

CPTCP AM 025/2019

**PALABRAS DEL PRESIDENTE DE LA C.P.T.C.P., SEAN SMITH**

**LI REUNION DE LA COMISION DEL ACUERDO**

**Asunción, 28 y 29 de Marzo 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.

- 1) **CONTROLES Y PROCEDIMIENTOS ADUANEROS:** Apoyamos todo intento de simplificar la documentación de embarque y de transbordos, vía digitalización de los mismos y 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.

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.

## 2) INSPECCIONES:

Aspiramos a la simplificación de procedimientos, 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, Nº. 9/17 sobre Inspecciones Extraordinarias, dado que las mismas se repiten aún antes de los seis meses libres previstos para una inspección adicional.

- 3) **NARCOTRAFICO:** Nuestro sector desaprueba todo tipo de acción ilícita en la Hidrovía y así lo ha demostrado trabajando en la prevención de este delito, implementando procedimientos y protocolos, dirigidos a combatir cualquier amenaza al transporte fluvial, lo que incluye, acuerdos de cooperación con las autoridades competentes del sistema fluvial.

Estamos a disposición de las autoridades de los cinco países para avanzar en acuerdos y protocolos que garantizan logros efectivos en la lucha común contra el narcotráfico.

Nuestra propuesta es que dentro de la Comisión del Acuerdo se discutan las soluciones y procedimientos que faciliten el comercio.

- 4) **PROCEDIMIENTOS DEL MAPA PARA QUE FACILITEN LA EMISION DE CERTIFICADOS FITOSANITARIOS PARA MERCADERÍA EN TRANSITO:** En un momento particularmente difícil del negocio de transporte fluvial, vemos que, un potencial flujo de cargas, al alcance de la mano, como es el del transporte de maíz y otros productos agrícolas del sur del Estado de Mato Grosso do Sul, se encuentra imposibilitado para acceder a la HPP, en razón de una inexplicable demora del MAPA, de aceptar la normativa aprobada por el Comité Directivo de COSAVE, integrado por los Directores de la ONPF, que establece poder trasbordar (con depósito previo o directamente) la mercadería sin necesidad de la "nacionalización"; razón por la cual el país de trasbordo no puede emitir ninguna certificación para el país de destino final; únicamente le asegura



al país exportador el embarque final de la mercadería mediante un documento entre ambos (país de origen y país de trasbordo).

Al respecto Brasil informó al COSAVE que esta modalidad no está contemplada en su normativa interna. Está en proceso de incorporación a su normativa. Adicionalmente, informa que por Ley Federal no podrán consignarse en el CF tratamientos fitosanitarios efectuados fuera del territorio nacional. No obstante, sería posible de realizarse el tratamiento fitosanitario en el país de trasbordo, que el mismo sea avalado o certificado por la autoridad de dicho país, no pudiendo constar en el CF emitido por la ONPF de Brasil."

El actual incremento de las cargas de soja del mismo origen (Estado de MS), con destino a molienda en Fábricas de Aceite, sobre el Paraná Inferior, que no requiere de la emisión de dicho Certificado, cubriendo un destino final, es prueba evidente de lo que se les está privando, a los productores de Maíz (u otros productos agrícolas) de dicho Estado.

- 5) SECCIONES NACIONALES:** Los operadores de la Hidrovía, actualmente no cuenta con un despacho directo para presentar sus reclamos operativos y de situaciones emergentes, en cada país, tal cual se había establecido en la 1ª Reunión de la Comisión del Acuerdo, celebrada el día 27 de Julio de 1995, en la ciudad de San Pablo, Brasil.

Por el momento las Reuniones de la Comisión del Acuerdo, es el único lugar en el cual podemos plantear nuestros problemas.

Las dificultades operativas necesitan rápida respuesta, por lo que le reiteramos la necesidad de que se establezcan las Secciones Nacionales, previstas por ese Organismo.

## 6) REGULACION BARCAZAS TANQUE:

Valoramos la Prórroga por dos años de la regulación de barcasas tanque que transportan aceite vegetal y esperamos que el nuevo RIOCON II prevea la autorización para continuar operando para aquellas barcasas que de construcción anterior a la nueva norma en tanto sean debidamente inspeccionadas y certificadas. Esto es fundamental para las industrias Paraguayas y Bolivianas.

Saludos,