

NOTA CNAV N° 027/23

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 21 de abril de 2023

Señor Gerente Principal de Exterior y Cambios
Banco Central de la República Argentina
Lic. Oscar C. MARCHELLETTA
S _____ / _____ D

cc.

Señora Subgerente General de Regulación Financiera
Banco Central de la República Argentina
Lic. María D. BOSSIO
S _____ / _____ D

Señor Presidente
Banco Central de la República Argentina
Lic. Miguel Ángel PESCE
S _____ / _____ D

Señor Secretario de Comercio
Ministerio de Economía de la Nación
Lic. Matías Raúl TOMBOLINI
S _____ / _____ D

Señor Ministro de Economía de la Nación
Dr. Sergio Tomás MASSA
S _____ / _____ D

Señor Director General de Aduanas
Administración Federal de Ingresos Públicos
Dr. Guillermo MICHEL
S _____ / _____ D

Señor
Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante
Ministerio de Transporte
Lic. Patricio HOGAN
S _____ / _____ D

Señor
Ministro de Transporte
Dr. Diego Alberto GIULIANO
S _____ / _____ D

Ref.: Com. "A" 7746 BCRA. Exterior y cambios.

De nuestra consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos a Usted en nombre y representación del Centro de Navegación, asociación civil sin fines de lucro que, desde el año 1900, agrupa a la

mayoría de las Agencias Marítimas que representan a los buques dedicados al transporte fluvio-marítimo nacional e internacional de cargas y pasajeros que efectúan operaciones en los puertos argentinos.

En tal carácter, hacemos referencia a las recientes medidas cambiarias adoptadas por medio de la Comunicación “A” 7746 del Banco Central de la República Argentina (“BCRA”), en virtud de las cuales, varias agencias marítimas asociadas a este Centro se han visto impedidas en su normal operatoria en el mercado de cambios, en particular para efectuar la remesa de fletes percibidos en esta plaza a sus beneficiarios en el extranjero.

Cabe referir que esta entidad ya había alertado a Usted -por medio de las Notas CN N° 006/22 y 037/22, enviadas en fechas 18.02.22 y 12.07.22, respectivamente-, la preocupación de sus socios compartida por las entidades bancarias nucleadas bajo la Asociación de Bancos de la Argentina (“ABA”) y motivada en las restricciones impuestas para el envío de remesas al exterior, situación posteriormente enmendada por el BCRA, modificando las Normas de Exterior y Cambios por medio de la Comunicación “A” 7553/2022.

Ahora bien, en un contrasentido total con dicha solución anteriormente normada por el BCRA, la nueva norma impone que:

“2. Modificar el punto 3.2.2. de las normas de “Exterior y cambios” referido al acceso al mercado de cambios para el pago de servicios a contrapartes vinculadas del exterior por el siguiente: 3.2.2. Agentes locales que recauden en el país los fondos correspondientes a servicios prestados por no residentes a residentes. En el caso que los pagos correspondan a los conceptos “S02. Servicios de fletes” o “S04. Otros servicios de transportes”, será necesario que el pago se concrete a partir de los 90 (noventa) días corridos desde la fecha de efectiva prestación del servicio”.

A este respecto, señalamos con absoluta preocupación la aplicación de dicha medida, ya que la misma atenta contra el funcionamiento básico y generalizado a nivel global de las operaciones y flujos del comercio exterior en el transporte marítimo.

En este sentido, señalamos que la medida atenta contra la actividad de las agencias marítimas que actúan por cuenta y orden del armador prestador del transporte internacional, y que, por una omisión de dicha realidad, se está afectando negativamente el normal flujo de transferencias al exterior y, en consecuencia, de las operaciones de transporte de las cargas de importación y exportación (que en un 90% se efectúan por agua), lo que sin duda puede provocar el encarecimiento de las operaciones de comercio exterior y el consecuente desabastecimiento de insumos para la producción nacional, con pérdida de empleo y de ingresos millonarios en divisa para el país.

A efectos de lograr una mejor comprensión de la actividad de las Agencias Marítimas, nos permitimos, en primer lugar, proceder a definir a cada uno de los actores que intervienen en las operaciones de transporte internacional por agua, a fin de dejar claramente expuesta la naturaleza y responsabilidades de cada uno de ellos, lo que en sí mismo, fundamenta sobremanera la posterior petición incluida en la presente.

Posteriormente, fundaremos por qué la normativa en cuestión debería ser modificada.

a) El Agente Marítimo

La Ley de Navegación N° 20.094 define al Agente Marítimo en sus artículos 193 a 200, estableciendo que es la figura que tiene “la representación activa y pasiva, judicial y

extrajudicial, conjunta o separadamente, de su capitán, propietario o armador, ante los entes públicos y privados, a todos los efectos y responsabilidades del viaje que el buque realice”.

Asimismo, los Agentes Marítimos operan como Agente de Transporte Aduanero, figura que, conforme dispone el art. 57 del Código Aduanero, son *“las personas de existencia visible o ideal que, en representación de los transportistas, tienen a su cargo las gestiones relacionadas con la presentación del medio transportador y de sus cargas ante el servicio aduanero (...), son auxiliares del servicio aduanero”.*

Por otro lado, la Ley de Navegación dispone en su art. 170, que Armador es *“quien utiliza un buque, del cual tiene la disponibilidad en uno o más viajes o expediciones, bajo la dirección y el gobierno de un capitán por él designado, en forma expresa o tácita”.*

Es de destacar que la intervención del Agente Marítimo ante los organismos públicos en representación del Armador, es forzosa, en particular frente a la AFIP-DGA, dependencia ante la cual debe estar inscripto y depositar una garantía para que se permita su actuación. De igual manera, debe estar registrado y habilitado para representar al Armador ante la Prefectura Naval Argentina, Dirección Nacional de Migraciones, Sanidad de Fronteras, SENASA, autoridades portuarias y demás autoridades locales correspondientes.

b) Operatoria del Agente Marítimo

Conforme su carácter de representante legal del Armador, el Agente Marítimo designado podrá realizar todas las operaciones de carácter administrativo y técnico relacionadas con la entrada, permanencia y salida de un buque en un determinado puerto, como así también la supervisión y/o realización de las operaciones de recepción, carga, descarga y entrega de las mercaderías transportadas.

Asimismo, el Agente Marítimo ejercerá la representación legal del medio transportador conforme la normativa vigente, para, por cuenta y orden del Armador, por un lado, efectuar todas las gestiones necesarias; y por otro, cobrar los fletes y demás servicios brindados a los clientes beneficiarios, fondos que son luego remesados por el Agente Marítimo al Armador prestador del servicio de transporte internacional.

Lo descripto en los párrafos anteriores constituye una operatoria de tipo estándar aplicada en el comercio internacional, y específicamente, a los contratos de transporte por agua.

c) Marco regulatorio aplicable

A nivel local, el Agente Marítimo no se constituye como un exportador de servicios acorde al Código Aduanero (ley 22.415), sino que presta sus servicios en el país por cuenta y orden del Armador.

Consecuentemente, la remisión de los pagos que corresponden a los conceptos “S02. Servicios de fletes” o “S04. Otros servicios de transportes”, es habitualmente efectuada por el Agente Marítimo al Armador radicado en el exterior, sin restricciones, de acuerdo con lo regulado bajo la Norma de Exterior y Cambios del BCRA, accediendo a la compra y giro de divisa, de conformidad con los montos recibidos en Pesos por los clientes pagadores de dichos fletes y servicios de transportes residentes en el país.

d) Aplicación de la Com. “A” 7746 BCRA

La Com. “A” 7746 BCRA, que establece para las remesas de los pagos por fletes (S02) y otros servicios de transportes (S04) a contrapartes vinculadas, que las mismas se concreten recién a partir de los noventa (90) días corridos desde la fecha de efectiva prestación del servicio, impone un sistema completamente disruptivo con la realidad operativa del comercio exterior y del transporte marítimo, siendo que los Armadores efectúan a nivel global el transporte internacional, estableciendo muchas veces para la gestión y cobro de sus servicios, oficinas y sucursales en distintos países.

En un contexto de inestabilidad cambiaria e inflacionario¹ como el que lamentablemente sufre en la actualidad la economía argentina, mal puede imponerse a los Agentes Marítimos, el acarreo del cobro de fletes y otros servicios aplicando el tipo de cambio de la fecha de recepción del pago por parte de los clientes de los Armadores, para que adquieran posteriormente con esos Pesos recibidos, la divisa suficiente para cumplir con las remesas correspondientes, solo recién de que se cumplan al menos noventa (90) días.

Lo anterior las obligaría a tener que absorber el riesgo de pérdida de poder adquisitivo para obtener dichas divisas, tanto por la diferencia de tipo de cambio, como por la inflación que se registren entre el inicio y finalización de dicho periodo.

Atento lo anterior, la medida normativa se convierte en impracticable, chocando contra la realidad operatoria del comercio exterior y del transporte por agua, lo que sin duda propiciará que los Armadores en el exterior, atento el riesgo descrito previamente, adopten como política y única solución viable, el pago y cobro de los fletes y otros servicios de transporte, directamente en el exterior.

e) Petitorio

En virtud de los extremos expuestos a lo largo de la presente, solicitamos a Usted tenga a bien disponer su intervención a efectos de que se emita el acto administrativo correspondiente que modifique la Com. “A” 7746 BCRA, permitiendo a las Agencias Marítimas efectuar libremente las remesas correspondientes a los pagos de los fletes y servicios facturados por cuenta y orden de los Armadores, de conformidad con la normativa cambiaria aplicable, sin que las mismas queden supeditadas al previo y obligatorio cumplimiento de plazo alguno.

Solicitamos esta medida, a fin de garantizar el normal flujo del comercio exterior argentino, evitando el riesgo de desabastecimiento en plaza y que los Armadores opten por fijar directamente como política el cobro y pago de fletes fuera del país, lo que provocaría que nuestro mercado de transporte fuera definido, negociado y arbitrado en el exterior, lesionando los intereses de los actores que conforman la cadena logística local, convirtiendo a la Argentina en “Puerto Sucio”, con pérdida de competitividad, producción, trabajo e ingreso de divisas por millones para todos los argentinos.

Quedando a la espera de una respuesta favorable, saludamos a Usted atentamente.



ALFONSO M. JOZAMI
Gerente General



JULIO DELFINO
Presidente

¹ (7,7% mensual conforme surge del registro oficial del IPC del INDEC).