

# VII JORNADAS RIOPLATENSES DE DERECHO MARITIMO





**RAMA PARAGUAYA**

# POLITICA NAVAL DEL PARAGUAY

Es el enfoque y actividad paraguaya en lo que atañe a las actividades náuticas, en especial las de las naves, navieros y otras personas e instituciones involucradas en la actividad “naval”. Sin embargo, considerando el espectro geopolítico paraguayo, su especial situación geográfica mediterránea y su co-propiedad sobre inmensos acuíferos subterráneos, es necesario configurar a la Política Naval en los siguientes términos:

**“La Política Naval configura el estudio, investigación y propuestas, concernientes al aprovechamiento de la “Navegación por Agua”, y de los “recursos hídricos”, sean marítimos, fluviales o lacustres; así como de las “aguas subterráneas” de un Estado, enfocadas como un sistema de normas o medidas tendientes a incrementar y regular la navegación por agua y las instituciones y actividades conexas”.**

# Necesidad de definir la Política Naval para el Paraguay

La República del Paraguay, considerada desde el punto de vista geopolítico como una nación escudo entre Brasil y Argentina, ubicada en una posición geográfica central en el Sub-Continente Sudamericano, en una condición de mediterraneidad, puesto que no cuenta con costas marítimas propias, pero unida al Océano Atlántico a través de los Ríos Paraguay y Paraná, desembocando dichos cauces hídricos de importancia al Río de la Plata, puerta de conexión indisoluble con los mares del mundo; participa de Acuerdos Internacionales de Integración Regional, tales como el MERCOSUR y la HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ; ambos emprendimientos dan énfasis al factor de transporte fluvio-marítimo regional.

# Objeto

Con el objeto de superar las desventajas de su situación geográfica, Paraguay ha emprendido en diversas épocas de su historia, varios programas y proyectos destinados a modernizar la flota mercante fluvio-marítima y facilitar el transporte por agua, en ocasiones como iniciativa gubernamental o sea del Estado y en otras a impulsos de la iniciativa privada.

# MARCO JURIDICO

- ❑ **CONSTITUCION NACIONAL AÑO 1992 (art. 143, num 6º y art. 173)**
- ❑ **ACUERDOS y TRATADOS INTERNACIONALES (Convención de las NN.UU. s/ Derecho del Mar – Tratado de la HPP – Tratado Bilateral Py y Arg del año 1967 – Bilateral Prefecturas Ley 1072/97)**
- ❑ **LEY 216/93. ORGANIZACIÓN GENERAL DE LAS FF.AA DE LA NACION (art. 25)**
- ❑ **Ley N° 429 del 15 de julio de 1957, Por la cual se crea la Dirección General de la Marina Mercante y se establecen sus atribuciones.**
- ❑ **Ley N° 476/57 Código de Navegación Fluvial y Marítimo**
- ❑ **Ley N° 295/71 de Reserva de Cargas**
- ❑ **Ley N° 160/93 Que establece Tasas y/o habilitación de servicios conexos**
- ❑ **Ley N° 419/94 de Régimen Legal de Construcción y funcionamiento de Puertos Privados**

- LEY 1.115/97 "ESTATUTO DEL PERSONAL MILITAR" (art. 10º)**
- LEY 1158/85 "ORGANIZACIÓN DE LA PREFECTURA GENERAL NAVAL"**
- LEY 928/27 "REGLAMENTO DE CAPITANIA"**
- LIBRO III "CODIGO COMERCIO"**
- DECRETO N° 424/36 "REGLAMENTO ORGANICO DE LA PREFECTURA GENERAL DE PUERTOS"**
- DECRETO N° 21874/03 "AUTORIDAD FLUVIO-MARÍTIMA"**

# INSTITUCIONES POLITICAS NAVALES

## **DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE NACIONAL (DGMMN)**

dependiente del Viceministerio de Transporte del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Su función fundamental es regular y coordinar todos los aspectos concernientes a la MARINA MERCANTE DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY, al TRANPORTE POR AGUA e INDUSTRIAS AFINES.

