

foja diecinueve (19)



GOBIERNO DE
CHILE

GOBIERNO DE CHILE
SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS
SUBDIRECCIÓN TÉCNICA/SUBDEPTO. CLASIFICACIÓN

REG.: 15398, de 23.03.2010

Resolución Anticipada Exta. N° 29709

VALPARAÍSO, 28 MAY 2010

VISTOS:

La presentación del Sr. Alejandro Kusanovic Glusevic, RUT 8.070.391-0, representante legal de Transbordadora Austral Broom S.A., RUT 82.074.800-6, ambos con domicilio legal en Avenida Bulnes 05075, Punta Arenas, por la que solicita a esta Dirección Nacional la emisión de una resolución anticipada, que establezca la correcta clasificación arancelaria de una embarcación tipo catamarán.

La Resolución N° 9.422, de 29.12.2008, del Director Nacional de Aduanas, publicada en el Diario Oficial de 14.01.2009 y sus modificaciones¹, por la cual se establece el procedimiento para la emisión de Resoluciones Anticipadas sobre Clasificación arancelaria, Criterios o Métodos de Valoración, Origen y otras Materias Aduaneras.

La Declaración Jurada suscrita por el representante legal de Transbordadora Austral Broom S.A., Sr. Alejandro Kusanovic Glusevic quien, en cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 5.1.7 de la Resolución N° 9422, de 2008, manifiesta que el Catamarán, año 1994, no ha sido objeto de acción o demanda, recursos o reclamaciones ante los tribunales ordinarios, como tampoco objeto de reclamo conforme al artículo 117 de la Ordenanza de Aduanas ni tampoco ha sido objeto de una presentación o solicitud cuya resolución por vía administrativa se encuentre pendiente.

El Arancel Aduanero Nacional, basado en la Nomenclatura del Convenio del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, publicado en el Diario Oficial del 16.12.2006.

Las Notas Explicativas (N.E.) de las partidas 89.01 del Arancel Aduanero Nacional.

El Oficio Ordinario N° 6179 de 26.04.2010, de la Subdirección Jurídica.

El Oficio Ordinario N° 7646, de 24.05.2010, de la Subdirección de Fiscalización

CONSIDERANDO:

Que el Sr. Alejandro Kusanovic Glusevic, representante legal de Transbordadora Austral Broom solicitó a esta Dirección Nacional la emisión de una resolución anticipada, que estableciese la correcta clasificación arancelaria de la M/N Luciano Beta, del armador Tolkeyén Patagonia Turismo S.A. embarcación tipo catamarán, con las siguientes características:

¹ Res. Ex. N° 3.628, de 08.06.09 – D.O. 27.06.09
Res. Ex. N° 4.185, de 30.06.09 – D.O. 27.07.09
Res. Ex. N° 8.065, de 25.11.09 – D.O. 21.12.09.

pepi veinte (20)

Embarcación	:	Tipo catamarán
Año de construcción	:	1994
Eslora	:	28,56 m (28,55 m, según plano y 27,50 m (Según informe del Inspector de Germanischer Lloyd)
Manga moldeada	:	8,30 m
Puntal	:	3,25 m
Calado máximo	:	Pr 1,70m; Pp 2,00m
Desplazamiento	:	82,45 Ttn
Resistencia cubierta	:	148 Tons.
TRG	:	149 (TRB = Toneladas de Registro Bruto)
TRN	:	95 (TRN = Toneladas de Registro Neto)
Motores generadores	:	2 Grupos generadores Cummins, 6 cilindros, 97 HP.
Propulsión	:	2 motores Detroit Diesel, de 960 HP c/u a 1.800 rpm.
Potencia	:	2 x 716 Kw.
Cap. de combustible	:	1.200 litros
Cap. de agua	:	1.000 litros
Cap. de pasajeros	:	150 asientos (Cubierta ppal. 130 p. y 20 p. en el Puente)
Bandera	:	Argentina, Matrícula 0895
País de fabricación	:	Chile, ASENAV

Que la M/N Luciano Beta, fue examinada en el puerto de Ushuaia, República Argentina, el 01.09.2009, por don Enrique Fernández Cabezas, como Inspector de Germanischer Lloyd Chile, a petición de Transbordadora Austral Broom S.A., verificándose sus características en los documentos de construcción en el Astillero ASENAV, de Valdivia y, en el Certificado de Matrícula para buques nacionales de la República Argentina. De esta inspección se verifica que corresponde a un catamarán, constituido por dos cascos de aluminio unidos.

