



## **ESPACIO DE DIÁLOGO PARTICULAR HIDROVÍAS**

### **AFIP - ENTIDADES ADUANERAS**

#### **TEMAS OPERATIVOS**

- 1. En caso de que una carga en puerto sea operada por un remolcador portuario (con el cual no se le daría salida a las barcazas), y aún no tenga un remolcador nominado para tomar esas unidades por razones operativas. ¿Cómo se procedería a la emisión de los MIC DTA? ¿Cuáles serían los plazos estimados?**

#### **Respuesta de AFIP**

El registro de los MIC DTA correspondientes a la barcaza, puede realizarse antes de conocer el remolcador, se registrarán los envíos y los MIC DTA de las barcazas, se presentarán ante aduana, pero no se imprimirán las carátulas.

Cuando se registre el MIC DTA correspondiente al remolcador, el ATA indicará todos los MIC DTA correspondientes a las distintas barcazas, será entonces cuando se puedan imprimir las carátulas de los MIC DTA correspondientes a las barcazas, incluyendo información del remolcador.

- 2. En el caso de la modalidad operativa HUB, es decir, armadores que por su Logística NO opera con “convoyes dedicados”, sino que los convoyes son traccionados por varios remolcadores y los mismos, van cambiando su constitución en cantidad de unidades a razón de los diferentes tramos de navegación/diferentes potencias de cada remolcador. ¿La única forma de notificar cada modificación será a partir de NOTAI?**

#### **Respuesta de AFIP**

La manera que se ha dispuesto para que los ATAs informen el cambio de remolcador es generar un NOTAI, su registro será simple. Este registro no debiera generar ninguna demora. Con el registro de la novedad se disponibiliza a las aduanas integrantes de la Hidrovía la información necesaria para el seguimiento y la seguridad del transporte.

- 3. NOTAI.**

Una vez ingresada una NOTAI, ¿hay que esperar algún tipo de validación por parte de aduana ó es solo ingresarlo en el sistema a modo declaratorio?

Con qué plazo contamos para la generación de NOTAI referentes a novedades que tuviesen lugar durante los días no laborables?

**Respuesta de AFIP**

Ambas consultas se refieren al NOTAI, y aún no se encuentran acordadas y finalizada su definición. Además se aclara que existirán registros NOTAI por diferentes situaciones, y cada una de ellas tendrá sus particularidades.

4. **¿Podieron transmitir nuestra inquietud de que aduana de PY comunique a asociaciones de armadores y agencias el proyecto de Sintia Fluvial?**

**Respuesta de AFIP**

Las Aduanas de Paraguay y Argentina acordaron establecer mecanismos de dialogo institucionales con los operadores de comercio exterior de ambos países para difundir los avances y progresos en la implementación del SINTIA. En idéntico sentido, coincidieron en la importancia de la creación de micrositiios web para la difusión del proyecto. (Reunión Bilateral de Navegación y temas fluviales entre la Rep. Argentina y la Rep. del Paraguay, celebrada en la ciudad de Buenos Aires los días 2 y 3 del Julio de 2019. La Reunión de la Comisión del Acuerdo HPP celebrada en la ciudad de Montevideo, 22 al 25 de Julio de 2019).

En función a lo tratado, la AFIP informa que ya cuenta en su página con un micrositio denominado HIDROVÍA Paraguay – Paraná. <http://www.afip.gob.ar/hidrovia-parana/>

5. **En el caso de las cargas que tengan origen en puertos que no estén comprendidos, dentro del Acuerdo de Hidrovía, y que sólo tengan tránsito por la misma, ¿será exigible el uso de Sintia Fluvial y MIC electrónico?**

**Respuesta de AFIP**

Se deberá registrar un MIC DTA siempre que la realización del tránsito incluya la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) y comprenda al menos los territorios de dos países signatarios (Artículo 2 del protocolo sobre asuntos aduaneros del Acuerdo - Ley N° 24.385).

6. **¿Cuál es la cantidad de ejemplares a emitir y presentar en aduana destino? ¿Será necesario embarcar un ejemplar original en papel como se realiza actualmente? ¿Deberá ser firmado por guarda de Aduana o contará con validación por sistema?**

**Respuesta de AFIP**

En lo que respecta a la cantidad de ejemplares a imprimir, en la primera etapa serán los mismos que en la actualidad y deberán ser intervenidos por la aduana.

**7. ¿Cuál es el plazo de implementación?**

**Respuesta de AFIP**

Se planificó poner a disposición el Ws a principios de septiembre/19, en el ambiente de homologación, y comenzar un piloto de prueba en producción a principios de octubre/19.

**8. ¿Existirá una Web service a modo prueba?**

**Respuesta de AFIP.**

Se pondrá a disposición un ambiente controlado de Homologación para que los usuarios puedan realizar pruebas. Donde se les brindará soporte para el uso del WS.

