

BRASIL - CONFEDERAÇÃO ARGENTINA

Convenção sôbre navegação fluvial, completando as estipulações do tratado de 7 de março de 1856.

Firmado na cidade do Paraná, a 20 de novembro de 1857.

Ratificado pelo Brasil a 30 de janeiro de 1858.

Ratificado pela Argentina a 19 de julho de 1858.

Troca dos Instrumentos de Ratificação, na cidade do Paraná, a 20 de julho de 1858.

Sua Majestade o Imperador do Brasil e o Vice-Presidente da Confederação Argentina no exercício do poder executivo, desejando estreitar cada vez mais as relações de amizade, que felizmente subsistem entre as duas nações, pelos vínculos naturais e indissolúveis da mais perfeita harmoniano desenvolvimento dos interêsses do seu comércio e navegação, e reconhecendo a conveniência de um perfeito acôrdo e concurso entre todos os Estados da Prata e seus afluentes, para as medidas que cada um dêles deve adotar e levar a efeito dentro dos limites do seu território fluvial, em utilidade comum, e no intuito de prover à sua própria segurança e interêsses fiscais, concordaram em estabelecer por uma convenção o referido acôrdo, sôbre bases conformes ao Tratado de 7 de março de 1856 e aos princípios gerais consagrados por cada um dos dois países em outros atos internacionais vigentes.

Para êsse fim nomearam seus plenipotenciários, a saber:

.....  
 .....

Os quais, depois de terem trocado os seus plenos poderes, que foram achados em boa e devida forma, convieram nos artigos seguintes:

Art. 1<sup>a</sup> - A navegação dos rios Uruguai, Paraná e Paraguai é livre para o comércio de tôdas as nações desde o Rio Prata até aos portos habilitados ou que para êsse fim forem habilitados em cada um dos ditos rios pelos respectivos Estados, conforme as concessões já feitas por cada uma das altas partes contratantes em seus decretos, leis e tratados.

Art. 2<sup>a</sup> - A liberdade de navegação concedida a tôdas as bandeiras não se entende a respeito dos afluentes (salves as estipulações especiais em contrário), nem da que se faça de p<sup>o</sup>rto a p<sup>o</sup>rto da mesma nação.

Assim esta como aquela navegação poderão ser reservadas por cada Estado para a sua bandeira, sendo contudo livre aos cidadãos e súditos dos outros Estados ribeirinhos carregar suas mercadorias nas embarcações empregadas nesse com<sup>er</sup>cio interior ou de cabotagem.

Art. 3<sup>a</sup> - Os navios de guerra dos Estados ribeirinhos gozarão também da liberdade de tr<sup>â</sup>nsito e de entrada em todo o curso dos rios habitados para os navios mercantes. Os navios de guerra das nações não ribeirinhas somente poderão chegar até onde em cada Estado ribeirinho lhes fôr isso permitido, não podendo a concessão de um Estado estender-se além dos limites do seu território, nem obrigar de forma alguma aos outros ribeirinhos.

Art. 4<sup>a</sup> - Cada Estado ribeirinho se obriga, tanto quanto lhe seja possível, a conservar e melhorar os canais navegáveis, e a colocar e manter os faróis, balisas, bóias e quaisquer outros sinais precisos, na parte do território fluvial que lhe pertencer, a fim de que a navegação se faça o mais livre e seguramente que fôr exequível, atentos os obstáculos naturais dos rios.

Art. 5º - Cada Governo levará a efeito com a maior brevidade possível as obras e medidas que julgue mais urgentes em conformidade do artigo anterior, para conservar expedita e tornar mais fácil a navegação dos rios em que tiver soberania.

Art. 6º - Serão objeto de ajustes ulteriores e especiais as obras que, por sua situação em território misto, ou por sua importância, tenham de ser feitas a expensas de dois ou mais ribeirinhos.

Art. 7º - Os navios que se dirijam de um porto exterior, ou de um dos portos flúviaes da nação a que pertençam para outro da mesma nação, ou de terceira, não serão sujeitos, em seu trânsito pelas águas de qualquer dos Estados intermediários, a nenhum exame ou demora, além do que fôr indispensável para exhibir a carta de saúde, tomar práctico e conhecer-se a sua nacionalidade, procedência e destino.