# Habilitación de servicios conexos a la actividad naviera

LA MARINA MERCANTE se encarga:

- a) Inscripción en el Registro de Buques.
- b) Habilitación anual de unidad de transporte fluvial de pabellón nacional o extranjero para el transporte de cargas de importación o exportación.
- c) Inscripción de Armadores, Agentes Marítimos, Peritos Navales, Constructores Navales y personal navegante.

- d) Patente profesional anual del personal naviero.
- e) Inscripción de las Agencias Maritimas, Astilleros y Talleres Navales.
- f) Inscripción y habilitación anual de los contratos de fletamento “CHARTER” por el sistema de Leasing.
- g) Registración y emisión de certificados de cargas de mercaderías de importación y exportación transportadas por buques de pabellón nacional y extranjero.

# Casos que debe atender la Dirección de Marina Mercante

1. Incorporación a la Matrícula Nacional y uso del pabellón paraguayo de:
  - Embarcaciones nuevas adquiridas en el extranjero.
  - Embarcaciones usadas adquiridas en el extranjero.
2. Arrendamiento de embarcaciones matriculadas en el extranjero, sólo por insuficiencia de bodegas: arrendamiento por tiempo y arrendamiento a casco desnudo.
3. Incorporación a la Matrícula Nacional y uso del pabellón Paraguayo de embarcaciones por el Sistema de leasing o arrendamiento de bienes de capital.
4. Cambio de denominación de las embarcaciones registradas en la Matricula Nacional.
5. Eliminación de un buque o artefacto naval de la Matrícula Nacional.
6. Cese de bandera de embarcaciones nacionales.

# **Matriculación y abanderamiento de buques y artefactos navales**

El Decreto 5399/2005 establece los requisitos y procedimientos para la inscripción, matriculación y abanderamiento de los buques y artefactos navales, para lo cual debe acreditarse el cumplimiento de las exigencias sobre construcción y condiciones de navegabilidad e idoneidad de una embarcación.

# BUQUES DE BANDERA NACIONAL

- Inscriptas en el Registro Matriz de la PGN
- Usar el Pabellón Nacional
- Comandadas por capitanes paraguayos
- Mínimo 2/3 partes de la tripulación deben ser paraguayos
- Armadores y empresas navieras deben tener domicilio y representación permanente en el país

# PREFECTURA GENERAL NAVAL

Es la autoridad fluvio-marítima del Paraguay, se rige por el REGLAMENTO DE CAPITANIA, sus funciones son: el policiamiento fluvial en ríos, riachos, lagos, lagunas, arroyos, puertos, playas y sus adyacentes, entrada y salida, registro, despacho de buques en general; control de la navegación por aguas por aguas jurisdiccionales del Paraguay; control de riberas, pesca y salvataje fluvio-marítimo, entre otras. La Prefectura General Naval es una unidad dependiente de la Armada Paraguaya.

# LA ESCUELA NAUTICA DE LA ARMADA

TIENE POR OBJETO:

Formación y Capacitación de personal de la marina mercante de la República del Paraguay.

El sistema del plan curricular se desarrolla en coordinación con la Prefectura General Naval, Institución que representa a la Organización Marítima Internacional (OMI).

# ALGUNAS ESTADISTICAS



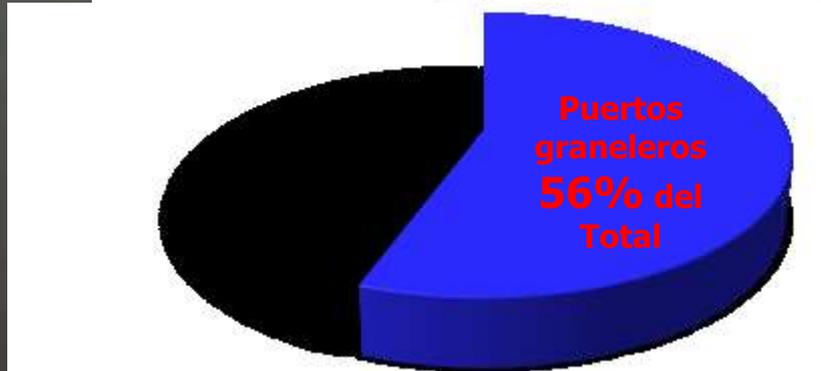
# Aplicación de la Ley 419/94

## Distribución geográfica

<b>Puertos sobre el Rio Paraguay:</b>	<b>35</b>
Departamento Central	27
Departamento de Pdte. Hayes	2
Departamento de San Pedro	4
Departamento de Concepción	2

