

PROYECTO DE LEY
CREACION DE POLICIA DE HIDROVIA

EL HONORABLE SENADO Y LA HONORABLE CÁMARA DE
DIPUTADOS DE LA NACION, SANCIONAN CON FUERZA DE

L E Y:

Artículo 1º: Crease la Policía de la Hidrovia Paraná-Paraguay-Del Plata (P.H.) que funcionara de acuerdo a lo establecido en la presente ley.

Artículo 2º: La Policía de Hidrovia dependerá del ENTE NACIONAL DE CONTROL Y GESTIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE creado por Decreto de Necesidad y Urgencia Decreto 556/2021 del Poder Ejecutivo Nacional que será su única autoridad de referencia, sin perjuicio de su relación con otras autoridades por delegación de competencias.

Artículo 3º: La Policía de Hidrovia ejerce el servicio de policía de Seguridad de la navegación; la jurisdicción administrativa de la navegación en el ámbito geográfico de la Hidrovia. Dentro de la misma zona ejerce las funciones establecidas por el Código Aduanero, elevando las actuaciones a la autoridad respectiva. Ejerce

además el control de la actividad financiera referida a la carga transportada en la Hidrovia. La reglamentación establecerá los procedimientos y relaciones con otros organismos con competencia general en la materia a fin de adecuar su accionar. A todos los efectos su actuación se entiende como competencia delegada sin alterar los procedimientos.

Artículo 4°: La Policía de Hidrovia tiene entre sus cometidos ejecutar acciones tales como: fiscalizar de manera integral las áreas física y territorial de la Hidrovía; relevar las obras e infraestructura portuaria del Sistema de Navegación Troncal del Río Paraná y coordinar las tareas del órgano de contralor con aquellas que competen a las autoridades provinciales y departamentales. Se establece como sede central de la Policía de la Hidrovia la ciudad de ROSARIO Provincia de Santa Fe y delegaciones permanentes en las provincias en los Puerto que se designe por su importancia y/o ubicación geográfica estratégica

Artículo 5°: Tendrá también el propósito de obtener datos permanentes a ser compartidos por: UIF, AFIP, Dirección General de Aduanas, Ministerio de Seguridad de la Nación, Prefectura Naval Argentina, Ministerio de Transporte, a través de su Secretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, Ministerio de Agricultura, INTA, Servicio de Hidrografía Naval, Servicio Meteorológico Nacional, ANMaC y demás organismos con incumbencia en la materia.

Artículo 6°: La Policía de Hidrovia tendrá a su cargo el Registro Nacional de Puertos Públicos y Privados y el control de las habilitaciones en su zona de competencia, de acuerdo a lo establecido en la presente.

Artículo 7°: La Policía de Hidrovia suscribirá convenios de cooperación con las provincias propietarias del recurso natural sobre los cuales cumple sus funciones, de acuerdo a lo establecido por el art. 124° de la Constitución Nacional.

Artículo 8°: Los recursos obtenidos como consecuencia o en ocasión de las funciones de la Policía de Hidrovia, serán utilizados en tecnología para el mejoramiento del servicio y gratificaciones al personal en partes iguales al término de cada ejercicio.

Artículo 9°: El Personal de la Policía de Hidrovia será integrado por las transferencias de los organismos citados en el artículo 5° del presente a propuesta del Ente Nacional de Control y gestión de la Vía Navegable sin perjuicio de las contrataciones por cuestiones operativas que realice la propia institución.

Artículo 10°: La Policía de Hidrovia comprobará la veracidad o la exactitud de toda información, documento o declaración en caso que se tengan motivos para dudar de la veracidad o exactitud del valor declarado.

Artículo 11°: Es también responsable, dentro del ámbito de competencia, de evitar la inmigración ilegal y el tráfico ilegal. Debe garantizar la seguridad de la navegación y de las actividades náuticas (pesca, turismo, explotación petrolera), participar en acciones de búsqueda rescate, velar por los recursos naturales, el combate de la pesca ilegal, y la contaminación . Mantiene servicios científicos de apoyo a la investigación y divulgación hidrográfica y climatológica.

Artículo 12°: La Policía de Hidrovia elevará al Consejo Directivo del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable un informe anual de sus actividades y proyecciones aconsejando las medidas que estime necesarias.

Artículo 13°: De forma.