Parágrafo único. Todos os governos se obrigam a facilitar, do modo o mais eficaz, assim a navegação de trânsito, como a que fôr peculiar a seus portos, e conseqüentemente providenciarão para que os sobreditos atos se pratiquem, por parte de cada Estado, em um só ou em dois lugares da costa, ou ilhas que nos três rios lhe pertençam, e com a maior prontidão possível.

Art. 8º - A nacionalidade, procedência, destino e tonelagem dos navios, que se acharem compreendidos no caso do art. 7º, serão comprovados por um certificado da autoridade fiscal do porto da procedência, sendo este documento visado não só pelo agente consular da nação a que pertencer o navio, quando a saída fôr de porto estrangeiro, mas também pelos agentes consulares dos Estados por cujo território tenha de transitar, si os houver.

§ 1º - Só na falta de certificado, ou quando, bona fide, haja suspeita fundada contra a sua veracidade, poderá-se exigir a exibição do passaporte do navio, rol da equipagem e manifesto da carga.

§ 2º - A exibição da carta de saúde, do certificado e dos outros documentos no caso excepcional acima previsto, será feita a bordo do navio, ou em terra, pelo capitão ou por preposto seu.

No ponto em que esta operação tiver lugar, receberá o navio um - Passe - que será dado gratis, para entregá-lo na estação competente, a saída do território intermediário ao do seu destino.

Art. 9º - As formalidades prescritas nos arts. 7º e 8º serão reguladas de modo que os navios que subirem ou descerem, nos lugares onde as duas margens do rio pertencerem a mais de um Estado, não fiquem obrigados a tocar em mais de dois pontos ou estações dos territórios fronteiriços e intermediários ao do seu destino.

Parágrafo único - No rio Uruguai, por exemplo, os navios que passarem para os portos argentinos preencherão as sobreditas formalidades perante as autoridades argentinas, e semelhantemente praticarão os que se destinarem aos portos do Estado Oriental.

Os navios que subirem para os portos brasileiros, ou deles procederem, se apresentarão para o mesmo fim às estações argentinas, ou às orientais, conforme mais lhes convier.

Art. 10º - A polícia de cada Estado, contra os embarques e desembarques clandestinos de mercadorias ou de pessoas, será em geral exercida em terra, ao longo de suas margens, e sobre o rio, por meio de embarcações mercantes

ou de guerra.

Art. 11 - Nos pontos em que uma tal precaução se julgue necessária, poder-se-á obrigar o navio a receber um guarda do país por cujas águas transite, ou a fechar e selar as escotilhas, ou os lugares em que estejam depositadas as mercadorias, e poder-se-ão em pregar esses dois meios conjuntamente.

Art. 12º - O serviço dos guardas se limitará a vigiar que o navio não tenha comunicação com a terra (salvo os casos em que isto é permitido), ou cometa qualquer outra contravenção.

Os capitães dos navios serão obrigados a dar alojamento aos ditos agentes policiais, e sustento do seu próprio rancho.

Art. 13º - As duas medidas indicadas no art. 11 não se estenderão além dos limites de cada Estado. Nos lugares em que as duas margens do rio não pertencerem a uma única soberania, só poderão ser as ditas medidas aplicadas pela autoridade do Estado a cujo porto se destinar o navio, ou por qualquer delas, à escolha do capitão do navio, quando este se dirigir para os portos de um terceiro Estado.

Art. 14º - Os empregados que por parte de cada Estado fizerem a polícia do rio em embarcações poderão exigir de qualquer navio que encontrarem nas águas do seu país a apresentação do - Passe - de que fala o art. 8º e declaração da procedência e destino. Poderão mesmo exigir, onde as duas margens do rio pertencerem à sua nação, que lhes sejam exibidos o passaporte do navio, o manifesto da carga, o rol da equipagem e a lista dos passageiros, quando a exibição de algum ou de todos estes papeis do navio fôr necessária, para prevenir ou verificar alguma fraude, de que haja

fundada suspeita.