<b>Puertos sobre el Rio Paraná:</b>	<b>12</b>
Departamento de Itapúa	9
Departamento de Alto Paraná	2
Departamento de Canindeyú	1

**Total: 47**  
Puertos Privados en todo el territorio nacional





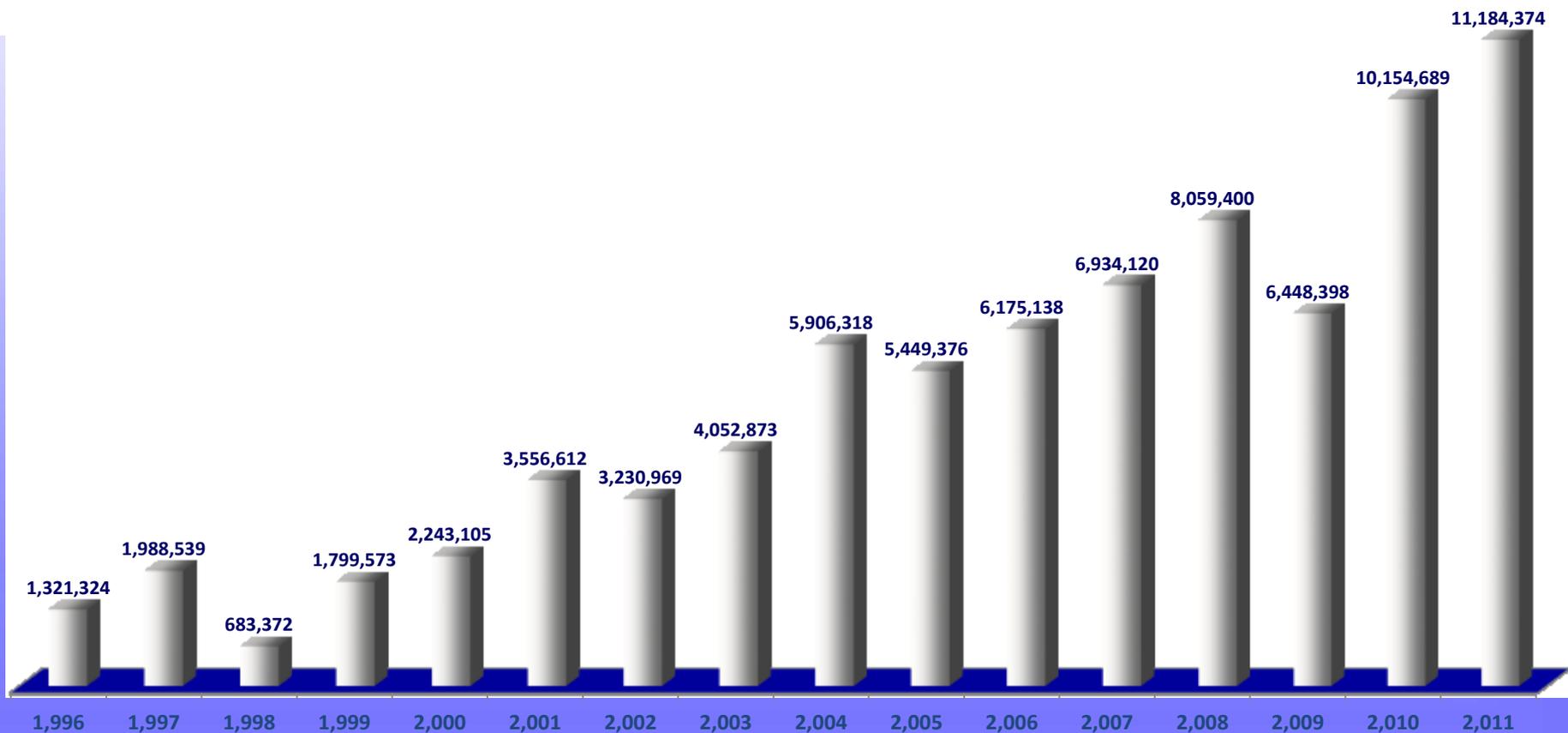
## Estadísticas sobre la Industria Naval