Que el uso a que se destinará, será para el transporte de pasajeros en la Patagonia Austral.

Que la clasificación de las mercancías, acorde a las RGI N° 1, "está legalmente determinada por el texto de las partidas y de las Notas de Sección o de Capítulo..."

Que la partida 89.01 comprende los "Transatlánticos, barcos para excursiones (de cruceros), transbordadores, cargueros, gabarras (barcazas) y barcos similares para transporte de personas o mercancías."

Que las N.E. de la partida 89.01, indica que esta partida comprende todos los barcos para transporte de personas o mercancías, en la navegación marítima o en la navegación interior (por ejemplo, en lagos, canales, ríos y estuarios), con excepción de las embarcaciones de la partida 89.03 y de los barcos de salvamento que no sean de remos, de los navíos para el transporte de tropas y de los navíos hospital (pda. 89.06).

Que la OMA, mediante recomendación de clasificación entregada por el Secretariado, en archivo referencia: L07877 (Letter 01.NL.0930), de fecha 16.10.2001, discurre entre dos posibles partidas para clasificar la mercancía en consulta, la 89.01 u 89.03. Recomendación que en lo que nos interesa, señaló lo siguiente: Respecto de los cruceros y barcos de excursión, que aparecen como ejemplo en las N.E. de la partida 89.01, estableció que "tales navíos, por su construcción, provisiones y apariencia, deben obviamente encontrarse preparados para el transporte de pasajeros de un punto a otro o al mismo punto, contra un pago". Además, "estas embarcaciones deben estar especialmente diseñadas para el transporte de personas o mercancías, esto es, con maquinaria para alzamiento o manipulación de la carga y asientos confortables para los pasajeros".

Que en otra recomendación, bajo referencia L07617 (Letter 00.NL.0624), de fecha 27.06.2000, en que se consulta sobre un navío referido como "Royal Yacht 65", que "es publicitado como crucero de almuerzo y cena, etc.; su largo es de 19,85 m y ancho de 5,65 m, la profundidad bajo el agua es de 1,45 m; desplaza 72 toneladas bruta y está provisto con dos motores V-6 de 550 HP cada uno; su velocidad máxima es de 17 nudos y velocidad de marcha de 13 nudos. Embarcación certificada para 50 personas, excluyendo la tripulación;

posee 5 cabinas dobles, todas equipadas con sistemas de sonido estéreo, intercomunicadores y baños privados”.

Para este caso, las partidas en juego para la clasificación de este navío son, al igual que en la anterior recomendación, la 89.01 “versus” la 89.03, manteniendo la secretaría los mismos criterios para la partida 89.01. Sin embargo, en relación a la partida 89.03, que comprende a los yates y demás barcos para placer o deportes, destaca que las N.E. cubren todas las embarcaciones para recreación o deportes.

“Aunque en las N.E. de la partida 89.03 no está definido, el yate se encuentra específicamente mencionado en el texto de esta partida como un barco de recreo o deportes. La literatura técnica disponible en el Secretariado (Grand Larousse Universal) define al yate como “una embarcación de placer (a vela, motor o mixto (vela y motor)), para competición, ceremonia o exposición. Esta referencia agrega que los yates varían en su tamaño desde pequeños trotamundos de 2,4 m de longitud hasta grandes yates a motor de 1.800 t y 80 m de longitud. Además, otra referencia técnica (La Nueva Enciclopedia Británica) muestra el Mayflower, de 2.690 t, gobernado por una tripulación superior a 150 (personas) y utilizado como el yate oficial del presidente de los Estados Unidos, desde 1929, como un ejemplo de yates de grandes proporciones.”

Que, el Secretariado no ha establecido si existen normas internacionales para yates, como criterios a considerar, tales como dimensiones (largo, ancho, etc.), tonelaje, capacidad, peso o desplazamiento. Sin embargo, el Secretariado se inclina a pensar que un yate debe ser diseñado y manufacturado, desde el principio, para la navegación de placer o deportes.

