS 1982**. Disponível em:



[https://www.researchgate.net/publication/347355047\\_Evaluation\\_of\\_Regime\\_of\\_the\\_Rights\\_of\\_Landlocked\\_States\\_under\\_UNCLOS\\_1982](https://www.researchgate.net/publication/347355047_Evaluation_of_Regime_of_the_Rights_of_Landlocked_States_under_UNCLOS_1982). Acesso em: 29 nov. 2021.

SOUTH AFRICAN INSTITUTE OF INTERNATIONAL AFFAIRS. **The law of the sea and landlocked states**. Disponível em: <https://saiia.org.za/research/the-law-of-the-sea-and-landlocked-states/>. Acesso em: 29 nov. 2021.

THORSTENSEN, Vera Helena; RAMOS, Daniel; MÜLLER, Carolina. **O Princípio da Nação Mais Favorecida e os desalinhamentos cambiais**. IPEA:2011, p. 4. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5698/1/NT\\_n06\\_Principio-nacao-favorecida\\_Dinte\\_2011-dez.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5698/1/NT_n06_Principio-nacao-favorecida_Dinte_2011-dez.pdf). Acesso em: 30 nov. 2021.

TRADE NEWS. **Continúan las negociaciones bilaterales para que Paraguay derogue la ley de reserva de cargas**. Disponível em: <https://tradenews.com.ar/continuan-las-negociaciones-bilaterales-para-que-paraguay-anule-la-ley-de-reserva-de-cargas/>. Acesso em: 30 dez. 2021.

TRADENEWS. **Reflexiones sobre el debate por la reserva de cargas decidida por el Gobierno nacional**. Disponível em: <https://tradenews.com.ar/reflexiones-sobre-el-debate-por-la-reserva-de-cargas-decidida-por-el-gobierno-nacional/>. Acesso em: 28 dez. 2021.

UNITED NATIONS. **Third United Nations Conference on the Law of the Sea 1973-1982**. Disponível em: [https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973\\_los/docs/english/vol\\_1/a\\_conf62\\_sr38.pdf](https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/docs/english/vol_1/a_conf62_sr38.pdf). Acesso em: 14 dez. 2021.

ZUGAIB, Eliana. **A hidrovía Paraguai-Paraná**. Brasília: Thesaurus Editora, 2007.

WORLD TRADE ORGANIZATION. **Let's Talk Most Favoured Nation**. Disponível em: [https://www.wto.org/english/res\\_e/webcas\\_e/ltt\\_e/ltt1\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/webcas_e/ltt_e/ltt1_e.htm). Acesso em: 14 dez. 2021.