Êstes atos, porém, deverão ser praticados por modo que com êles se não cause o menor vexame ou embaraço ao trânsito e comércio lícito dos outros Estados.

Art. 15 - O navio que se dirigir aos portos de um Estado poderá entrar nos portos habilitados de qualquer dos outros ribeirinhos, permanecer aí, carregar ou descarregar, parcial ou totalmente, concedendo-se-lhe a mesma proteção e vantagens de que gozaria se viesse diretamente com êsse destino, e ficando sujeito às leis fiscais e policiais da autoridade territorial.

Parágrafo único - Ê expressamente entendido que, se a entrada tiver sido causada por força maior, e o navio sair com o mesmo carregamento, não se lhe exigirá direito algum de entrada, de estadia ou de saída.

Art. 16 - Cada Governo designará outros lugares, fora dos seus portos habilitados, em que os navios, qualquer que seja o seu destino, possam comunicar com a terra, diretamente ou por meio de embarcações miúdas, para reparar avarias, prover-se de combustível ou de outros objetos de que careçam.

§ 1º - Nêstes pontos a autoridade local terá o direito de exigir, ainda que o navio siga em trânsito direto, a exhibição do ról da equipagem, lista dos passageiros, e manifesto da carga, e visar gratis todos ou alguns dêstes documentos.

§ 2º - Os passageiros não poderão aí desembarcar sem prévia licença da mesma autoridade territorial, a quem para êsse fim deverão apresentar os seus passaportes, para serem por ela vistos e visados.

Art. 17 - Os Governos ribeirinhos dar-se-ão conhecimento reciprocamente dos portos que destinarem para as comu-

comunicações previstas no artigo antecedente, e se qualquer dêles julgar conveniente determinar alguma mudança a êsse respeito, previnirá os outros com a necessária antecipação.

Art. 18<sup>o</sup> - Tôda comunicação com a terra, não autorizada, ou em lugares não designados, e fora dos casos de força maior, será punível com multa, além das outras penas em que possam incorrer os delinquentes segundo a legislação geral do país.

Art. 19<sup>o</sup> - Nenhum navio poderá carregar ou descarregar fora dos portos designados no art. 15<sup>o</sup>.

Será, todavia, permitido tocar em qualquer outro lugar, e aí descarregar tôda ou parte da carga, se, por causa de avaria, ou outra circunstância extraordinária, não puder continuar a sua viagem, contanto que o capitão (onde isso fôr possível) se dirija previamente aos empregados da estação fiscal mais próxima, ou, na falta desta, a qualquer outra autoridade local, e submeta-se às medidas que êsses empregados ou autoridade julgarem necessárias para prevenir alguma importação clandestina, segundo as leis gerais em vigor nesse território.

§ 1<sup>o</sup>. As medidas que o capitão houver tomado de seu próprio arbítrio, antes de prevenir os empregados fiscais, ou, na falta dêstes, a alguma outra autoridade local, e sem esperar a sua intervenção, não se reputarão justificáveis, se êle não provar que foi isso indispensável para a salvação do navio, ou da carga.

§ 2<sup>o</sup>. As mercadorias assim descarregadas, se forem exportadas no mesmo navio, ou em embarcações miúdas, não poderão ser sujeitas a direitos de entrada, trânsito ou saída.

Art. 20<sup>o</sup> - Tôda importação ou exportação de mercadorias pelas margens dos rios, ou suas ilhas, assim como os

alijamentos ou baldeações, sem prévia autorização, ou sem que as formalidades prescritas no artigo antecedente tenham sido observadas, sujeitarão a multa, além da perda do contrabando, e das outras penas que cominem as leis gerais do país.

Art. 21<sup>a</sup> - Toda tentativa de importação ou exportação fraudulenta pela costa dos rios e suas ilhas, que tiver sido manifestada por atos exteriores, e seguida por um começo de execução, se deixar de ser levada a efeito por circunstâncias fortuitas, ou independentes da vontade do autor, será punida como a própria importação ou exportação fraudulenta.

