

ADDENDA

QUE SE ADICIONA AL MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UN PROGRAMA DE EXPORTACION DE CARNE DE BOVINO, MADURADA Y DESHUESADA ORIGINARIA Y PROCEDENTE DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, CON DESTINO A MEXICO.

ANTECEDENTES

- 1) El Memorandum de Entendimiento y Plan de Trabajo firmados el 30 de enero de 2006, por el Dr. Javier Trujillo Director en jefe del SENASICA y el Licenciado José Ignacio Korzeniak Embajador de la República Oriental del Uruguay en México, señalan que el producto debe cumplir, entre otros requisitos, el de ser originario y procedente de la República Oriental del Uruguay.
- 2) En las actuales condiciones, la logística de transportación marítima y aérea, no permite una travesía directa sin transbordos hasta el destino final (aeropuertos o puertos mexicanos habilitados) no existiendo alternativas disponibles de viaje directo.
- 3) El Uruguay regularmente envía sus embarques de carne con destino a Europa, Estados Unidos de América y otros, a través de líneas aéreas o marítimas mercantes con, por lo menos, un trasbordo.
- 5) La exportación de carne uruguaya a México hasta el momento de interrupción, en el año 2000, se realizó usando esta última modalidad.

CONSIDERANDOS

PRIMERO : Que en esta operativa cada contenedor como unidad de carga en todo momento mantiene las condiciones establecidas en el certificado: número de identificación, precinto de hojalata más el de seguridad de la agencia, colocado en la planta habilitada para exportar a México, lo que garantiza la trazabilidad del producto desde el punto de origen hasta la llegada al puerto mexicano, aún cuando exista trasbordo de los contenedores, siempre que conserven el precintado y flejado y los certificados correspondientes.

SEGUNDO: Que el o los barcos de transporte quedan establecidos en el "Bill of Loading" (recibo de carga con el detalle del número de los contenedores a bordo) que emite la agencia marítima.

TERCERO: Que el certificado establece: "que los vehículos o contenedores que transportan el producto, fueron flejados en la planta de origen y se mantuvieron flejados hasta su ingreso a México", lo que podrá constatarse a la llegada del embarque a su destino final respecto de cada contenedor.

CUARTO: Que este mecanismo de traslado de contenedores del puerto de origen a otro usado como concentrador de carga por las líneas navieras, para ser reembarcados hasta el puerto mexicano de destino, no supone apertura de los contenedores, ni alteración alguna de su contenido ni condiciones, lo que resultará verificable por los datos que asienten la autoridad uruguaya en presencia de los inspectores mexicanos que realizan el control de origen, y el que se realice en el puerto mexicano de destino.

QUINTO: Lo dispuesto por el párrafo sexto, numeral 6 del Memorando de Entendimiento: "Cualquier modificación al presente Memorando de Entendimiento, deberá ser acordada conjuntamente por ambas partes y asentada por escrito"

LAS PARTES ACUERDAN LA SIGUIENTE MODIFICACION :

Para la exportación de carne de bovino madurada y deshuesada originaria de la República Oriental del Uruguay con destino a México, se autoriza que los embarques marítimos, puedan trasbordarse o reacomodarse en un puerto intermedio, siempre que la trazabilidad del producto no se pierda; los mecanismos de verificación garanticen la inviolabilidad de los contenedores durante todo su trayecto, desde el origen hasta el puerto mexicano de destino y que dicha maniobra se realice en puertos marítimos ubicados en países reconocidos por México, como "Países Libres sin Vacunación", con la única excepción del puerto de Buenos Aires, Argentina, siempre y cuando, al momento del embarque, ese país no presente ningún foco activo de fiebre aftosa en su territorio, lo cual lo haría no elegible para los fines de la presente Addenda.

En el caso de trasbordo en el puerto de Buenos Aires, este deberá realizarse bajo la supervisión de personal oficial uruguayo, responsable, de ser el caso, de colocar un nuevo fleje cuando por razones de maniobras, u otra, se haya perdido el original. Este mismo personal será el único autorizado para anotar en el certificado oficial, las razones y el número del nuevo fleje colocado. Una copia de la relación final de número de contenedor y fleje respectivo deberá ser entregada por este personal al Coordinador mexicano del proyecto en el Uruguay, quien lo notificará de inmediato a la Coordinación del mismo en la Ciudad de México.



En el caso de transporte aéreo, sin detrimento de los demás requisitos señalados en la "Hoja de requisitos para la importación", este deberá ser realizado con una única escala, la cual deberá ser en un país reconocido por México como "Libre de fiebre aftosa sin vacunación".

