

PARLAMENTO DEL MERCOSUR

MERCOSUR/PR/PROYECTO DE RECOMENDACION N° 03/2017

Propuesta de Recomendación para reformar el "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra", suscrito el 26 de junio de 1992

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto, el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) suscrito con las Repúblicas de Bolivia, Federativa del Brasil, Paraguay y Oriental del Uruguay (de Santa Cruz de la Sierra, suscrito el 26 de junio de 1992). El Plan de Cooperación y asistencia recíproca para la Seguridad Regional en el Mercosur del 23/07/98 y el acuerdo AAP.A14TM N° 5 - Reglamento 10.

CONSIDERANDO:

Que para la concreción del proceso de integración regional es necesario contar con servicios de transporte y comunicaciones eficientes y adecuados a los requerimientos actuales del comercio y el desarrollo;

Que la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) constituye un factor de suma importancia para la integración física y económica de los Países de la Cuenca del Plata;

Que el desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) crea una comunidad de intereses que debe ser apoyada en forma adecuada, eficaz y mancomunada, basada en la igualdad de derechos y obligaciones de sus países ribereños;

Que los tratados enunciados sostienen el principio de la libre navegación de los ríos de la Cuenca del Plata, establecido por los países ribereños de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) en sus legislaciones y en los tratados internacionales vigentes;

Que en tal sentido los países han ratificado la importancia de coordinar las acciones de identificación de la producción e interdicción que tienen las nuevas rutas de narcotráfico que no coinciden con las tradicionales.

Que el Problema mundial de las drogas, que incluye el cultivo, tráfico ilícito de drogas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, el desvío de precursores químicos y demás delitos correlacionados, son un desafío en términos de responsabilidad compartida.

Que la cooperación internacional debe incluir los nuevos problemas identificados en la región, que se revelan como acuciantes para nuestros pueblos.

Que la relevancia que tiene el abordaje regional del problema vinculado a la producción, el tráfico ilegal y consumo de pasta base de cocaína, y la necesidad de focalizar, identificar y cooperar a



**PARLAMENTO DEL
MERCOSUR**

Provincia de Corrientes, Argentina

SECRETARÍA DE
DIRECCIÓN
MAR. 2017
MEP/34/2017

niveles bilaterales y regionales para abatir este fenómeno que tiene graves repercusiones en nuestros pueblos, fundamentalmente en los sectores más vulnerables agudizando los niveles de exclusión social.

POR ELLO:

EL PARLAMENTO DEL MERCOSUR RECOMIENDA AL CONSEJO DE MERCADO COMÚN PARA SU CONSIDERACIÓN Y TRATAMIENTO LO SIGUIENTE:

Art. 1 - Se exhorte a través del CMC a los Estados partes del Mercosur a modificar el , Artículo 19. del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) suscripto con las Repúblicas de Bolivia, Federativa del Brasil, Paraguay y Oriental del Uruguay . (Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, suscrito el 26 de junio de 1992)

Art. 2 - Se proponga la reforma del acuerdo AAP.A14TM Nº 5 - Reglamento 10 (RECONOCIMIENTOS, INSPECCIONES Y CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA EMBARCACIONES DE LA HIDROVIA).

Art. 3 - Dirigirse a la Comisión de Asuntos Interiores, Seguridad y Defensa de este Parlamento, para que sirva informar a este Honorable cuerpo acerca de los siguientes interrogantes, que guardan relación con los controles efectuados respecto del tráfico ilegal de estupefacientes a través de la "Hidrovía Paraguay - Paraná":

a) Indique si existen tareas de coordinación efectiva entre las Aduanas de los países firmantes del acuerdo de Hidrovía, con el objeto de garantizar una adecuada vigilancia del tránsito fluvial;

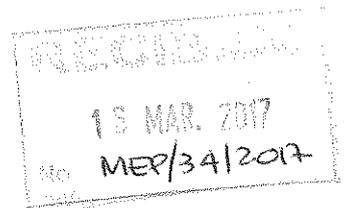
b) Indique si actualmente en la Provincia de Corrientes, Argentina se realiza el seguimiento de barcas, buques y demás tipo de embarcaciones que circulan por la Hidrovía Paraná-Paraguay.

Art. 4 - Por los motivos expuestos solicitamos a nuestros pares de los distintos países nos acompañen con la aprobación del presente Proyecto de recomendación que se acompaña.

Montevideo, 15/03/17.

FUNDAMENTOS

La Hidrovía Paraguay-Paraná -que se extiende desde Puerto Cáceres, perteneciente a Brasil en el extremo norte y Puerto Nueva Palmira, perteneciente a Uruguay en el extremo sur- es la principal vía fluvial de la Argentina y una de las más importantes de todo el mundo. La mitad de su extensión pertenece a la Argentina. A través de la misma circula diariamente una vasta cantidad de barcos de gran calado que transportan productos y mercaderías de gran significado económico.



