

**ACTA DE LA
LVIII REUNIÓN DE LA COMISIÓN DEL ACUERDO (CA)**

Montevideo, 19 de mayo de 2023

En la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, el viernes 19 de mayo de 2023, se llevó a cabo la LVIII Reunión de la Comisión del Acuerdo de la Hidrovía Paraguay – Paraná (HPP), con la presencia de las Delegaciones de los Países Miembros, cuya nómina figura como **ANEXO I**.

El Embajador Carlos Mata, Delegado Titular de la República Oriental del Uruguay en ejercicio de la Presidencia Pro Tempore de la Comisión (PPT), dio la bienvenida a las Delegaciones y procedió a la apertura de la Reunión. A continuación, Pablo Labandera, Director Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sumó unas palabras de bienvenida a los presentes y remarcó la importancia de la Hidrovía Paraguay-Paraná como eje de integración económica de los Países Signatarios del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra.

Los Jefes de Delegación agradecieron a la Presidencia Pro Tempore y procedieron al desarrollo del encuentro.

1. Aprobación de la Agenda.

Las Delegaciones manifestaron su aprobación a la Agenda presentada, que se agrega como **ANEXO II**.

2. Informe de la Secretaría sobre notas recibidas y remitidas entre la LV y la LVIII Reuniones de la Comisión del Acuerdo;

El Secretario de la Comisión presentó un informe sobre las documentaciones recibidas y remitidas en este período. Dicho informe se agrega como **ANEXO III**.

3. Participación de Invitados.

La Secretaría informó que recibió solicitudes de participación de las siguientes organizaciones: Centro de Navegación (CENNAVE) y la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata (CPTCP). Las Delegaciones acordaron la participación de representantes de dichas entidades de conformidad con el procedimiento aprobado en la XLVI Reunión de la CA.

El Centro de Navegación de Uruguay (CENNAVE) dio lectura a una manifestación relativa a la preocupación por las disposiciones de establecimiento de una tarifa de peaje en el tramo de la HPP comprendido entre el puerto de Santa Fe y la Confluencia entre los ríos Paraguay y Paraná.

Seguidamente, el representante de la CPTCP se refirió a la necesidad de que los países miembros velen por el cumplimiento del Acuerdo de la Hidrovía Paraguay-

Paraná, las presentaciones y recursos administrativos interpuestos ante el Ministerio de Transporte con relación al peaje en el tramo señalado de la Hidrovía, el fraccionamiento de convoyes en el Puente General Belgrano, el potencial de aumentar la eficiencia, confiabilidad y seguridad de la operatoria fluvial mediante dimensiones máximas para toda la HPP y criterios técnicos para la medición de la relación carga-potencia para remolcadores a través del trabajo de los órganos del Sistema de Santa Cruz, el aumento de los costos de migraciones en Argentina, la necesidad de asegurar el desarrollo de los recursos humanos de la Hidrovía mediante los Reglamentos 12 y 13 y el concepto de unidad de transporte.

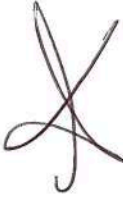
Dichas presentaciones se adjuntan al Acta como **ANEXOS IV y V**.

4. Consideración y firma del proyecto de Acta de la LVI Reunión de la Comisión del Acuerdo del 20 de octubre de 2022



Las Delegaciones de Argentina, Bolivia y Paraguay presentaron comentarios al texto del Acta de la LVI Reunión de la Comisión del Acuerdo del 20 de octubre de 2022, circulado por nota de la Secretaría SEC/CA/16/2023 del 13 de marzo de 2023. El texto modificado quedó a consultas de las Delegaciones y será considerado en una próxima reunión de la CA.

5. Reglamento 7 “Régimen Único de Dimensiones Máximas de los Convoyes de la Hidrovía” y Reglamento 10 “Reconocimientos, Inspecciones y Certificado de Seguridad para Embarcaciones”.



Durante los días 17 y 18 de mayo de 2023 se desarrolló la reunión del Grupo de Trabajo sobre el Reglamento 7 “Régimen Único de Dimensiones Máximas de los Convoyes” y el Reglamento 10 “Reconocimientos, Inspecciones y Certificado de Seguridad para las Embarcaciones” que contó con la presencia de los representantes de todas las delegaciones y cuya Acta se adjunta como **ANEXO VI**.