Los destinos en México, para embarques aéreos, lo serán el Aeropuerto Benito Juárez de la Ciudad de México y el internacional de la ciudad de Cancun, Quintana Roo, México.

Se firma el presente en dos tantos en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los 20 días del mes de octubre del año de 2006.

POR LA PARTE MEXICANA

**EL DIRECTOR EN JEFE DEL
SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD,
INOCUIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA**



DOCTOR JAVIER TRUJILLO ARRIAGA

POR LA PARTE URUGUAYA

**EL EMBAJADOR EXTRAORDINARIO Y
PLENIPOTENCIARIO DE LA REPÚBLICA
ORIENTAL DEL URUGUAY EN MÉXICO**



**EXCMO. SEÑOR JOSE IGNACIO
KORZENIAK PASTORINO**

ANTECEDENTES

- 1) El Memorandum de Entendimiento y Plan de Trabajo firmados el 30 de enero de 2006, por el Dr. Javier Trujillo y el Embajador José Ignacio Korzeniak señalan que el producto debe cumplir, entre otros requisitos, el de ser originario y procedente de la República Oriental del Uruguay.
 - 2) En las actuales condiciones, la logística de transportación marítima no permite una línea directa sin transbordos hasta el destino final (Puertos mexicanos habilitados) no existiendo alternativas disponibles de viaje directo.
 - 3) El Uruguay regularmente envía sus embarques de carne con destino a Europa, Estados Unidos de América y otros, a través de líneas marítimas mercantes con, por lo menos, un transbordo, existiendo dos líneas que realizan dos transbordos.
 - 4) Es frecuente la utilización de “feeders” (barcos de menor tamaño que se utilizan para alimentar con carga a barcos de mayor parte) para el envío de mercadería transportada en contenedores. Es una práctica rutinaria para todos aquellos destinos que no tienen rutas directas. Es así que algunos Puertos de la Región (por ejemplo Buenos Aires, Río Grande, Santos, Kingston, etc.) son utilizados para realizar el tránsito de transbordos de estos contenedores. La maniobra consiste simplemente en la descarga del contenedor en el puerto de tránsito y la carga en el barco hará el trayecto hasta el destino final.
 - 5) Existen antecedentes de cargamentos de mercadería de origen vegetal embarcados en Uruguay que han usado el mecanismo “in bond” en el puerto de Buenos Aires con destino final a México.
 - 6) Por otra parte, la exportación de carne uruguaya a México hasta el momento de interrupción, se realizó usando esta modalidad.
-

CONSIDERANDOS

PRIMERO: Que en esta operativa cada contenedor como unidad de carga en todo momento mantiene las condiciones establecidas en el certificado: número de identificación, precinto de hojalata más el de seguridad de la agencia, colocado en la planta habilitada para exportar a México, y temperatura de transporte requerida.

La trazabilidad del producto desde el punto de origen hasta la llegada al puerto mexicano resulta constatable, aún cuando exista trasbordo de los contenedores, siempre que conserven el precintado y flejado y los certificados correspondientes.

SEGUNDO: Que el o los barcos de transporte quedan establecidos en el "Bill of Loading" (recibo de carga con el detalle del número de los contenedores a bordo) que emite la agencia marítima.

TERCERO: Que el certificado establece: "que los vehículos o contenedores que transportan el producto, fueron flejados en la planta de origen y se mantuvieron flejados hasta su ingreso a México", lo que podrá constatarse a la llegada del embarque a su destino final respecto de cada contenedor.

CUARTO: Que este mecanismo de traslado de contenedores del puerto de origen a otro usado como concentrador de carga por las líneas navieras, para ser reembarcados hasta el puerto mexicano de destino, no supone apertura de los contenedores, ni alteración alguna de su contenido ni condiciones, lo que resultará verificable por los datos que asienten la autoridad uruguaya y los inspectores mexicanos que realizan el control de origen, y el que se realice en el puerto mexicano de destino.

QUINTO: Lo dispuesto por el párrafo sexto, numeral 6 del Memorandum de Entendimiento: "Cualquier modificación al presente Memorandum de Entendimiento, deberá ser acordada conjuntamente por ambas partes y asentada por escrito"

**LAS PARTES ACUERDAN LA SIGUIENTE
MODIFICACION:**

Para la exportación de carne de bovino madurada y deshuesada originaria de la República Oriental del Uruguay con destino a México, se autoriza, por razones de logística portuaria de las líneas navieras mercantes, que los embarques puedan trasbordarse o reacomodarse en un puerto intermedio, siempre que la trazabilidad del producto no se pierda, y los mecanismos de verificación garanticen la inviolabilidad de los contenedores durante todo su trayecto, desde el origen hasta el puerto mexicano de destino