<b>Astilleros funcionando:</b>	<b>13</b>
<b>En construcción:</b>	<b>1</b>
<b>Astilleros que pueden fabricar Unidades nuevas:</b>	<b>4</b>
<b>Astilleros que realizan reparaciones:</b>	<b>13 (Se incluyen astilleros que construyen)</b>
<b>Capacidad de Producción:</b>	<b>120 barcasas/año de hasta 2.500 tn 5 a 10 remolcadores/año de hasta 6.000 HP</b>
<b>Empleo en forma directa:</b>	<b>2.500 personas</b>



# Estadísticas sobre cargas transportadas

Evolución del **VOLUMEN TOTAL** de cargas transportadas por vía fluvial desde 1996  
(En Toneladas)

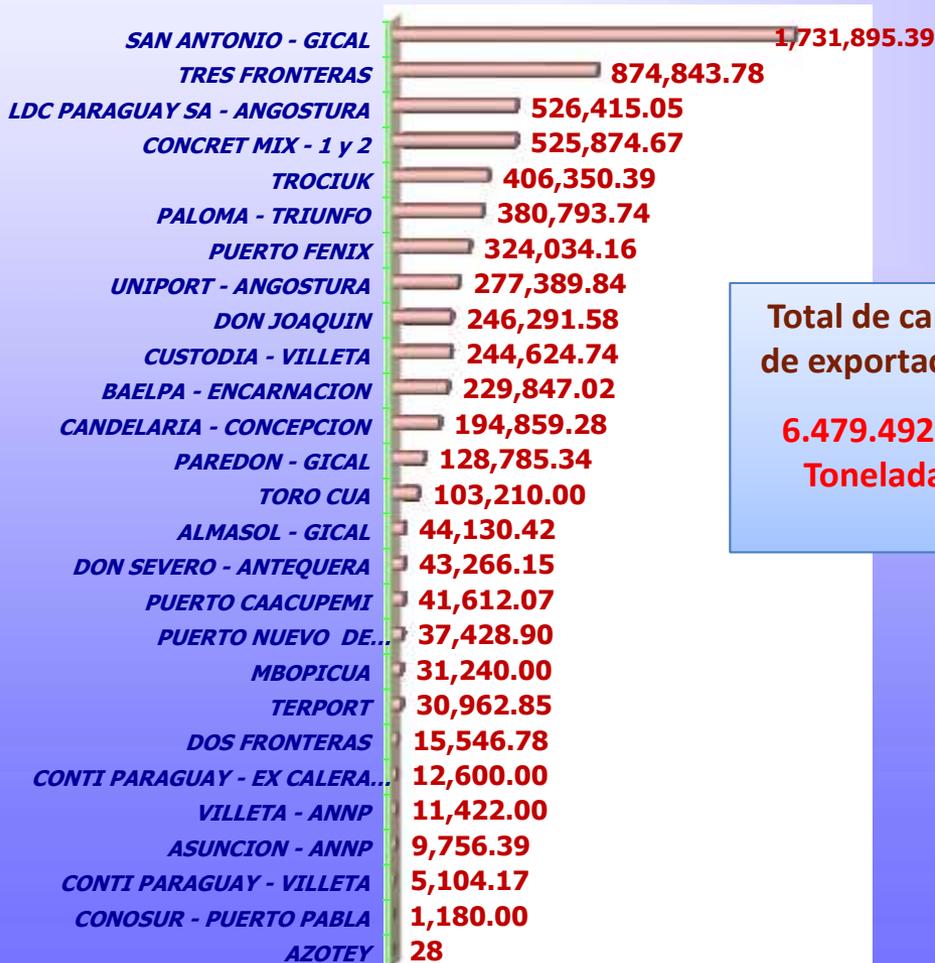




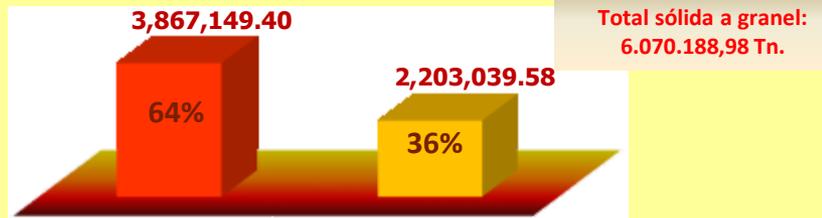
# Estadísticas de cargas transportadas

## RANKING DE PUERTOS - TONELAJE MOVIMENTADO EN EL AÑO 2010

### Embarque de cargas de exportación

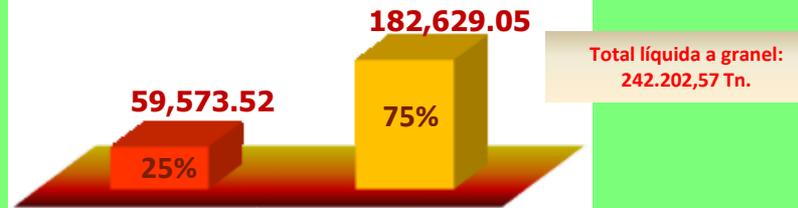


**Total de cargas de exportación:**  
**6.479.492,71**  
**Toneladas**



**PUERTOS SOBRE EL RIO**      **PUERTOS SOBRE EL RIO PARANA**

Embarque de cargas de exportación - Carga sólida a granel



**PUERTOS SOBRE EL RIO PARAGUAY**      **PUERTOS SOBRE EL RIO PARANA**

Embarque de cargas de exportación - Carga Líquida a granel



**Total carga general:**  
**167.101,16 Tn.**  
100% embarques en puertos sobre el río Paraguay