Respecto a la determinación de las Dimensiones máximas de los convoyes se continuó con la revisión de los parámetros para la elaboración del estudio pendiente a efectos de establecer dimensiones máximas de los convoyes. El Grupo de Trabajo recibió a representantes de la CPTCP que recomendaron realizar los estudios a partir de parámetros y pruebas específicas que deben ser consensuados por las delegaciones.



Se continuó el análisis de la propuesta de la delegación Argentina de modificación del artículo 2, para agregar un inciso 2.1.1.1 Canales a las bocas del Río Paraná Guazú-Sauce-Paraná Bravo hasta el km 240 del río Paraná, al Reglamento 7.

Se acordó reafirmar la importancia de mantener las condiciones de seguridad a través de la aplicación de los planes de gestión a bordo de cada embarcación para garantizar la eficiencia y seguridad de los equipos, las personas y el medio ambiente, como así también seguir evaluando la propuesta y otras alternativas, realizar un relevamiento del registro de estadísticas de acaecimientos y su clasificación.

Se continuó evaluando la propuesta de la delegación del Paraguay de establecer una velocidad mínima de 4 km por hora para los convoyes de subida en toda la Hidrovía Paraguay – Paraná. La velocidad mínima requerida en los tramos de jurisdicción de la República Argentina de la HPP es de 7 km por hora respecto al fondo aguas arriba y está establecida en función al criterio consignado en el Artículo 2.3 del Reglamento 7. Se acordó continuar el análisis de la propuesta.

Se acordó establecer un Equipo Técnico de trabajo que se ocupe de propiciar y analizar insumos que permitan revisar los parámetros existentes de relación entre la carga y potencia y recomendar la aplicación de otros, orientados a favorecer la eficiencia y el transporte comercial y garantizar condiciones de seguridad de la navegación y protección del medio ambiente.

Respecto al Reglamento 10 “Reconocimientos, Inspecciones y Certificado de Seguridad para Embarcaciones” se acordó la necesidad de implementar el acuerdo alcanzado en ocasión de la reunión del Grupo de Trabajo realizada el 1 de noviembre de 2017.

Se acordó que el SICSEB se encuentra en su etapa de consolidación como herramienta de funcionamiento y que por su relevancia y utilidad requiere una proyección por lo que la Comisión del Acuerdo recibe la herramienta como resultado principal del Grupo de Trabajo e impulsará su consolidación, implementación y perfeccionamiento con apoyo de la Secretaría.

6. Reglamento 12 “Régimen Uniforme para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovía”

Con relación a las propuestas de modificación del Reglamento 12, cuyo tratamiento se encuentra en el ámbito de la CA, la Delegación de Uruguay sometió a consideración de las Delegaciones una sugerencia de agregado al Reglamento 12 para la habilitación de pilotos y prácticos de países de la Hidrovía por tramos, en línea con el Artículo 26 del Protocolo de Navegación y Seguridad, la que se adjunta como **ANEXO VII**. Las Delegaciones comprometieron un parecer técnico sobre el particular en la próxima reunión de la CA.

Por otra parte y ante la consulta de la Delegación de Bolivia con respecto al Decreto N° 188/2019 del 12 de marzo de 2019 de modificación del Reglamento de Servicios de Practicaje y Pilotaje en la República Argentina, la Delegación de Argentina señaló que la misma fue respondida por una nota del 17 de mayo de 2023 dirigida a la Cancillería boliviana.

7. Reglamento 13 “Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Hidrovía Paraguay-Paraná”

Se aprobó el texto ordenado del proyecto de Reglamento 13, el que queda sometido a consideración de las Delegaciones y se acordó que, si durante el interperíodo previo a la próxima reunión no se efectúan observaciones a su respecto, este será el

texto definitivo a ser elevado a la Comisión del Acuerdo. Se adjunta el Acta del Grupo de Trabajo como **ANEXO VIII**.