**9. La presentación de los MIC DTA.**

¿Será en formato papel /físico en las terminales portuarias? ¿Las salidas también?. De ser en formato físico: ¿se tuvo en cuenta los tiempos desde la impresión del documento hasta la presentación en terminal? Es muy común que los convoyes, una vez finalizada la operativa, se los obligue a dejar los giros para dar lugar a otras embarcaciones.

**Respuesta de AFIP**

Respecto a la implementación del MIC/DTA fluvial electrónico, se está evaluando la posibilidad de establecer un **método simplificado** (ej. la impresión de una hoja carátula o resumen del MIC) esto a los fines de acompañar el tránsito aduanero, toda vez que coexisten controles con otras fuerzas u organismos que podrían solicitarlos.

**10. En caso que el convoy opere en diferentes terminales pero dentro de la misma jurisdicción Aduanera, ¿el cierre del MIC DTA se hace por giro o en el último punto previo a que el medio de transporte abandone la jurisdicción? (Ej: un convoy que opere en BUE en terminal Exolgan , TRP, T4).**

**Respuesta de AFIP**

Se recuerda que en la primera etapa se declararán MIC DTA de punta a punta, es decir que tanto las cargas como las descargas intermedias no tendrán un reflejo en el sistema. En el ejemplo que plantean, no se declarará el MIC DTA hasta la etapa en que se incorporen las cargas intermedias.

Cuando exista el registro de las cargas intermedias, el PATAI lo dará el servicio aduanero en cada punto, y previamente en el MIC DTA se deberán haber declarado los puntos donde se realizarán las cargas intermedias.

11. a) **¿Participan las terminales de esta reunión? Ellos son quienes efectúan las Comunicaciones de Embarque y deberán informar a los ATA el estado de los pre-cumplidos.**
- b) **Hoy los ATA no contamos con ciertas informaciones tales como FOB, Flete y Seguros de las cargas, ¿cómo se va a implementar esto?**
- c) **El modo de trabajo a implementarse, trae aparejado contar con personal a cualquier hora en cualquier día; ¿esto fue tratado con las cámaras (Centro de Navegación)?**

**Respuesta de AFIP**

- a) En las reuniones de EDI se encuentra participando la Cámara de Puertos Privados.
- b) En lo que se refiere a la imposibilidad de contar con cierta información para efectuar la declaración se solicita se amplíe la consulta detallando a qué tipo de declaraciones se refiere.
- c) Entendemos que la pregunta se refiere a los NOTAI, y de ser así, aún no está previsto el procedimiento.

**12. Mecánica Operativa.**

Al comenzar la implementación del MIC con el registro y autorización de partida, al arribo ¿cómo se procederá con la entrada de las barcasas en lastre que tomarán carga?

**Respuesta de AFIP**

Se recuerda que la primera etapa de implementación abarca solamente el registro de los MIC DTA de exportación.

Cuando también se incorpore el circuito de importación, si las barcasas vienen del exterior vacías, tendrán un MIC DTA en lastre que se cumplirá, ahora bien, si se trata de los movimientos en el muelle, para estas barcasas no declararán nada hasta que se cargue la mercadería y se registre el correspondiente MIC DTA.

**13. ¿Tendremos la implementación de Paraguay con un Mic en lastre?**

**Respuesta de AFIP**

En esta etapa, Paraguay no nos transmitirá la información. Cuando Paraguay transmita la información, se prevé la recepción de la misma.

**14. ¿Automáticamente se deja de presentar el MANI y el MANE para lo que sale desde Argentina?**

**Respuesta de AFIP**

Se dejará de presentar el MANE, pero para prescindir del MANI, será en una etapa más avanzada del proyecto.

**15. Con la presentación de MIC DTA será suficiente, o además tendremos que confeccionar otra documentación como ser actas de precintado? Sería bueno una instrucción al respecto.**

**Respuesta de AFIP**

Las actas de precintado y/o re precintado de una unidad de transporte que constituyen un instrumento de la operativa actual, será sujeto a análisis en otra etapa de la implementación del sistema.

**16. Respecto a las cargas en alije de combustibles, ¿ya se conoce como se trabajará esa documentación que Paraguay exige consularizar, pasar por Puerto Franco y Aduana Paraguaya?**

**Respuesta de AFIP**

No está en la jurisdicción de la Aduana Argentina modificar las exigencias a la importación de otro Estado.

**17. ¿La información anticipada de arribos como convivirá con la implementación de Paraguay?**

**Respuesta de AFIP**

La primera etapa implica sólo registro de nuestros MIC DTA de exportación, por lo cual convivirán ambas declaraciones. Cuando se reciba la información de los MIC DTA de un

tercer país, desaparecerá la información anticipada.

18. Cuando se implemente el MIC electrónico el B/L no tiene ningún papel que jugar ya que es un documento comercial. ¿Los cierres de depósito seguirán siendo por B/L? ¿Se implementa como la Carta de Porte en camiones, cargándolo con los MIC?

**Respuesta de AFIP**

Como ya se explicó, en la primera etapa el manifiesto de importación seguirá existiendo con sus títulos, en una primera etapa lo cargará el ATA como es usual, y en una etapa más avanzada, se recuperará la información a partir de los MIC DTA de los terceros países.

19. Siendo que los MICs de barcasas no se pueden registrar hasta tanto tenga al empuje designado, si quiero mover las barcasas con un empuje portuario Argentino (no se le hace entrada o salida Aduanera al cabotaje portuario) por ejemplo, desde Zarate a San Lorenzo, ¿cómo se hace en ese caso? ¿Con que documento aduanero de las barcasas navego hasta otro puerto argentino?

**Respuesta de AFIP**

En primer lugar, los MIC/DTA correspondientes a la barcaza pueden cargarse antes de tener el REMOLQUE y su MIC/DTA, no se podrá imprimir la carátula.

Además, si estamos hablando de mercadería que se carga en Zarate con destino al exterior, el remolcador que las lleve, deberá declarar el MIC DTA con el destino final. En la primera etapa no se podrá cargar en el sistema los cambios de remolcador ni cargas intermedias, pero en la segunda etapa, los mismos se verán reflejados en el sistema.

20. Cuando los empujes realicen, cambios de tripulación, bunker (carga de combustible) o provisiones en un puerto intermedio por cualquier razón, ¿cómo se procede, teniendo registrada la salida del empuje?

**Respuesta de AFIP**

Se prevé que registren NOTAI, pero en la primera etapa, no tendrán un reflejo sistémico.

21. En cuanto a la documentación que actualmente se aporta, permisos de origen, BLs, actas de precintado, en el caso del remolcador rancho y pacotilla. Nos interesa saber cómo impacta la primera implementación. Lo que arribe continuará en el formato MANI/MANE? ¿Qué documentación que se origine en países vecinos se presentará al

**arribo? Las cargas de Bolivia, Uruguay y de Brasil ¿en qué formato van a tener que operar?**

**Respuesta de AFIP.**

En esta etapa de implementación no se encuentra alcanzada la importación. Respecto a la documentación exigible, las Aduanas solicitarán aquellas comprendidas según la norma y las que hagan a su ejercicio de control.

**22. Presentaciones efectuadas por la Comisión Permanente de la Transporte de la Cuenta del Plata y Centro Marítimo Rosario. (Notas CPTCP C 019/2019 y Nota S/N de fecha 7 de Agosto de 2019) Tema: Declaración de un MIC/DTA por unidad de transporte. Alcances sobre la barcaza y el convoy.**

**Respuesta de AFIP.**

En relación a este punto, se ha trabajado sobre definiciones acordadas por las Aduanas en el marco de la Comisión del Acuerdo HPP a partir del año 2010. La gran casuística y dinámica que presenta la operatoria fluvial conllevan definiciones sistémicas uniformes para los desarrollos. Siendo este el contexto, las áreas jurídicas de los distintos Estados se encuentran analizando los planteos efectuados para realizar una devolución.



## **MIEMBROS PARTICIPANTES**

### **Externos:**

- Agencia Marítima Ramos S.R.L.
- Agencia Marítima Robinson
- Agencia Mas Shipping
- Atria Logística
- Cámara de Exportadores de la República Argentina
- Cámara de Puertos Privados Comerciales
- Centro de Despachantes de Aduana
- Centro de Despachantes de Aduana - filial Rosario
- Centro de Despachantes de Aduana - Corresponsalía de Santa Fe
- Centro de Navegación
- Centro Marítimo Bonmar
- Estudio Porcelli
- Grupo El Huar

**AFIP:** Jorge Fernando Pared Mella (DI REIN); Juan Carlos Saucedo (DI RAHI); Nestor Guara (AD SALO); Raúl Alejandro Lavini (DI RAHI); Luciano Mauro Dadino ( DI SIAD); Alejandro Emanuel Francolino (DI SIAD); Emiliano Marcelo Ibarrola (DI SIAD); Héctor Javier Montenegro (DI SIAD); Guido Emiliano Labonia (DI PNPA); Julieta Virginia Ruotolo (DI PNPA); Ana María Fernandez (DI REPA); Anahí Soledad Oggioni (DI REPA); Germán Zaffuto (DI REPA); Carolina Lalli (DI TECN); María de los Angeles Recio (DE SURG); Pablo Valdez (DE SURG); Rita Patricia M. Saddemi (DI SIAD); Gabriel Massi (SDG CAD); Marcelo Fiotto (DI SIAD); Martín Lujan (DI TECN); Pablo Gabriel Valles (SDG OAI); Juan José Tenca (SDG OAI); María Luisa Carbonel (DI CEOA); Pablo Javier Gomez Valdez (SDG TLA); Gisela Mariel Gonzalez Tesi (DI CEOA); Fabiana Bermudez (DE EVAS); Rocío Ailén Prosapio (DE EVAS).





**Ciudad de Buenos Aires, 15 de Agosto de 2019.-**