Art. 22<sup>a</sup> - O navio que, depois de ter saído barra-fora, ou de qualquer ponto do curso do rio, fôr obrigado, por causa de fôrça maior, a arribar a pôrto do Estado/<sup>de</sup>cujo território tiver saído, ou a pôrto de outro ribeirinho, será isento de todo direito de pôrto, qualquer que seja a sua denominação, se aí não carregar nem descarregar.

§ 1<sup>a</sup>. - Será isento, da parte das alfândegas do lugar, de qualquer formalidade que não seja a de uma declaração indicando os motivos de sua entrada forçada, salvas as precauções aí usadas para evitar as importações e exportações clandestinas.

§ 2<sup>a</sup>. - Na falta da sobredita declaração, ou se a arribada não fôr justificada, os capitães serão passíveis das penas cominadas pela legislação do país contra os que por esca-la forçada entrarem em seus portos, sem preencherem as prescrições que nêle se observam.

Art. 23<sup>a</sup> - As baldeações ordinárias, por causa de avaria, ou que possam ser temporariamente necessárias por qualquer outro acidente imprevisto, como falta de água ou



encalhe, não serão reputadas descarregamento ou carregamento no sentido do art. 19, e serão inteiramente livres, uma vez que se façam sem tocar nas margens do rio, ou mediante o consentimento e sob a vigilância dos empregados fiscais do lugar, e na ausência destes, sob a vigilância de qualquer outra autoridade local.

§ 1º - Se as escotilhas ou lugares de depósito das cargas tiverem sido fechados e selados, deverá o capitão, nos casos precitados, dirigir-se previamente (se fôr possível) aos empregados da estação fiscal competente, que ficar mais próxima, para fazer levantar os selos, e submeter-se-á as medidas que estes empregados julgarem necessárias a fim de evitar o contrabando em seu território.

§ 2º - As mercadorias assim baldeadas deverão ser reembarcadas no mesmo navio.

Art. 24º - Se, por causa de contravenção as medidas policiais e fiscais concernentes ao livre trânsito fluvial, tiver lugar alguma apreensão de mercadorias, navio ou embarcações miúdas, conceder-se-á sem demora o levantamento da dita apreensão, mediante fiança ou caução suficiente do valor dos objetos apreendidos.

Parágrafo único - Se a contravenção não tiver outra pena que a de multa, o contraventor obterá, mediante a mesma garantia, o continuar imediatamente a sua viagem

Art. 25º - Nos casos de naufrágio ou qualquer sinistro, as autoridades locais deverão prestar todo o auxílio a seu alcance, assim para a salvação das vidas, navio e carga, como para a arrecadação e guarda dos salvados.

§ 1º. Quando o sinistro tiver lugar em águas que pertençam a mais de um Estado, as autoridades de uma e outra margem combinarão a sua jurisdição e concurso de modo que o seu

auxílio seja o mais eficaz, e próprio das íntimas relações e da humanidade de povos vizinhos e cultos.

§ 2º. Na hipótese do parágrafo antecedente, sempre que se tenha de desembarcar a carga do navio, ficará esta sujeita à jurisdição do lugar em que for depositada, que será aquêle para onde possa ser transportada com mais prontidão e segurança. E quando essas circunstâncias forem iguais para as autoridades de uma outra margem, preferirá a jurisdição da quella que houver prestado os primeiros auxílios, ou que os interessados escolherem.

§ 3º. Se o capitão, o dono da carga, ou quem suas vezes faça, quizer transportá-la em direitura dêsse lugar para o pôrto do seu destino, ou outro qualquer, o poderá fazer sem pagar direito algum, e só as despesas de salvamento.

§ 4º. Não estando presente o capitão do navio, o dono das mercadorias naufragadas, ou quem suas vezes faça, para correr com as despesas do salvamento, serão estas pagas pela autoridade local, e indenizadas pelo dono, ou quem o represente, ou à custa das mercadorias, arrematando-se em hasta pública quantas bastem para êsse fim e para o pagamento dos respectivos direitos. A respeito do restante das mercadorias, quando tenha lugar a presuposta arrematação, proceder-se-á conforme a legislação do país concernente aos depósitos em suas alfândegas.