Por otra parte, la Coordinación del Grupo presentó un documento de trabajo que podría servir de base para la labor de actualización de aspectos académicos que no han sido contemplados en el Proyecto de Reglamento 13 y que habida cuenta que han transcurrido aproximadamente 20 años y 12 años, respectivamente, la Comisión del Acuerdo podría encomendar a un Grupo de trabajo su revisión y la elaboración de Orientaciones, o el formato que se considere más apropiado, que contribuirían a una mejor aplicación del actual Proyecto de Reglamento 13, bajo la coordinación de alguna de las otras Delegaciones.

8. Adecuación del Convenio MARPOL de Protección al Medio Ambiente

El Grupo de Trabajo bajo la coordinación de Argentina continuó con el análisis del Borrador del "PROYECTO DE TEXTO REGLAMENTARIO SOBRE PROTECCION AMBIENTAL DEL ACUERDO DE LA HIDROVIA PARAGUAY – PARANA / PARTE V – PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS POR BASURAS PROVENIENTES DE LOS BUQUES" (signatura "RIOCON V – MAYO 2023"), consensuando provisionalmente el texto propiciado en lo atinente a su estructura y contenidos, quedando el mismo sujeto a las consultas internas de cada una de las Administraciones y "ad referéndum" de la delegación de la República Federativa del Brasil.

Asimismo, se informa que el "PROYECTO DE TEXTO REGLAMENTARIO SOBRE PROTECCION AMBIENTAL DEL ACUERDO DE LA HIDROVIA PARAGUAY – PARANA / PARTE III – PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS EN BULTOS" (signatura "RIOCON III – JUNIO 2022"), continua en análisis de las distintas instancias de cada una de las Administraciones con incumbencias en la temática específica.

El Acta del Grupo de Trabajo se adjunta como **ANEXO IX**.

9. Asuntos Aduaneros.

El Grupo de Trabajo bajo la coordinación de Argentina continúa con la implementación del sistema SINTIA 2, incorporando la Argentina el registro de exportaciones y reembarcos que comprenden las descargas intermedias, la conformación de convoy, así como su reconfiguración para los tránsitos, prosperando hacia las pruebas de intercambio electrónico con Paraguay. Uruguay por su parte ha comenzado con los trabajos de relevamiento e identificación de los campos necesarios que se deben de manejar a fin de completar los datos incluidos en la estructura del sistema, creando a tal efecto un equipo multidisciplinario. Bolivia por su parte se encuentra realizando un mapeo de datos a ser incluidos en el sistema de intercambio entre países. En otro orden, se concordó en los alcances y disposiciones aplicables al Acuerdo respecto a la exigibilidad e intervención del MIC/DTA fluvial por

las Aduanas en las operaciones que transitan por la Hidrovía cuyos puertos que toman carga no están en el ámbito de la misma.

Asimismo, se ha brindado un espacio dentro del Grupo de Trabajo a la representación de la CPTCP, ASAMAR y CENNAVE en la que se intercambiaron aspectos técnicos con relación a la declaración de los datos "Valor FOB", "Flete" y "Seguro" en el MIC/DTA fluvial, analizando los diversos aspectos logísticos y modalidades inherentes al comercio internacional. Las delegaciones continuarán con su análisis interno.

Se adjunta el Acta del Grupo de Trabajo como **ANEXO X**.

10. Intervenciones para mejorar las condiciones de navegabilidad en la Hidrovía

En cumplimiento del artículo 5 del Reglamento Interno, inciso c), de llevar información actualizada sobre las materias reguladas en el Acuerdo, entre otras, sobre el estado de navegabilidad del río, y el inciso d) llevar estadísticas de carga y toda otra información que sea necesaria para el buen funcionamiento de la Hidrovía; la Delegación del Paraguay informó sobre los proyectos, estudios y obras emprendidas y sufragadas por el Estado paraguayo para garantizar la navegabilidad en la Hidrovía Paraguay-Paraguay, específicamente, en cuanto a: Campaña de dragado del Río Paraguay 2023 – 2025, gracias a la cual se pudo llevar adelante dragados en pasos críticos puntuales durante el mes de enero de 2023; Iniciativa "Propuesta de Vía Navegable por el Río Paraguay Tramo Norte Asunción – Apa"; Proyecto Plan Maestro para la Navegabilidad del Río Paraguay (USACE).