FUNDAMENTOS

La Hidrovia Paraguay-Paraná es una vía fluvial que conecta cinco países y tiene en total 3.442 kilómetros, comprende también el tramo de Santa Fe al Océano, que incluye la sección inferior de esa Hidrovia junto a los canales del Río de la Plata hasta el “Pontón Recalada”, que es el punto frente a Montevideo desde donde los barcos se lanzan a navegar hacia aguas abiertas.

La Hidrovia argentina tiene una extensión de 1240 kilómetros y atraviesa distintos puertos de Misiones, Corrientes, Santa Fe, Entre Ríos, Chaco, Formosa y Buenos Aires, bañados por los ríos Paraná y Paraguay. Por allí circula todo tipo de mercaderías y es uno de los mayores canales de tránsito fluvial del país, tanto legal como ilegal. En 2017 el número de buques aguas arriba fue de 12.152, mientras que aguas abajo fue de 12.526.

En el texto primigenio de la Constitución traía referencias al agua, si bien, sólo con respecto a la navegación (arts. 12, 14, 20, 75, inc. 10, 13 y 18, 116 y 125 en su redacción actual). Es decir que la constitución anterior a la reforma de 1994 no se refería al agua en sí, sino más bien a uno de los tantos usos de que esta es susceptible, más precisamente el uso para la navegación. Mathus Escorihuela al comentar la relación del Derecho de Aguas con el Derecho Constitucional señala que “La Constitución contiene normas específicas relativas a las aguas; por ejemplo, los arts. 12 y 14 aluden a la libre navegación de las aguas públicas; el art. 75 contiene entre las atribuciones del congreso la de reglamentar la libre navegación de los ríos interiores (inciso 10), regular el comercio internacional e interprovincial (inciso 13) y promover la constitución de canales navegables (inciso 18 en concordancia con el art. 125). El art. 121 establece la distribución de competencias entre la Nación y las Provincias”. Con la reforma Constitucional se le otorga al agua una tutela de rango constitucional, aunque de modo indirecto, en tanto se trata de un recurso natural constitutivo del ambiente.

Con fecha 28 de agosto de 2020 se suscribió el Acuerdo Federal Hidrovia entre el MINISTERIO DEL INTERIOR, el MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO y el MINISTERIO DE TRANSPORTE, y las Provincias de BUENOS AIRES, CHACO,

CORRIENTES, ENTRE RÍOS, FORMOSA, MISIONES y SANTA FE (CONVE-2020-58867791-APN-DGD#MTR).

El Decreto 556/2021 del Poder Ejecutivo Nacional establece que “en atención a los intereses públicos involucrados resulta esencial establecer mecanismos de participación y trabajo conjunto con las distintas jurisdicciones, así como con las usuarias públicas y privadas y los usuarios públicos y privados que permitan no solo capitalizar la experiencia anterior, sino planificar las mejoras para un desarrollo integral y sustentable, el abaratamiento de los costos, la modernización del sistema portuario y la integración con las demás modalidades de transporte. Que el fortalecimiento de las políticas en materia de manejo de las vías navegables es un objetivo prioritario del PODER EJECUTIVO NACIONAL y fomenta la concurrencia de actores públicos y privados y actoras públicas y privadas para su desarrollo, modernización y explotación, de modo de responder en forma adecuada a las necesidades productivas y de desarrollo económico federal de la REPÚBLICA ARGENTINA-“.

Por eso a los fines de mantener un desarrollo federal de las vías navegables de la REPÚBLICA ARGENTINA, conforme lo dispuesto por el artículo 42 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL y atendiendo al carácter estratégico de la vía navegable troncal, es necesario prever las medidas de contralor y crear un organismo que cumpla dichas funciones y reconocer participación en aquel a las provincias correspondientes en cada caso, con un diseño moderno y federal que responda a las necesidades de la Nación.

Por ese se creó el ENTE NACIONAL DE CONTROL Y GESTIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE ejercer las delegaciones e instrucciones asignadas al MINISTERIO DE TRANSPORTE por el artículo 1° del Decreto N° 949/20.

Otros países con gran disponibilidad hídrica, como Brasil y Colombia, han adoptado la cuenca hidrográfica como unidad de gestión o por no coincidir con los límites político-administrativos tradicionales. Sin embargo, es la solución que en mayor medida

resuelve los problemas generados en la cuenca. Se toma a la cuenca del río Alto Lebrija en Colombia y las cuencas de los ríos Piracicaba, Capivari y Jundiaí, en Brasil, como ejemplos para un mejor entendimiento de la solución propuesta. (La gestión del recurso hídrico en Brasil y Colombia, una comparación de sus instrumentos Luis Fernando Murillo-Bermúdeza, c, Ana Elisa Silva de Abreub).

