

Los transitarios denuncian ante el Ministerio de Sanidad desvíos de tráfico a otros puertos europeos



Enric Ticó, presidente de FETEIA

El presidente de FETEIA, Enric Ticó, se ha dirigido por escrito a la ministra de Sanidad, María Luisa Carcedo, a quien le ha recordado «que desde las distintas Asociaciones miembros (ATEIA's) de la federación, especialmente desde ATEIA-OLTRA Galicia, le transmiten su preocupación referente a unos «hechos extraños que, ciertamente y de confirmarse», entiendo que ponen en peligro al comercio internacional español».

En dicho escrito, FETEIA explicita que, desde «el pasado verano, se comenzó a solicitar por parte de los inspectores de Sanidad que actúan en los distintos Puestos de Inspección Fronterizo (PIF) los certificados de capturas para verificar si los buques figuran en las listas de establecimientos autorizados a exportar a la UE. A finales del mes de agosto se dejó en suspenso dicha solicitud de documentación adicional, hasta que se informase a la Comisión Europea, la cual debería determinar cómo actuar homogéneamente en todos los Estados miembros. Por ello, se dejaron de exigir los certificados de capturas que mencionaba. El 18 de marzo de 2019 se firma la instrucción IM/1/2019 y esta se comunica a las delegaciones y subdelegaciones del Gobierno, directores de las Áreas Funcionales y jefes de Dependencias y oficinas de Sanidad. El 19 de marzo del 2019 se publicó la instrucción en la web de Ministerio en el apartado «Guías y protocolos» con entrada en vigor el día 20 de marzo del 2019. A partir de dicha fecha, en los PIF's se empieza a solici-

tar los referidos certificados y verificar los buques y si estos están incluidos en la casilla I.28 del certificado de origen, así como la planta que lo ha procesado». Este hecho, declaró Ticó, «empezó a paralizar en puerto los contenedores que ya habían llegado. Es por ello, y ante esta extraña e insólita situación, que los operadores comienzan a desviar sus mercancías a otros puertos de la UE donde esta instrucción no era de aplicación».

El día 2 de abril, se publicó en la web del Ministerio una nueva instrucción, IM/2/2019, la cual anuló la anterior, con entrada en vigor el día 3 de marzo del 2019 (entendiendo desde FETEIA que esto debía ser un nuevo error y que debía referirse al 3 de abril del 2019).

Desde esta fecha, la situación es caótica. Enric Ticó constata que «hay mercancías desviadas a otros puertos de la UE donde esta instrucción no se aplica, con la consiguiente pérdida de competitividad de los puertos españoles frente a los del resto de Europa. También hay mercancías retenidas en puerto por parte de la inspección a la espera de aclaraciones o modificaciones de la casilla I.28 cuando ya la IM/2/2019 no lo exige y sí que están inmovilizadas por requerir certificado de capturas y o aclaraciones del alcance de las actividades de los pesqueros y buques de transporte». Ante esta situación, «los operadores no se atreven a introducir mercancías a través de los puertos españoles, debido a la inseguridad jurídica existente, y los proveedo-

res se niegan a cargar sus mercancías con destino a España, aceptando solamente pedidos para otros puertos europeos».

En la misiva, el presidente de FETEIA-OLTRA ha planteado al Ministerio una serie de cuestiones, entre ellas:

- ¿Quién es el responsable que circula esta instrucción de inmediato cumplimiento la Comisión, la Subdirección de Sanidad o el grupo de expertos?

- ¿Por qué no se hace pública la instrucción de la Comisión dirigida a todos los Estados miembros y su posterior modificación del día 02/04/2019?

- ¿Por qué en otros Estados miembros de la UE no hay constancia de esta instrucción o procedimiento a seguir para esta incidencia?

fraude», de un certificado sanitario de origen debidamente firmado y sellado por una Autoridad de un país tercero el cual, a esta fecha?, ¿sigue siendo fiable para la UE y que ofrece las garantías suficientes en materia de control sanitario?

- ¿Por qué una incidencia detectada entre la UE y las autoridades de los países terceros a la hora de realizar los controles se traspasa a los operadores para que sean estos los que demanden a las autoridades del país tercero las explicaciones complementarias a los certificados que han firmado?