La Delegación Argentina informó acerca de la reciente implementación de la RES. SENASA N° 708/2022 del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria – SENASA- que regula la aptitud de bodegas de buques y barcazas previo a la carga de los mismos.

La Delegación Argentina informó acerca de la reciente implementación de la RES. SENASA N° 708/2022 del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria – SENASA- que regula la aptitud de bodegas de buques y barcazas previo a la carga de los mismos. Dicha aptitud de bodegas está realizada por Entidades Certificadoras, registradas, habilitadas y supervisadas por SENASA. Estas pueden ser realizadas en RADA, por tal motivo el SENASA presta especial atención a que los verificadores de bodegas sean aquellos habilitados para operar en la República Argentina.

En cuanto al Tránsito Internacional, mencionó el régimen específico y normativa Mercosur como así también la NIMF25, que establece la intervención del SENASA en dicha metodología atento al peligro de que la mercadería, que mayoritariamente provienen de los países limítrofes, pueda contener plagas y enfermedades ausentes en la República Argentina que afecten el status fitosanitario de esta, así también como la presencia de eventos genéticos no autorizados en la República Argentina.

La Delegación de Bolivia refirió que desde la gestión 2022 – 2023, el Servicio Nacional de Hidrografía Naval de ese país realizó trabajos puntuales en los accesos a los puertos ubicados en el Canal Tamengo, reiterando la importancia de la liberación de obstáculos en la Hidrovía para cumplir con el espíritu del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, considerando la relevancia que ese gobierno ha otorgado al fortalecimiento de la presencia y uso de la Hidrovía Paraguay Paraná como alternativa concreta de integración al Atlántico.

Para ello, se puso en conocimiento que Bolivia a través del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, está realizando las gestiones para viabilizar el desarrollo de los estudios de “Mejoramiento en la Navegabilidad e Infraestructura Portuaria en el Sistema Tamengo”, así como del “Canal de Navegación Interior Puerto Busch – El Puquio”, en zonas de influencia de la Hidrovía Paraguay – Paraná.

Se resaltó la reactivación del trabajo bilateral con la República Federativa del Brasil para retomar el tratamiento de los temas comunes en la Comisión Mixta Boliviano-Brasileña para el canal Tamengo.

11. Establecimiento de una tarifa de peaje para el transporte internacional en el tramo del Río Paraná comprendido entre el Puerto de Santa Fe y la Confluencia con el Río Paraguay

Las Delegaciones de Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay manifestaron su grave preocupación por el peaje establecido por Argentina. Recordaron, una vez más, que este ha sido implementado unilateralmente al margen de las disposiciones reglamentarias que establecen la obligación de los Estados de mantener a la Comisión del Acuerdo informada de toda medida legislativa, administrativa o judicial implementada en los Estados Miembros que tenga efecto sobre la aplicación del Acuerdo a fin de que dicha Comisión pueda evaluar su alcance y formular propuestas vinculadas a ellas.

Coinciden en la necesidad de analizar la información técnica proporcionada por la Delegación Argentina, circulada a través de la Secretaría de la Comisión por nota SEC/CA/30/2023, del 16 de mayo de 2023, a fin de su evaluación conjunta en el ámbito de la Comisión del Acuerdo en un plazo no mayor de 15 días.

Las Delegaciones de Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay reafirman la solicitud a la República Argentina de suspender la aplicación de las Resoluciones 625/2022 y 1023/2022 de su Ministerio de Transporte, hasta tanto se agote el tratamiento del asunto en el ámbito intergubernamental de la HPP y se adopten las medidas necesarias para garantizar la libertad de tránsito de las embarcaciones de sus respectivas banderas, en apego con el espíritu del Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP que reconoce la libertad de navegación.

Sostienen que la aplicación del peaje significa una afectación directa a los agentes económicos que utilizan la HPP, específicamente los buques de sus respectivas banderas y respectivos usuarios, que hasta la fecha ya ocasionó perjuicios

económicos considerables al comercio en la HPP y que tendrán que ser cuantificados a efectos de su eventual compensación.