Tiene ventajas comparativas y competitivas a partir del recurso hídrico de los ríos Paraná y Paraguay, y sus afluentes en los países circundantes, ya que reduce significativamente los costos de transporte respecto de otros medios, incorporando zonas marginales al potencial productivo regional. Luego de la determinación de la factibilidad económica, técnica y ambiental, se creó el Comité Intergubernamental (CIH), a través del cual los países signatarios celebraron diversos convenios con organismos internacionales (BID, FONPLATA, PNUD, CAF) para la ejecución de estudios sobre la vía navegable.

Ello la transforma en un recurso estratégico, no sólo para los puertos y productores de la llamada Cuenca del Plata, sino fundamentalmente para la propia economía del Mercosur, en tanto de allí surge la provisión de divisas con más peso en el balance de nuestro comercio exterior. Vale destacar que por esta ruta transitan buques y barcazas con granos que concentran el 82% de las exportaciones de este sector. Es preciso agregar que este importante sistema fluvial es compartido por , Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, circunstancia que lo erige como un elemento de integración física y económica de toda la región sur del continente.

En la hidrovía se está transportando casi 20 millones de toneladas de carga y para el 2020 , según estadísticas y estudios realizados, van alcanzar los 50 millones de toneladas.

Indudablemente las hidrovías representan "una oportunidad para la integración nacional y continental. Sin embargo, la Hidrovía Paraguay-Paraná es al mismo tiempo un ámbito propicio para que operen las organizaciones vinculadas con el tráfico ilícito de estupefacientes, en la medida en que este importante corredor hídrico, por su conexión con el Atlántico, es una vía de acceso directo al resto del mundo. De este modo permite a quienes se dedican al comercio ilegal de narcóticos acceder al mercado europeo.

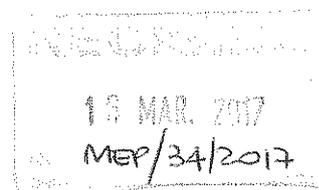
La difusión del informe anual de drogas de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) ubica a Argentina en el tercer lugar de los principales puertos de embarque de cocaína por detrás de Brasil y Colombia. No obstante, esto último no hace referencia a la producción de esta droga en nuestro país. Para elaborar ese ranking se tomó en cuenta la captura de drogas entre 2001 y 2012. En esas evaluaciones, realizadas por las autoridades de cada país, se hizo referencia en repetidas oportunidades a la Argentina como lugar de despacho de los cargamentos de cocaína.

Lo anteriormente expuesto puso de relieve el deficiente control fiscal sobre los puertos de la hidrovía.

En este sentido, la Auditoría General de la Nación (AGN) de Argentina elevó a la AFIP un documento con duras conclusiones luego de inspeccionar los muelles de Buenos Aires, Campana y San Lorenzo.

Según un informe de la Auditoría General de la Nación de la Argentina, existen limitaciones para controlar los convoyes de barcazas o los buques en general, dado que para ello se necesita de una orden judicial para inspeccionarlos y de colaboración de las Fuerzas de Seguridad para abordarlos, y adicionalmente, la Dirección General de Aduanas no posee medios propios adecuados para este tipo de operativos (lanchas rápidas u otro tipo de embarcación).

Por otra parte, para hacer posible el eventual control, se requiere que el convoy circule por la parte del río nacional y que no detenga su marcha, con la agravante de que no es posible hacerlos retornar al puerto o muelle. Es decir, que si el Servicio Aduanero quisiera ejercer su derecho de visita o detecta el desvío de barcazas, no puede abordarlas ni hacerlas retornar sin la respectiva orden judicial y el apoyo de la Prefectura Naval del país.



Al existir un vacío normativo en materia de operaciones que cursan por la Hidrovía en la Argentina. El Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía no se encuentra reglamentado, por lo que es prácticamente inaplicable. Esta circunstancia hace imposible que el Servicio Aduanero pueda ejercer un control eficiente. No consta la existencia de aportes tanto por parte de los países signatarios del Acuerdo, ni de los organismos multinacionales o nacionales para superar estas falencias. Uno de los principales problemas radica en que el Acuerdo venció y algunos países miembros no hicieron la prórroga; quedando el accionar del Servicio Aduanero desamparado, motivo por el cual debe recurrir para reclamar el ejercicio del control a la vía judicial, por indicios (denuncias firmes, irregularidades observadas en el transporte, de difícil prueba.)

Por lo antes expuesto y detallando que la Ley Nº 24.385 se halla en vigencia pero no se encuentra reglamentada en la Argentina, queda un vacío de aplicación de los derechos y obligaciones, generando dificultades operacionales.

Al no estar reglamentada la normativa, no es posible contar con regímenes de garantías y sancionatorios aplicables a este tipo de operaciones. No se encuentran contempladas garantías aduaneras para las operaciones de Hidrovía en la normativa vigente

Por los motivos expuestos solicito a mis pares que me acompañen en el tratamiento y posterior aprobación del presente proyecto de recomendación.



DR. ALEJANDRO KARLEN

PARLAMENTARIO DEL MERCOSUR

ARGENTINA

13 MAR. 2017
MEP/34/2017