- ¿Por qué la UE si detecta estos incumplimientos por parte de algunos países y en especial China no le retira la fiabilidad y le prohíbe la exportación de sus pro-

política comercial y su repercusión en el orden económico, ya que dentro de la cadena logística del comercio internacional resulta clave la prestación de servicios óptimos y just in time

- Detectamos una alta improvisación, aprobando y anulando instrucciones sin valorar el impacto económico hacia a los operadores, y que al final repercute en la competitividad de nuestra economía

- Los responsables de este despropósito deben dar explicaciones al respecto y se deben tomar medidas para que estas actuaciones no vuelvan a suceder. No es la primera vez que sucede, visto es las diferencias evidentes entre los distintos PIF's del territorio nacional

- No se pueden aplicar medidas de carácter

- No entramos en el fondo de la cuestión, aun cuando no estamos de acuerdo, pero si entramos en las formas, pero ciertamente y desde el día 02/04/2019 (fecha de publicación de la 2ª instrucción) también entramos en los modos

- Se percibe una precipitación y falta de análisis alarmante, véase la instrucción IM/1/2019, al no tener en cuenta la imposibilidad de indicar para una misma partida más de un establecimiento en la casilla I.28 del Traces».

Ticó comentó que «resulta extraño que ningún colectivo haya sido informado oficialmente de la aplicación y entrada en vigor de estas 2 instrucciones, más allá de las filtraciones del documento y posterior publicación en web, cosa que hasta la fecha no es de obligada consulta, y todo cambio en el procedimiento documental debe ser informado a los operadores y dar un plazo para la entrada en vigor. Una instrucción de este tipo no debe modificar el protocolo de control documental, debe modificarse el propio protocolo, de lo contrario no se trataría de un protocolo de actuación».

Para concluir la carta, el presidente de FETEIA, Enric Ticó le comunica a la Ministra su «estupefacción ante tamañas actuaciones, lamentando profundamente esta situación y creyendo indispensable hacerla conocedora directamente de ella, dado que ocasiona graves perjuicios económicos y comerciales, una extraordinaria alarma empresarial y desconfianza hacia las administraciones públicas».

«La errática e improvisada política del Ministerio de Sanidad provoca graves perjuicios a los puertos españoles, así como a transitarios y representantes aduaneros», según FETEIA

- ¿Cómo es posible que se obligue a un inspector veterinario, de un PIF, a tomar una decisión sanitaria de una mercancía en base a una interpretación de un documento, certificado de capturas, del cual no tiene capacidad para verificar su autenticidad y la de su contenido, y que este certificado de capturas pueda prevalecer e invalidar el propio certificado sanitario oficial de origen que acompaña la mercancía validado por la autoridad competente del país tercero?

- ¿Qué ocurre si la información del certificado de capturas no fuese la correcta?, ¿serán en este caso responsables los Inspectores del PIF que han autorizado la entrada de las mercancías de los posibles daños, se desautorizaría a la autoridad de pesca por sospecha de fraude?

- ¿El grupo de expertos sobre controles veterinarios reunido el 26 de febrero del 2019 informa a la Comisión de anomalía? ¿Cuál fue la respuesta de la Comisión?

- ¿Por qué la Comisión no propone la modificación de los Reglamentos europeos en esta materia y emite una Decisión para obligar a una actuación uniforme en la UE?

- ¿Cómo se puede dudar, e incluso llegar a indicar «sospecha de

ductos a la UE hasta que subsane las incidencias supuestamente detectadas?

- ¿Cómo se puede permitir esta falta de seguridad jurídica, publicando instrucciones o anulándolas sobre la marcha, en vez de actuar la Comisión directamente en origen?

«Desde FETEIA afirmamos que:

- Los controles sanitarios en frontera responden a una lógica preventiva y garantista de evitación de la propagación de enfermedades derivadas del tráfico internacional de mercancías, que se imbrica con otra lógica distinta, que es la de la

local/nacional que restan competitividad respecto a otros Estados miembros. Cuando lo propio y deseado para evitar agravios comparativos entre Estados es que los Reglamentos de la UE que establecen los referidos controles se apliquen de forma simultánea en todo el territorio de la UE

- La voluntad del legislador queda clara y si hubiese querido añadir también los buques de transporte lo hubiera reflejado en el Reglamento 853/2004 donde si se estableció para dos tipos de producto concreto datos adicionales a añadir en la casilla I.28 (moluscos bivalvos y carne)



La solicitud en los PIF de los certificados de capturas para verificar si los buques figuran en las listas de los establecimientos autorizados a exportar a la UE, ha supuesto el desvío del tráfico

El Colegio de Agentes de Aduanas y ATEIA Valencia convocan un taller sobre las garantías aduaneras

El Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Valencia y ATEIA-OLTRA Valencia han convocado una nueva edición de su taller práctico sobre el procedimiento de cumplimentación y presentación de las solicitudes de reevaluación de las garantías aduaneras, de gran importancia para el ejercicio diario de la actividad de ambos colectivos.