La Delegación Argentina reiteró que, en ejercicio de sus potestades en el tramo de soberanía exclusiva del río Paraná y respetando todos los compromisos internacionales asumidos con los países integrantes de la Cuenca, ha establecido el cobro de una tarifa de peaje en el tramo Santa Fe – Confluencia (como ya lo hace en el tramo al sur de Santa Fe) cuyo único objetivo es la contraprestación del servicio de dragado y balizamiento que allí ya se realiza.

Señaló que no resulta posible suspender el cobro del peaje en la vía fluvial y que el mismo tiene por objetivo financiar las inversiones efectivamente realizadas desde el año 2010 a costa del Estado Argentino. El Estado invierte todos los años en ajustar periódicamente las señales y la traza en función de los cauces para mantener una vía navegable competitiva y eficiente ajustada a estándares de seguridad internacional para la navegación.

Indicó además, que las obras permiten un transporte sustentable, una navegación más segura, de 24hs todo el año y la inclusión progresiva de puertos que todavía no se encuentran alcanzados por los beneficios de modernización de la vía de navegación troncal. Diferentes informes de organismos internacionales describen que la falta de inversión permanente limita el tráfico, especialmente el nocturno y la previsibilidad en los calados navegables.

Sostuvo que el cobro del peaje en el tramo Santa Fe- Confluencia no afecta de modo alguno la libertad de navegación, ni los tratados internacionales firmados por el país en dicha materia. No es tampoco discriminatoria, ya que se aplica a todos los buques sin importar su nacionalidad.

La Delegación de Argentina precisó que las sumas percibidas por el cobro del peaje servirán para el mantenimiento de las obras y podrán ser aplicadas, asimismo, a proyectos adicionales que mejoren el control de la seguridad de la navegación y el cuidado del medio ambiente, clave para disminuir los riesgos de los posibles pasivos ambientales que el transporte de combustible y otros productos pueden generar.

Finalmente, la Delegación argentina reiteró su disposición de complementar la información técnica proporcionada, a través de un punto focal a ser designado en la brevedad posible, de la que puedan surgir alternativas.

Las Delegaciones acordaron convocar la LVIX Reunión tentativamente el 5 de junio de 2023 en Buenos Aires, República Argentina, a efectos de maximizar esfuerzos en el tratamiento del tema en el ámbito de la CA. Asimismo, comprometieron la participación presencial de los funcionarios técnicos de sus respectivas instancias competentes.

12. Propuesta de reorganización de los Grupos de Trabajo de la CA

La Presidencia Pro Tempore – Delegación de Uruguay reiteró la propuesta de implementar un sistema de rotación periódica de las coordinaciones de los Grupos de Trabajo en coincidencia con el ejercicio de la PPT en la Comisión. Las delegaciones de Bolivia y Paraguay apoyan la propuesta.

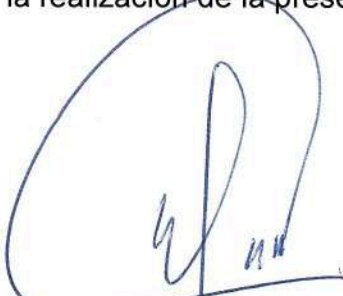
En base a dicha propuesta, se encomendó a la Secretaría la elaboración de alternativas de reorganización de la coordinación de los Grupos de Trabajo, en consulta con los coordinadores.

Agradecimiento

Las Delegaciones de la República Argentina, del Estado Plurinacional de Bolivia, de la República Federativa del Brasil y de la República del Paraguay expresaron su agradecimiento a la Delegación de la República Oriental del Uruguay, especialmente a las autoridades del Ministerio de Transporte, por la organización, la cálida recepción y acogida que dispensaron durante la realización de la presente reunión.



REPÚBLICA ARGENTINA



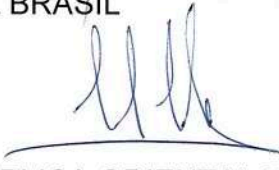
ESTADO PLURINACIONAL DE
BOLIVIA



REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL



REPÚBLICA DEL PARAGUAY



REPÚBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY