



CPTCP AM 077/2019

PRESENTACION

SEAN PATRICK SMITH, PRESIDENTE DE LA C.P.T.C.P.

LIII REUNION DE LA COMISION DEL ACUERDO

Buenos Aires, 14 y 15 de Noviembre de 2019

Agradecemos la usual gentileza de las autoridades de la Comisión del Acuerdo y del CIH, de permitirnos participar de esta Reunión.

Tal como lo adelantamos en nuestro formulario de solicitud de participación, queremos referirnos a una serie de inconvenientes técnicos y operativos que hoy se atraviezan en la Hidrovía.

A) INSPECCIONES E INTERVENCIONES:

Reiteramos, una vez más, nuestra aspiración de simplificar los procedimientos, para que se ajusten a las normas del Acuerdo de la Hidrovía, especialmente si se considera que los convoyes recorren siempre el mismo circuito. En lo inmediato solicitamos que Argentina se limite a cumplir la Disposición OYDE, UR9, N°. 9/17 sobre Inspecciones Extraordinarias, dado que las mismas se repiten aún antes de los seis meses libres previstos para una inspección adicional.

A.a) INTERVENCION EN ADUANA DE CORRIENTES.

Una vez más, debemos reiterar que los Artículos 18 y 19, del CAPITULO VIII, del primer Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros (ALADI/AAP/A 14TM/5.1 07/07/92), son cristalinamente claros, respecto a los procedimientos a seguir por las Aduanas intervinientes.

Por lo que no se justifica la intervención de la Aduana Argentina en la zona de Corrientes, deteniendo el tráfico de convoyes, lo que no se



hace con buques oceánicos al momento de entrar en aguas jurisdiccionales Argentinas.

B) DOCUMENTOS ADUANEROS

- MIC/DTA:

Conforme a lo que ya hemos expuesto, apoyamos todo intento de simplificar la documentación de embarque y de transbordos, vía digitalización de los mismos, así como la reducción de pasos administrativos, sin embargo notamos que existe una iniciativa de modificación del MIC/DTA, que no se alinea con los términos del Acuerdo de la Hidrovía.

Según la normativa del Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros, por unidad de transporte debe entenderse un convoy conformado a tal efecto y de hecho, en el transporte de grandes volúmenes a granel, el convoy representa una unidad que facilita la comercialización de productos de bajo valor unitario.

En razón de lo expuesto, la intención de exigir la emisión de un MIC/DTA por cada barcaza componente de un convoy, sólo encontraría justificativo para el caso en que dicho convoy fuera conformado por diferentes contratos de transporte, cubriendo variadas operaciones comerciales y/o distintos productos.

*Asimismo, con respecto a la carga contenerizada, se manejan aproximadamente entre 50 a 150 conocimientos de embarque por barcaza y toda la información ya figura en el B/L Fluvial y el manifiesto que lo ampara, por lo que se repetiría en el MIC/DTA.

*Los transportistas de carga contenerizada realizan la declaración de manifiesto anticipado a la Aduana Argentina de acuerdo a la Resolución General AFIP N1 4278/2018 sin inconveniente. Por lo tanto, debería admitirse para ese sector mantener el proceso actual de la declaración electrónica con los datos que hoy se declaran, más la utilización del conocimiento de embarque, que se complementa con el manifiesto de carga, dado que en su enorme mayoría se trata de carga que se manipula en calidad de tránsito hacia o desde destinos de ultramar.



C) TAMAÑO DE CONVOY TRAMO S. LORENZO KM. 238 (navegación 290 x 65 mts)

Estamos trabajando en la implementación y coordinación de un Estudio que dé soporte técnico tanto a la dimensión cómo a las exigencias de potencia.

Intentamos aprovechar la inversión que haremos en el mismo, agregando simulaciones y análisis técnicos que permitan determinar con la mayor certeza posible, una relación carga/potencia que refleje la realidad de las operaciones que hoy se llevan a cabo en la HPP y establezcan límites realistas a la navegación en su curso.

D) BAJANTES:

La coordinación entre autoridades, concesionario y usuarios, permitió resolver, con bastante rapidez y eficiencia el nudo que se había generado en la zona de los kms 778 al 753 del Río Paraná, generado por la bajante de este Río y los consabidos cambios de curso de los canales navegables que regularmente, son “testeados” por las tripulaciones de los convoyes que navegan en la zona.

E) PROCEDIMIENTOS DEL MAPA PARA QUE FACILITEN LA EMISION DE CERTIFICADOS FITOSANITARIOS PARA MERCADERÍA EN TRANSITO:

Continuamos observando una preocupante resistencia de la burocracia del MAPA a poner en valor lo acordado dentro del COSAVE en Marzo de 2017, poniendo en riesgo el interés de los productores de Mato Grosso do Sul y las importaciones que se están concretando en Puerto Murtinho.

Necesitamos el apoyo de ésta Comisión para activar el enorme potencial, que hoy está durmiendo en los legajos oficiales en Brasilia.



F) RIOCON II – BARCAZAS TANQUE:

Celebramos la conclusión de las negociaciones y la aprobación del nuevo texto RIOCON II que destraba una situación que no se justificaba y otorga un horizonte de certeza al sector de líquidos que ha mostrado gran dinamismo en los últimos tiempos.

G) CANAL TAMENGO, BOLIVIA

Solicitamos facilitar los canales de negociación entre Bolivia y Brasil para reactivar el Comité del Sistema, Tamengo a los efectos de solucionar los problemas de navegación en este Canal, cómo lo son la Toma de Agua (que restringe la navegación a 1 o máximo 2 barcazas por convoy), La roca marina Gatas (que impide navegación con aguas bajas y condiciona calados 'normales'), y los afluentes de la Laguna Cáceres (ríos Tuyuyú y Sicuri).

Muchas gracias,