El taller tendrá lugar el próximo 25 de abril de 16 a 19 horas y en él, Mercedes

Cano y Vicente Galiano, destacados miembros de la Administración Aduanera en Valencia, responderán a las dudas y cuestiones que los asistentes se hayan encontrado en el momento de preparar las mencionadas solicitudes. El aforo está limitado y la asistencia se puede reservar hasta el próximo 16 de abril. El orden de llegada de las solicitudes para participar se tendrá en cuenta en caso de que se supere el aforo.

Las empresas españolas, interesadas en la modernización del ferrocarril brasileño



Brasil proyecta el «tren bioceánico» para conectar el puerto de Santos con el puerto peruano de Ilo

La industria española está interesada en los planes de modernización del ferrocarril brasileño. Un grupo de empresas del sector viajó con la Asociación Ferroviaria

Española (Mafex) a Brasil en una delegación comercial. El objetivo, ampliar la cartera de negocios internacional en este mercado, así como pone a disposición de las autoridades las

numerosas soluciones desarrolladas en materia de transporte y la experiencia adquirida en todo el mundo.

Brasil quiere priorizar su red de carreteras y tre-

nes en los próximos años. Así lo adelantaba recientemente el secretario, especial de la secretaría del Programa de Alianzas de Inversiones (PPI), Adalberto Vasconcelos, quien anunciaba que se tienen en cartera 70 proyectos prioritarios, con una inversión prevista de 26.220 millones de euros. Entre las doce iniciativas ferroviarias más destacadas se incluye la conexión Norte-Sur y la construcción de los llamados ferrocarriles Fico y Ferrograo, para mercancías.

Se incluye también el «tren bioceánico», el proyecto estrella de la zona que unirá el puerto de Santos (Brasil) y el de Ilo (Perú) y que contará con una inversión de 12.000 millones de euros.

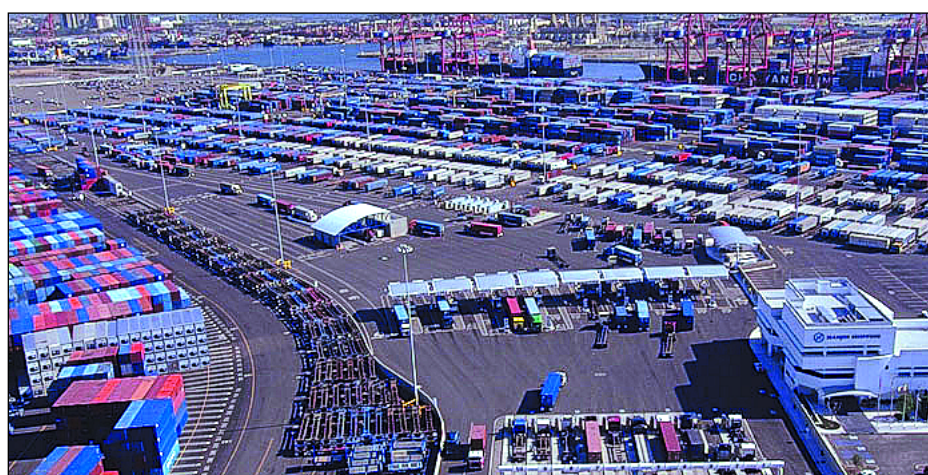
El tráfico de contenedores del puerto de Long Beach descende el 4,7%

En el primer trimestre del año el tráfico de contenedores del puerto de Long Beach fue de 1,81 millones de contenedores, lo que supone un descenso del 4,7%,

respecto a las 1,89 millones de unidades del mismo periodo del 2018.