Que el caso en cuestión estudiado por el Secretariado, esto es, el “Royal Yacht 65”, concierne a los veleros diseñados principalmente para el placer en la medida que tienen la mayoría de las provisiones de lujo, tales como bar, cabinas equipadas con sistema de sonido estéreo, intercomunicadores y baños privados, un puente elevado equipado con barbacoa, etc. Y son usados para actividades de placer (cruceos para almorzar o cenar, etc.).

En lo fundamental de las consideraciones anteriores, el Secretariado es de opinión que veleros del tipo del “Royal Yacht 65”, deben clasificarse en la partida 89.03 del Sistema Armonizado, por aplicación de la RGI 1.

Que, del estudio de dos de los casos presentados a la OMA y expuestos precedentemente, resulta indudable que el catamarán que se está analizando, cumple con las condiciones para ser considerado una nave para el transporte de pasajeros, en razón al número de acomodaciones (150 pasajeros), cantidad de baños en la cubierta principal (4), de acuerdo a los planos adjuntos, además de un sector de cafetería.

Que la empresa requirente, realiza operaciones comerciales de traslado de vehículos y personas en la zona austral, mediante transbordadores. Actualmente, según lo declarado en el numeral 2 de su presentación, el catamarán a importar está destinado a ser utilizado para el transporte de pasajeros en la Patagonia Austral, servicio que demandará ciertamente un pago.

Que, por las consideraciones expuestas, es opinión de este Subdepartamento que el catamarán en cuestión debe clasificarse en la subpartida 89.01, del Sistema Armonizado. (RGI 1).

Que esta partida se abre en otras cuatro de primer nivel y, en lo que nos interesa y por aplicación de las RGI 1 y 6, sólo nos referiremos a la primera de ellas, esto es, la 8901.10, comprensiva de los “transatlánticos, barcos para excursiones (de cruceos) y barcos similares concebidos principalmente para transporte de personas; transbordadores”. Subpartida de primer nivel que, a su vez, se subdivide en dos de segundo nivel:

- 8901.1010 -- De tonelaje bruto superior a 3.500 toneladas y/o 120 metros o más de eslora
- 8901.1090 -- Los demás.

Que el tonelaje bruto (Gross Ton.), corresponde al arqueo¹ bruto o tonelaje de registro bruto (TRB), definido como el "volumen o capacidad de un barco y se mide con la tonelada de arqueo o tonelada Moorsom de 2,83 metros cúbicos (180 piés cúbicos ingleses). Cabe distinguir el *arqueo bruto*, que es la capacidad total de todos los espacios cerrados del buque, del *arqueo neto*, que es la capacidad útil reservada para el transporte de flete y pasajeros. La diferencia entre ambos arqueos representa el volumen ocupado por la tripulación, las máquinas, los pañoles para pertrechos y provisiones, etc."
"Las reglas precitadas no se aplican a las embarcaciones de vela destinadas a la competición".

Que, por las consideraciones expuestas precedentemente y las RGI 1 y 6, procede clasificar la embarcación tipo catamarán por la partida de segundo nivel, 8901.1090.

Que, por tanto y,

TENIENDO PRESENTE:

Lo dispuesto por la Resolución N° 1600 de 2008, de la Contraloría General de la República, sobre exención de toma de razón; la Resolución N° 9422, de 29.12.2008, y las facultades delegadas por Resolución N° 577, de 26.01.2009, del Director Nacional de Aduanas, dicto la siguiente:

RESOLUCIÓN ANTICIPADA:

Procede clasificar la M/N Luciano Beta, "Tipo Catamarán", destinada al transporte de personas, con las características descritas en el primer considerando, por el ítem 8901.1090, del arancel aduanero nacional, por aplicación de las RGI 1 y 6.

Anótese, comuníquese por carta certificada y publíquese en la página Web y en el Boletín Oficial del Servicio Nacional de Aduanas.


ATR/ESF/RJP/jp
20.04.2010
F 0004


GERMAN FIBLA ACEVEDO
Subdirector Técnico (S)

¹ Diccionario Ilustrado de las Ciencias Larousse, edición año 1987, por Artes Gráficas Toledo – España., página 109.