Embarque de cargas de exportación - Carga General y Contenedores



# Estadísticas sobre embarcaciones

## CANTIDAD DE EMBARCACIONES REGISTRADAS Año 2012



Total Embarcaciones registradas: **2.294**

# ASPECTOS RELEVANTES EN EL TRANSPORTE FLUVIAL PARAGUAYO Y SU POLITICA

# Aspectos socio-económicos

UNA DE LAS INDUSTRIAS MÁS FLORECIENTES DE LOS ÚLTIMOS AÑOS, CONSECUENCIA DIRECTA DEL ENORME CRECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN GRANELERA DE LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY, ES LA DEL NEGOCIO NAVIERO. ESTO SE DEBE Y MUCHO A LA EXCELENTE PRODUCCIÓN AGRÍCOLA PARAGUAYA, POR LAS GIGANTESCAS COSECHAS DE SOJA, MAÍZ, TRIGO, SÉSAMO Y OTROS GRANOS O CEREALES Y LA CARNE, RAZONES QUE HACEN QUE EL MUNDO DEL TRANSPORTE FLUVIAL PARAGUAYO CREZCA DE MANERA ACENTUADA.

ANTE ESTE INCREMENTO EN LA ECONOMÍA PARAGUAYA, VARIAS EMPRESAS NAVIERAS SE AFINCARON EN EL PAÍS Y ENCARGARON LA CONSTRUCCIÓN DE BARCAZAS PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCCIÓN AGRÍCOLA. TALES REQUERIMIENTOS TAMBIÉN TRAEN APAREJADAS LA NECESIDAD DE HABILITACIÓN DE ASTILLEROS NACIONALES, QUE EFECTIVAMENTE HA CRECIDO CONSIDERABLEMENTE E INCLUSO SE SIGUEN GESTIONANDO LA HABILITACIÓN DE MÁS ASTILLEROS, CON FUERTE INVERSIÓN DE CAPITAL, PRINCIPALMENTE EXTRANJERO.

LAS FIRMAS NAVIERAS, AL TENER SEDE EN EL PAÍS, UNA VEZ CUMPLIDO LOS REQUISITOS, ENARBOLAN BANDERA PARAGUAYA. EN SUS EMBARCACIONES, TRIBUTAN EN PARAGUAY Y CONTRATAN PROFESIONALES NAVEGANTES DEL LUGAR Y TRABAJADORES AFINES. PUES LA LEY DE NAVEGACIÓN EXIGE QUE SEA ASÍ.

VARIAS EMPRESAS NAVIERAS DOMICILIADAS EN PARAGUAY, SON DE CAPITAL MIXTO. EMPRESAS DE NAVEGACIÓN DE OTROS PAÍSES, SOBRE TODO DE LA ARGENTINA, SE CONSORCIAN CON CAPITAL NACIONAL, Y ADQUIEREN BANDERA PARAGUAYA PARA SU FLOTA FLUVIAL, A LOS EFECTOS DE LA NAVEGACIÓN INTERNACIONAL POR LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ.

- LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY OTORGA VENTAJAS COMPETITIVAS EN EL RUBRO, POR LA MENOR CARGA O PRESIÓN TRIBUTARIA, IMPORTANTES INCENTIVOS FISCALES Y, MENORES COSTOS OPERATIVOS, HACEN QUE NAVIERAS EXTRANJERAS OPTEN POR AFINCARSE EN EL PARAGUAY Y TRABAJAR EN EL ÁMBITO FLUVIO-MARÍTIMO. Y TAMBIÉN DEBEMOS DESTACAR LA ABUNDANTE Y BARATA ENERGÍA ELÉCTRICA QUE POSEE EL PAÍS POR LAS GRANDES HIDROELÉCTRICAS, NACIONALES Y BINACIONALES LOS CUALES GENERAN ATRACCIONES PARA LA INVERSIÓN EN GENERAL, NO SOLAMENTE PARA EL RUBRO NAVIERO.

EL SISTEMA DE TRANSPORTE FLUVIAL CON PABELLÓN PARAGUAYO EN LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ GENERA AL PAÍS ALREDEDOR DE US\$ 350 MILLONES AL AÑO EN CONCEPTO DE EXPORTACIÓN DE SERVICIOS, ES DECIR, PRESTACIONES PARA LOS PAÍSES DEL ÁREA, ESPECIALMENTE BRASIL Y ARGENTINA, SEGÚN LOS DATOS DEL CENTRO DE ARMADORES FLUVIALES Y MARÍTIMOS DE ASUNCIÓN (CAFYM).

AHORA BIEN LA MADRE NATURALEZA JUEGA TAMBIÉN SU ROL MUY PREPONDERANTE, EN LOS ÚLTIMOS MESES DEL AÑO 2012 Y PRINCIPIO DE 2013, LOS SECTORES ECONÓMICO Y FLUVIAL FUERON AFECTADOS MUY SERIAMENTE POR LA INUSITADA BAJANTE DEL RÍO PARAGUAY, ASÍ COMO POR LAS MEDIDAS RESTRICTIVAS, DE ÍNDOLE PROTECCIONISTA, Y, POR LO GENERAL, ARBITRARIAS DE AUTORIDADES PORTUARIAS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. EN TOTAL, EL SISTEMA DE TRANSPORTE CON BANDERA NACIONAL PARAGUAYA MUEVE ALREDEDOR DE US\$ 500 MILLONES DE DÓLARES, DE LOS CUALES, US\$ 150 MILLONES ES LO QUE SE FACTURA A LA IMPORTACIÓN Y LA EXPORTACIÓN PROPIAS DE NUESTRO PAÍS.

