

CPTCP AM 048/2019

PRESENTACION

LII REUNION DE LA COMISION DEL ACUERDO

Montevideo, 24 y 25 de Julio 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:

Aspiramos a la simplificación de procedimientos, que se ajusten a las normas del Acuerdo de la Hidrovía, especialmente si se consideran 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.

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) CONTROLES Y PROCEDIMIENTOS ADUANEROS

1.- MIC/DTA:

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.

Conforme 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.

La comercialización de los grandes volúmenes transportados a granel, se facilita con la emisión de B/Ls que cubran la totalidad de un despacho.

Esos B/Ls, necesariamente hacen mención de las barcazas que conforman el convoy, de esta manera, todas las partes involucradas (vendedores, compradores, transportistas, aseguradoras, financiadores, aduanas, agentes marítimos, etc.) tienen conocimiento y seguimiento de la operación, tanto comercial, cómo de transporte y transbordos.

Los eventuales fraccionamientos que puede sufrir un convoy despachado bajo un contrato único de fletamento, responden a cuestiones operativas o reglamentarias referidas a la seguridad de la navegación y de las operaciones portuarias.

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.

A la luz de las claras recomendaciones que surgen de foros como la OMC, la OCDE y la más reciente G 20, la simplificación que resulta de la sistematización electrónica de los procesos aduaneros, se vería afectada por una mayor complejidad en los mismos, comparada con la actual posibilidad de despachar un convoy con un MIC/DTA.

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.

2.- SISTEMA DE TRANSMISION ANTICIPADA:

A las exigencias establecidas referente al arribo de mercadería, se sumó recientemente, la Resolución General AFIP N° 4278/2018, que impone el "Sistema de Transmisión Anticipada de Información relativa a los medios de Transporte".

La norma en cuestión se refiere a todos los medios de transporte fluvial, incluso los que transiten vacíos por la jurisdicción argentina, y a la totalidad de los consignatarios y mercaderías transportadas, cualquiera sea su país de destino.

La transmisión de la "Información Anticipada" y la posterior generación del "MANI" exige la carga por parte del Agente de Transporte Aduanero de, al menos 58 datos. Si se genera un único MANI por todo el convoy, con un único conocimiento de embarque y/o MIC/DTA ello demanda aproximadamente entre 40 a 50 minutos.

Asimismo, la Regional Aduanera Rosario, emitió un comunicado a los agentes de transporte aduanero que requiere la efectiva implementación del Registro en el Sistema Informático Malvinas de una "MANI" por barcaza.

El comunicado exhorta a que la información anticipada debe ser suministrada en forma inmediata a la partida del medio de transporte del puerto de carga, inclusive para aquellas mercaderías que no se descarguen en el territorio nacional, conforme lo estipulado en el Art. 6 de la RG 4278/2018 (AFIP).

Todo esto implica una sobrecarga de tareas en toda la línea operativa, lo que se traduce necesariamente en mayores costos, demoras y trabas en las operaciones.

Dicha disposición afecta el tráfico y comercio internacional, en franca oposición a los lineamientos dispuestos por el Art. 16 del Acuerdo cuando expresa: "con la finalidad de facilitar las operaciones de transporte de bienes y personas y de comercio que se realicen en la Hidrovía, los países signatarios se comprometen a eliminar gradualmente las trabas y restricciones reglamentarias y de procedimiento que obstaculizan el desenvolvimiento de las operaciones".

3.- PRECINTOS:

En algunas aduanas argentinas (San Nicolás y Rosario), no se está haciendo entrega de los precintos necesarios para asegurar todas las escotillas de las barcasas que están siendo cargadas con fertilizante, de origen argentino, en exportación a Paraguay, sino que en algunos casos se propone un precintado extremadamente precario, a través de una soga que recorre las citadas escotillas o bien la falta de precintos debe ser cubierta a costo del armador (para preservar la seguridad de la carga).

Esta situación es alarmante para nuestro sector, ya que en caso que estas barcasas sean inspeccionadas (como muy a menudo sucede, a pesar de lo improcedente de la misma), por otras Aduanas, en el curso de su navegación, estas normalmente objetan ese precintado (con sogas) o la falta del mismo para

la totalidad de las escotillas, ocasionando más inconvenientes y pérdidas al operador fluvial.

C) VALIDACION DE 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, de construcción anterior a la nueva norma en tanto sean debidamente inspeccionadas y certificadas. Esto es fundamental para las industrias Paraguayas y Bolivianas.

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

Finalmente el pasado viernes 19 de julio, se acordó con las autoridades de Vías Navegables y Prefectura de Argentina, cuales son los puntos y curvas que deberán ser estudiados y simulados a los efectos de homologar el tamaño 290 x 65 mts desde San Lorenzo hasta Nueva Palmira.

Por lo que ya estamos trabajando en la implementación y coordinación de dicho Estudio.

E) RELACION CARGA/POTENCIA

Con referencia al Estudio presentado por la Delegación Argentina, estamos realizando consultas técnicas sobre el mismo; considerando que hay distintos tipos de transmisión disponibles entre los diversos modelos de remolcadores que operan en la Hidrovía cuyas performances resultan muy variadas .

Adicionalmente se menciona la experiencia del USCG que según hemos verificado con ese Organismo de los EE.UU., sólo se trata de recomendaciones aplicables para casos de inundación.

El USCG aclara que a los efectos de la navegación a lo largo del Sistema del Mississippi, solicita observar las sugerencias de las autoridades u operadores de cada parte de ese sistema, siendo que no existe una reglamentación específica que determine una relación carga/potencia dentro del citado Sistema en Norte América.

Por lo tanto, solicitamos se continúe el análisis de esta propuesta.

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

Después de insistentes gestiones el MAPA ha mostrado interés en considerar nuestra requisitoria que incluye el cumplimiento del Acuerdo (COSAVE de Marzo 2017).

Hacemos votos para que las actuales gestiones se resuelvan rápida y favorablemente, considerando que los volúmenes de la actual zafra de maíz de invierno están superando las mejores expectativas.