De los 1,81 millones de contenedores, las unidades de importación descendieron un 6,5%

(874.000 teu), y las de exportación un 10,1% (354.000). Mientras que el movimiento de contenedores vacíos fue de 579.000, con un crecimiento del 2,2%.



El puerto norteamericano movió 1,81 millones de contenedores hasta marzo

PRÓXIMAS SALIDAS DE BUQUES DESDE TARRAGONA

Norteamérica Atlántico

25.04 MSC JUDITH Houston - Philadelphia - Norfolk - Charleston - New York (MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY)

2.05 MSC LUCY Houston - Philadelphia - Norfolk - Charleston - New York (MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY)

Centroamérica y Golfo

24.04 CALA PEDRA Rio Haina - Puerto Moin (AGUNSA EUROPA)

1.05 TBN Rio Haina - Puerto Moin (AGUNSA EUROPA)

Norteamérica Pacífico

25.04 MSC JUDITH Oakland - Seattle (MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY)

2.05 MSC LUCY Oakland - Seattle (MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY)

Norte Europa

24.04 MORNING LADY Le Havre - Wallhamn - Bremerhaven - Antwerp - (BERGÉ MARÍTIMA)

Italia/Francia

25.04 VEGA LEADER Livorno (COMBALIA AGENCIA MARÍTIMA)

7.05 VICTORY LEADER Livorno (COMBALIA AGENCIA MARÍTIMA)

Mediterráneo Oriental

21.04 TBN Estambul - Gebze - Izmir - Trabzon - Antalya - Burgas - Varna - Poti - Constanza - Novorossyisk - Odessa - Pireo - Heraklion - Volos - Rijeka (MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY)

22.04 ZIM SHEKOU Mersin - Ashdod - Haifa - Izmir - Piraeus (A. PÉREZ Y CÍA.)

24.04 HOLLANDIA Gemlik - Estambul - Gebze - Izmir (DW

WORLD TARRAGONA)

25.04 VEGA LEADER Piraeus - Autoport - Borusan - Yenikoy (COMBALIA AGENCIA MARÍTIMA)

28.04 TBN Estambul - Gebze - Izmir - Trabzon - Antalya - Burgas - Varna - Poti - Constanza - Novorossyisk - Odessa - Pireo - Heraklion - Volos - Rijeka (MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY)

29.04 ZIM QINGDAO Mersin - Ashdod - Haifa - Izmir - Piraeus (A. PÉREZ Y CÍA.)

06.05 HOLLANDIA Gemlik - Estambul - Gebze - Izmir (DW

WORLD TARRAGONA)

07.05 VICTORY LEADER Piraeus - Autoport - Borusan - Yenikoy (COMBALIA AGENCIA MARÍTIMA)

Mar Rojo

20.04 SEAMAX DARIEN Aqaba - Port Sudan - Djibouti - Sokhna (MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY)

3.05 MSC JOANNA Aqaba - Port Sudan - Djibouti - Sokhna (MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY)

África del Norte

22.04 TBN Alger (MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY)

29.04 TBN Alger (MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY)

África Occidental

5.05 JORK VALIANT Bata - Malabo (MARMEDSA)

Sudáfrica/África Oriental

20.04 SEAMAX DARIEN Mombasa - Tanga (MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY)

3.05 MSC JOANNA Mombasa - Tanga (MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY)

Extremo Oriente

26.04 MSC CLORINDA Singa-

pur - Hong Kong - Busan - Shanghai - Qingdao - Xingang - Xiamen - Chiwan - Ningbo - Port Kelang - Dalian - Surabaya - Penang - Semarang - Belawan - Panjang - Bangkok - Laem - Ho Chi Minh (MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY)

3.05 MSC PALOMA Singapur - Hong Kong - Busan - Shanghai - Qingdao - Xingang - Xiamen - Chiwan - Ningbo - Port Kelang - Dalian - Surabaya - Penang - Semarang - Belawan - Panjang - Bangkok - Laem - Ho Chi Minh (MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY)

Canarias

19.04 WEC CORNEILLE Las Palmas - Santa Cruz de Tenerife - Fuerteventura - Arrecife (ROMEY & CIA)

25.04 WEC KORNETT Las Palmas - Santa Cruz de Tenerife - Fuerteventura - Arrecife (ROMEY & CIA)

5.05 JORK VALIANT Las Palmas (MARMEDSA)