EL RESTO, SEÑALADO MÁS ARRIBA, SE FACTURA A OTROS PAÍSES QUE UTILIZAN LOS SERVICIOS DE FLETE DE LAS EMBARCACIONES COMPATRIOTAS Y CONSTITUYE UN INGRESO GENUINO PARA LA ACTIVIDAD ECONÓMICA NACIONAL, DE ACUERDO A LOS DATOS DEL CENTRO DE ARMADORES FLUVIALES Y MARÍTIMOS (CAFYM).-

DE HECHO, EL SECTOR NAVIERO ES SUMAMENTE IMPORTANTE PARA TODA LA ECONOMÍA PARAGUAYA, TENIENDO EN CUENTA QUE PRÁCTICAMENTE EL 90% DE NUESTRO COMERCIO EXTERIOR SE MUEVE A TRAVÉS DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ Y DEL RÍO DE LA PLATA HASTA LA SALIDA AL MUNDO EXTERIOR A TRAVÉS DEL OCÉANO ATLÁNTICO, VÍA BUENOS AIRES O MONTEVIDEO, GENERALMENTE.

UNA VENTAJA PARA LOS EXPORTADORES E IMPORTADORES PARAGUAYOS LO CONSTITUYE EL HECHO DE QUE EL 80 POR CIENTO DE LAS EMBARCACIONES QUE TRANSPORTAN POR LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ POSEEN PABELLÓN NACIONAL Y, POR LO TANTO, TRABAJAN CON TRIPULACIÓN PARAGUAYA. EL SECTOR NAVIERO ABARCA UNA NÓMINA GLOBAL DE APROXIMADAMENTE 10.100 PERSONAS QUE VIVEN DE LA ACTIVIDAD, CON SALARIOS Y PRESTACIONES SOCIALES POR ENCIMA DE LO QUE COMÚNMENTE SE PAGA EN OTROS SECTORES LABORALES, A PESAR DE QUE ESOS SALARIOS SON MENORES COMPARATIVAMENTE CON OTROS PAÍSES DE LA REGIÓN, EN EL ÁREA FLUVIAL.-

EL CENTRO DE ARMADORES FLUVIALES Y MARÍTIMOS DEL PARAGUAY (CAFYM), QUE REÚNE A LAS EMPRESAS QUE TRABAJAN EN EL SECTOR, CUENTA EN LA ACTUALIDAD CON 43 EMPRESAS ASOCIADAS QUE SON LAS QUE, EN CONJUNTO, POSIBILITAN EL INGRESO, AL FLUJO ECONÓMICO GENUINO, DE LOS 350 MILLONES DE DÓLARES AÑO TRAS AÑO. AL MISMO TIEMPO, COMO YA LO HEMOS MENCIONADO, EXISTE EN EL PAÍS UNA INDUSTRIA NAVAL DE ASTILLEROS QUE SE ESTÁ DESARROLLANDO NOTORIAMENTE ALREDEDOR DEL TRANSPORTE FLUVIAL.

# ASPECTOS PORTUARIOS

EN EL SISTEMA DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ, SECTOR PARAGUAYO, URGE UN PLAN DE MODERNIZACIÓN Y AMPLIACIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRINCIPALMENTE PORTUARIA PARA APUNTALAR LA SOSTENIBILIDAD DE ESTA EXPANSIÓN ECONÓMICA. LAS INSTALACIONES DEBEN TENDER A ACOMPAÑAR EL INCREMENTO DE LA DEMANDA, DE TAL MANERA QUE ESTE NODO LOGÍSTICO RESULTE EFICIENTE Y COMPETITIVO A LA HORA DE EVALUAR LOS COSTOS TOTALES DEL TRANSPORTE.

AÚN FALTA UNA POLÍTICA INTEGRAL EN RELACIÓN AL DRAGADO, EL MANTENIMIENTO Y LA SEÑALIZACIÓN DE LA HIDROVÍA, EN ESPECIAL EN EL TRAMO DE SOBERANÍA PARAGUAYA (RÍO APA – RÍO PILCOMAYO) Y EN EL TRAMO COMPARTIDO POR LA ARGENTINA Y EL PARAGUAY (RÍO PILCOMAYO – CONFLUENCIA), CONSPIRAN DIRECTAMENTE CONTRA LA EFICIENCIA DE TODO EL SISTEMA. EL DRAGADO DESDE ASUNCIÓN AL RÍO APA, EN UNA EXTENSIÓN DE 536 KILÓMETROS, PUEDE COSTAR APROXIMADAMENTE US\$ 50 MILLONES, LO QUE EQUIVALE AL COSTO DE DOS CONVOYES DE NUEVAS BARCAZAS Y REMOLCADORES.