Art. 26º - O capitão do navio naufragado, ou quem suas vezes faça, será obrigado a remover o casco do navio, ou seus fragmentos; e quando o não possa fazer dentro do prazo que lhe for marcado pela autoridade local, nem responsabilizar-se pela despesa dêsse trabalho julgar-se-á abandonado o navio, e a mesma autoridade providenciará a expensas suas só

sôbre a precisa remoção, cujo proveito lhe pertencerá.

Art. 27<sup>a</sup> - A praticagem dos rios, onde se julgar necessária, será exercida pelas pessoas que cada Estado ribeirinho habilitar para êsse fim.

§ 1<sup>a</sup>. Os práticos de um Estado serão reconhecidos em qualquer dos outros Estados a vista dos títulos de nomeação que lhes forem conferidos pelos seus respectivos governos.

§ 2<sup>a</sup>. É inteiramente livre aos capitães tomar práticos que sejam de sua confiança.

§ 3<sup>a</sup>. Os práticos de cada Estado ribeirinho poderão servir a bordo dos navios de sua nação, e de quaisquer outros que naveguem para os seus portos.

§ 4<sup>a</sup>. Os governos ribeirinhos prestarão reciprocamente particular proteção aos seus práticos, podendo os de um Estado desembarcar no território de outro, aí permanecer e receber nova comissão.

Art. 28<sup>a</sup> - O direito de praticagem será percebido conforme uma tarifa formulada para cada rio, e fixada em relação ao tirante da água do navio, às distâncias, e as dificuldades da navegação nas crescentes e baixas dos rios.

§ 1<sup>a</sup>. A tarifa do direito de praticagem será adotada de comum acôrdo pelos respectivos governos ribeirinhos, e nenhum dêles a poderá alterar sem o consentimento dos outros.

§ 2<sup>a</sup>. Em todos os casos de avarias graves acontecidas ao navio por falta do prático, perderá êste o direito a tódã a retribuição.

Art. 29 - É livre a cada govêrno declarar facultativo para todos os navios, dentro de limites do seu território, o serviço da praticagem, e em todo o caso ficarão isentos de tomar prático:

1<sup>a</sup>- Os navios de guerra;

2º - Os navios que não demandarem mais água do que a correspondente ao máximo das baixas em cada rio, e cujos capitães tenham já feito duas viagens aos mesmos lugares;

3º - Os navios empregados na cabotagem de cada rio.

Art. 30º - Os práticos serão responsabilizáveis perante os tribunais do seu país, ex-officio, ou a requerimento das pessoas interessadas, pelos danos resultantes de má fé ou negligência no desempenho de suas obrigações.

Nos delitos comuns serão sujeitos à autoridade local, sendo, porém, considerados como pertencentes à equipagem do navio, quando este fôr de sua nação.

Os governos ribeirinhos velarão escrupulosamente em que os ditos empregados não se entreguem ao abuso de bebidas espirituosas, e sirvam com zelo e probidade, punindo rigorosamente os delinquentes.

Art. 31º - Cada governo instituirá um comissário geral, e comissários parciais, dando-lhes as instruções precisas para que inspecionem a navegação fluvial, dentro dos limites de seu respectivo território, velem pela conservação do rio, faróis, balisas, bóias e quaisquer outros sinais.

§ 1º - Os comissários de cada Estado, nas inspeções que fizerem, observarão com o maior cuidado as mudanças que tenham ocorrido no leito e regime dos rios, e examinarão se, em consequência de tais mudanças, as bóias e mais sinais se acham ou não colocados convenientemente.

§ 2º - A superintendência dos comissários, pelo que respeita ao serviço da praticagem, se limitará a examinar se os práticos cumprem bem os seus deveres.

§ 3º - Quando os comissários de um Estado tiverem conhecimento de alguma contravenção, ou fato contrário aos de-

veres dos práticos pertencentes a outro Estado ribeirinho, e cuja punição seja da competência das autoridades dêste Estado, denunciarão oficialmente os culpados, com as provas que possam que possam suministrar, aos seus respectivos comissários.