Aprovechando la creación del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable, cuyas competencias están determinadas por los Arts., 2, 3 y 4 del Decreto 556/2021 del Poder Ejecutivo Nacional resulta oportuno proponer la creación de una Policía de la Hidrovia, concentrando competencias de vigilancia en distintos aspectos como dependiente del Ente citado a fin de tener además de competencias reglamentarias, una autoridad ejecutiva.

Se podría aprovechar parte del personal de Prefectura Naval Argentina, Aduanas, AFIP y otros órganos con actividad en el tema, para conformar una fuerza que ejerza todas esas competencias en forma conjunta en relación a la Hidrovia.

Las cargas más transportadas son la soja, el hierro y el combustible. Se calcula que el año pasado navegaron por esas aguas un total de U\$D 3.471.749.849,85 en concepto de mercancías legales. Por eso, el objetivo del plan es disponer de forma permanente un circuito de operaciones policiales que ayuden a controlar la porosidad que existe dentro de la extensa Hidrovía y brindar seguridad a los buques de carga con la implementación de nuevas tecnologías.

En el período 2011-2020 se encontró una diferencia de casi 10.000 millones de dólares entre las exportaciones de porotos y subproductos de soja, granos de maíz, harina y grano de trigo registrado por Indec y aquellas declaradas por las aduanas de los países que reciben la mercadería. Otro informe señala que considerando el valor total anualizado de las exportaciones de estos productos para la última década, la sumatoria del valor anualizado (2011-2020) es de 39.434 millones de dólares de acuerdo a Indec.

Mientras que, al observar la suma del valor declarado por las aduanas de destino el valor total declarado asciende a 49.220 millones de dólares. Sólo en 2020 la diferencia total entre el valor declarado a la salida de las aduanas argentinas y el declarado al ingreso de las aduanas de destino suma 896 millones de dólares.

De acuerdo a la Unidad de Información Financiera (UIF), el contrabando de granos y otros productos no es nuevo en Argentina; pero es más habitual descubrirlos en el transporte carretero, mientras que, siendo que el transporte fluvial es de mayor volumen y más discreto, predomina el silencio sobre estas actividades.

Se ha explicado cómo se produce el contrabando de soja a través de barcazas paraguayas: "Las barcazas salen de Asunción con media carga de mezcla de soja paraguaya y argentina. En su trayecto por la hidrovía van cargando más y más soja argentina hasta completar su capacidad. El contrabando por agua se hace a través del traspaso de carga desde buques argentinos o puertos que no están habilitados hacia las barcazas cargueras de los buques remolcadores paraguayos. Los puertos clandestinos están ubicados estratégicamente en los terrenos bajos de la hidrovía. El fin de la maniobra es hacer pasar soja argentina por paraguaya porque en el país limítrofe no se pagan retenciones a las exportaciones de granos".

"Cuando esta caravana fluvial llega a Rosario, gran parte de la soja que se exportará como paraguaya, en realidad fue cosechada en la Argentina. Cada comparsa es propulsada por un potente remolcador de bandera paraguaya que recorre toda la hidrovía sin ningún control, ni de Prefectura, ni de aduanas, ni de AFIP, ya que por su bandera extranjera y el amparo de los tratados internacionales de navegación no pueden ser abordadas, excepto por cuestiones de seguridad náutica. El único control de cargas se le puede hacer en el puerto de San Lorenzo, o sea cuando llegan a destino y ya no se puede discriminar entre granos originales y granos contrabandeados".

Frente a este cuadro de situación, Proyecto Económico propone, entre otros puntos, implementar la administración y control estatal de la Hidrovía, la creación de un órgano de control sobre prácticas ilícitas y, también, de una base federal que centralice la información económica y financiera acerca de los puertos públicos y privados habilitados, embarcaciones en operaciones, zonas de producción, procesamiento a transporte, con el objetivo monitorear y controlar el tráfico comercial, así como al tráfico ilícito. También pide mejorar los procedimientos de fiscalización aduanera en los puertos privados.

Atento a las razones invocadas, someto al Honorable Cuerpo Legislativo el Proyecto de Ley adjunto, solicitando su oportuna aprobación.

Saludo a Uds. con distinguida consideración

Diputado Manuel Ignacio Aguirre