EN ESE SENTIDO, SEGÚN ESTUDIOS REALIZADOS POR EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES (MOPC), CON OBRAS DE DRAGADO ADECUADAS, POR EJEMPLO, EL TIEMPO DE NAVEGACIÓN ENTRE CORUMBÁ Y ASUNCIÓN BAJARÍA DE LOS ACTUALES OCHO DÍAS A MENOS DE CUATRO. ES DECIR, SE TRANSPORTARÁ LA MISMA CANTIDAD DE CARGA EN MENOS CONVOYES. O EL DOBLE DE CARGA EN EL MISMO TIEMPO; EN AMBOS CASOS HAY UN ABARATAMIENTO SUSTANCIAL.

EN UN PAÍS MEDITERRÁNEO, LAS ARTERIAS FLUVIALES QUE SON DE VITAL IMPORTANCIA PARA SU CONEXIÓN CON LAS VÍAS MARÍTIMAS, ESTÁN AMENAZADAS EN SU NAVEGABILIDAD POR FALTA DE DRAGADO.

# CAPACITACIÓN

OTRO ASPECTO SUSTANTIVO QUE HACE A LA MEJORA INTEGRAL DEL SISTEMA DE LA HIDROVÍA ES LA CAPACITACIÓN DEL PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE.

LOS PROGRAMAS DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA PERSONAL DE CUBIERTA Y MÁQUINAS APROBADOS POR EL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVÍA (CIH), EN SU ÚLTIMA PLENARIA REALIZADA EN EL MES DE NOVIEMBRE DE 2011, FUERON PRODUCTOS DE SERIES DE REUNIONES DE LOS PAÍSES MIEMBROS, QUE FINALMENTE SE HA LLEGADO A UN CONSENSO EN LA MALLA CURRICULAR, PARA LA FORMACIÓN DE LOS FUTUROS PROFESIONALES NAVEGANTES. EN CUANTO A LA CAPACITACIÓN Y ACTUALIZACIÓN. EN ESTOS MOMENTOS ESTÁN DESARROLLANDO EN LA ESCUELA NÁUTICA DEL PARAGUAY UNA SERIE DE PROGRAMAS DE FORMACIÓN DEL PERSONAL, CON PROFESORADO DE PERSONALES YA NAVEGANTES, EN CONVENIO ENTRE EL CAFYM, Y LA ARMADA PARAGUAYA.

A PARTIR DEL 2015, DEBERÁN ESTAR SUSTENTADAS EN PROCESOS EFICAZES DE FORMACIÓN, DE CONFORMIDAD A LAS CURRÍCULOS Y CONTENIDOS ACADÉMICOS APROBADOS.

LAS CONDICIONES NATURALES DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ PERMITIRÁN UN CRECIMIENTO SUSTENTABLE DEL TRANSPORTE FLUVIAL, SIEMPRE QUE LOS PAÍSES QUE FORMAN PARTE DEL SISTEMA ATIENDAN EN CONJUNTO LAS PRIORIDADES QUE EL MISMO TIENE, COMO EN EL CASO DE LA FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN DE LOS PERSONALES NAVEGANTES.

FINALMENTE, AFIRMAMOS QUE CON LA EXPLOTACIÓN RACIONAL DEL RECURSO HÍDRICO, RESPETANDO EL MEDIO AMBIENTE, CONSERVAREMOS ESTE MEDIO DE COMUNICACIÓN VITAL PARA LA ECONOMÍA DE LA REGIÓN Y PRINCIPALMENTE PARA EL PARAGUAY, QUE ES UN PAÍS MEDITERRÁNEO PERO UNIDO AL OCEÁNO ATLÁNTICO A TRAVÉS DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ.-

MUCHAS GRACIAS A TODOS POR SU ATENCIÓN!  
LES DESEAMOS UNA BUENA NAVEGACIÓN!