Art. 32º - Cada Estado poderá estabelecer um direito destinado às despesas de conservação do rio, faróis, balisas e quaisquer outros auxílios que preste à navegação, mas o dito direito somente será percebido dos navios que forem a seus portos diretamente, e dos que nêles entrarem por escala (exceto os casos de força maior), se êstes aí carregarem ou descarregarem.

Art. 33º - Além do direito de que fala o artigo anterior e do concernente ao serviço da praticagem, o trânsito fluvial não poderá ser gravado, direta nem indiretamente, com outro algum imposto, sob qualquer denominação que seja.

Art. 34º - Em todo o curso dos rios Uruguai, Paraná e Paraguai, tanto quanto seja possível, se adotará um sistema uniforme de polícia fluvial. E cada Estado, por sua parte, procurará outrossim satisfazer a esta conveniência de uniformidade no que diz respeito ao sistema e regime fluvial de suas alfândegas.

Art. 35º - Os navios de guerra são isentos de todo e qualquer direito de trânsito ou de pôrto; não poderão ser demorados em seu trânsito sob pretexto algum; e gozarão em todos os portos e lugares em que seja permitido comunicar com a terra, das outras isenções, honras e favores de uso geral entre as nações civilizadas.

Art. 36º - O regime sanitário, aplicado às procedências suspeitas, será regulado de uma maneira uniforme, e por

comum acôrdo de todos os Estados ribeirinhos, de modo que em cada um dêles se conciliem as precauções sanitárias com os deveres de humanidade e os bem entendidos interêsses do comércio e navegação geral.

Art. 37ª - As duas Altas Partes Contratantes se obrigam a observar as presentes bases na parte dos ditos rios que lhes pertence, e a convidar e a empregar todos os meios a seu alcance para que os demais Estados ribeirinhos adiram e se conformem às mesmas estipulações, firmando-se as relações internacionais na cordialidade e harmonia que tanto interessam a povos vizinhos.

Art. 38ª - Fica expressamente entendido que esta Convenção não prejudica aos favores maiores ou diversos que, em virtude de estipulações especiais, o Brasil e a Confederação se tenham concedido, ou para o futuro se concedam reciprocamente.

Art. 39ª - Cada Governo organizará, em conformidade das bases aqui expressadas, o mais brevemente possível, os regulamentos correspondentes ao seu território fluvial, e por meio de seus agentes diplomáticos tratará de entender-se com os outros governos que tenham soberania no mesmo rio, a fim de que haja a mais perfeita intelligência e combinação sôbre todos os pontos que deve compreender o desenvolvimento das ditas bases, e designadamente para que se levem a efeito os atos que ficam dependentes de ulterior e comum acôrdo.

Art. 40ª - Se acontecer, o que não é de esperar, que os outros Estados ribeirinhos recusem a sua adesão a este acôrdo, o Brasil e a Confederação Argentina tratarão de realizá-lo por si sômente, nos limites dos seus respectivos territórios.

Art. 41<sup>a</sup> - A presente Convenção será obrigatória durante seis anos, a contar do dia em que forem trocadas as ratificações, e por mais tempo até que uma das Altas Partes Contratantes anuncie a intenção de modificá-la, como também durante as negociações que se fizerem para esse fim. O dito anúncio deverá ter lugar com antecipação de oito meses, e especificar as bases que se julgue conveniente modificar, e o sentido da modificação.

Art. 42<sup>a</sup> - A troca das ratificações da presente convenção será feita na cidade do Paraná, dentro do prazo de oito meses contados da sua data, ou antes se fôr possível.

Em testemunho do que, nós abaixo assinados, plenipotenciários de Sua Majestade o Imperador do Brasil e o Vice-Presidente da Confederação Argentina, em virtude de nossos respectivos Plenos Podêres, assinamos a presente convenção, de nossos próprios punhos, e lhe fizemos pôr os nossos selos.

Feita na cidade do Paraná aos vinte dias do mês de novembro do ano do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil oitocentos e cinquenta e sete.

(L.S.) José Maria da Silva Paranhos

(L.S.) Santiago Derqui

(L.S.) Bernabé Lopez