

AIMAS – Asociación Intermodal de América del Sur - AUDIENCIA SENADO DE LA NACIÓN 10 DE MAYO 2023

Leída nota de la Aduana del 26 de abril hago las siguientes consideraciones:

Su contenido se reputa razonable desde su base fáctico jurídica considerando que la argumentación propuesta es atendible y sustentada en la normativa vigente.

Sin embargo, tales argumentos se desvanecen si consideramos que los medios y alcances tecnológicos actuales tienen la factibilidad de mitigación de los riesgos de sustitución y alteración del removido que se reputan potencialmente clandestinos.

El control de la circulación de la mercadería por zonas "aduaneras" (mar abierto o ríos internacionales) se torna innecesario cuando el removido puede tener seguimiento y trazabilidad inviolable con algún sistema tecnológico aplicado en origen.

La Aduana (por delegación del Ejecutivo -o Congreso- mediante instrumento normativo eficaz) podría homologar dispositivos (inclusive mecánicos) y/o precintados que funcionen como control de trazabilidad con sencillo seguimiento.

Obviamente, no soslayamos que la aplicación de este tipo de tecnologías pueda implicar un negociado inicial para algún actor que la gestione, proporcione y venda, pero el alto propósito de desburocratización aduanera en removidos se debiera perseguir y alcanzar positivamente.

Como conclusión, los argumentos con base en el Código Aduanero y Resoluciones afines en relación a la intervención de la aduana en el control de removidos, caen en un indisimulable absurdo cuando en la actualidad se dispone de sistemas de seguimiento inviolables. Los argumentos normativos traídos a debate resultan inidóneos para atender la presente problemática gravosa que nos convoca.

En otros rubros la aplicación de tecnología se termina imponiendo sin más, dejando en evidencia lo desactualizadas que pueden estar la normas en relación a variados conceptos (Token, blockchain, dispositivos de seguimiento, etcétera).

Por último, un objetivo mediato de invalorable importancia para la Nación será la recuperación de la marina mercante propia.

La agilización del cabotaje frente a esta nociva intervención aduanera (además en evidentes conflictos con principios constitucionales) y la implementación paulatina y ABSOLUTAMENTE DETERMINANTE del INTERMODALISMO como modelo conceptual de transporte y logística, deberán generar un ambiente propicio para armadores (y también la recuperación de buques de bandera propia) que encuentren rentabilidad en la gestión marítima del transporte interno.

Finalmente, debemos considerar que globalmente se requieren constantes acciones tendientes a la reducción de huella de carbono. Recordemos que hasta los propios países de registro abierto (banderas de conveniencia –Panamá, Liberia, Islas Marshal, etc.-) han debido adecuar y efectivizar el control sobre sus buques de bandera justamente motivados por las tendencias medioambientalistas en auge y con visible proyección.-

Atentamente;

Dr Ramiro Puente

Secretario de AIMAS