



ESPACIO DE DIÁLOGO PARTICULAR HIDROVIA

AFIP - ENTIDADES ADUANERAS

TEMAS INTRODUCTORIOS

Se comunicaron las novedades al sector privado, sobre la reunión que se llevó a cabo en la ciudad de Encarnación, Paraguay, los días 16 y 17 de octubre, donde participaron los subgrupos informáticos y jurídicos y en la cual, Afip se comprometió a revisar con su área jurídica el artículo 13 del primer protocolo al acuerdo, donde aparece la figura del representante legal. También se vio necesario abordar el análisis de los derechos y obligaciones de dicho representante en Argentina.

La delegación argentina refiere que todas las mercancías que viajan a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay bajo el régimen de tránsito aduanero internacional en el curso del cual se cruzan una o varias fronteras, deberán documentar el MIC/DTA correspondiente.

Se dejó en evidencia el micrositio <http://www.afip.gob.ar/hidrovia-parana/> para que las demás delegaciones participantes puedan ver los avances de Argentina con su sector privado.

La Aduana informó que las pruebas piloto para el MIC/DTA electrónico para exportaciones, comenzarán en noviembre para Paraguay y en diciembre para Argentina, de forma tal que se alentó a los participantes del encuentro de diálogo a formar parte de dicha prueba.

TEMAS OPERATIVOS

1. Cargas en terminales diferentes dentro de la misma Jurisdicción Aduanera.

Tengo un convoy (empuje + barcaza), que tiene previsto embarcar en Exolgan 20 contenedores con destino a Asunción, para luego mover a Bactsa y embarcar 10 contenedores también destino Asunción; como lo planteado en la reunión anterior, para este caso en que se registren cargas desde dos muelles/terminales diferentes (Exolgan, Bactsa) dentro de la misma Jurisdicción Aduanera (BUE), la forma de documentar sería a través de un MANE; ¿qué ocurre si al momento de zarpar el convoy desde Exolgan a Bactsa se suspende el embarque de los 10 equipos del segundo muelle (Bactsa) y el convoy continúa navegación con destino Asunción pero sin haber documentado el MIDDTA? Notar que estos cambios son muy habituales, así como la solicitud de las terminales para que las barcas abandonen los giros operativos a fin de dejar libre los muelles a los buques oceánicos.

Respuesta de AFIP

La forma de documentar que se impone es a través del MIC DTA electrónico, cuando se implemente el mismo, no será requisito el registro del MANE.

En esta primera etapa las cargas intermedias no se registrarán en el sistema.

Como conclusión, si una barcaza realiza MIC/DTA papel porque cuenta con cargas intermedias, y una vez presentado ese MIC/DTA, las cargas intermedias son canceladas cualquiera sea el motivo, el convoy no estará cometiendo infracción alguna al no contar con el MIC/DTA electrónico en esta primera etapa (que sólo incluye las cargas de punta a punta). Aduana argentina se comprometió a normar estas excepciones al MIC/DTA electrónico para no generar inconvenientes durante la implementación. Bien entendido, que deberá tener el MIC DTA papel de manera obligatoria.

Una vez que se implementa todo el circuito (incluyendo cargas y descargas intermedias), si, según el caso planteado, se registrase un convoy que sale de EXOLGAN, el ATA del MIC DTA adonde se adicione, o bien, el ATA remolcador, cuando se incorpore una nueva barcaza, deberá comunicar que habrá una carga intermedia e indicará que será en BACTSSA, en donde se habrá registrado el título por 10 contenedores que se incorporaba a la carga, y que por algún motivo no se embarcará esta mercadería, en ese caso, sencillamente el ATA que declaró la carga intermedia deberá informar una novedad (la no realización de la carga intermedia) del convoy. La información registrada en BACTSSA podrá registrarse en otro MIC DTA Fluvial o bien anularse.

2. Amarraderos y descargas.

- a) En virtud de que actualmente tenemos cargas, trasbordos en barcasas, estamos viendo una problemática que se pudo charlar pero que sería conveniente expresarla desde la experiencia.

Nos ha sucedido que las barcasas terminan de cargar, son medidas y precintadas, pero se nos exige el MICDTA completo y firmado para retirarla de muelle o del buque y poder llevarlas al Amarradero.

En principio, una vez cargada la barcaza deberá tener el MIC DTA de la barcaza registrado, para esperar que carguen todas las barcasas y luego conformar el convoy, y en esa ocasión, presentar todos los MIC DTA que lo conforman, en forma previa al zarpe, y emisión de la impresión resumida.

Este es un tema que he planteado en el marco del último Espacio de Diálogo, es muy importante que a fin de que la dinámica operativa no se vea entorpecida las barcasas, ya sea actualmente o en el futuro, puedan ser retiradas para liberar el buque para su zarpe (en caso



de trasbordo directo) para continuar su operación de trasbordo con otras barcazas. o para liberar el espacio de muelle.

Debe ser muy clara la reglamentación e indicar que el MICDTA debe ser presentado previo al zarpe de la jurisdicción aduanera, ya que de otro modo paralizamos todo el circuito portuario. La importancia de los amarraderos en logística actual es fundamental, son los pulmones de las operativas de los muelles de otro modo es imposible operar. Esto no solo puede generar improductivos cuantiosos ya sea porque se ocupan lugares que deben utilizar otras embarcaciones, por no dejar continuar otras operaciones, o porque simplemente quedan amarradas a muelle generando gastos de uso del mismo.

Respuesta de AFIP

Sobre el movimiento de las barcazas en puerto por cuestiones logísticas y para no generar demoras, se informó que con el MIC/DTA electrónico de las barcazas, en estado registrado, podrá moverse al amarradero para esperar la formación del convoy. De esta forma no generarían problemas con buques oceánicos y otras barcazas. Se deja en claro que, el estado presentación del MIC/DTA de las barcazas, se generará posteriormente y de manera automática cuando el ATA del remolcador presente su MIC DTA e informe cada barcaza que conforme el convoy.

b) Importación.

Además, es de vital importancia cuando se habla de los arribos de convoyes de importación o tránsito. Cuando un convoy llega a la jurisdicción debe ser posible dar ingreso a parte o todo un convoy de barcazas para comenzar su descarga, de otro modo el entorpecimiento operativo se vuelve mayúsculo.

Se reitera la información de que la importación, se verá afectada en otra etapa de la implementación, por lo que no se verá afectada la operatoria al inicio de este registro.

Una vez que se transmita la información del MIC DTA desde otro Estado parte, se va a pedir el registro del MANI, no así la información anticipada, hasta la etapa en la cual será suficiente el MIC DTA del exterior para recuperar la información de los títulos/manifiesto.

Se recuerda que MIC DTA estará conformado por barcaza, por lo cual no existirá problema al momento de realizar la descarga, ya que el manifiesto de importación debería replicar la información del MIC DTA para ese medio de transporte, sin importar que solo una parte del convoy esté descargando.



Salvo alguna terminal (Siderar de San Nicolás puede ser una) el convoy no amarra completo para su descarga. Se concentran más de 24 Terminales (en breve se sumarán dos más); se ingresan y permanecen hasta dos barcazas en el muelle de descarga. Si lo dicho no es contemplado la práctica lo va a generar, las barcazas no son camiones, esto quita la agilidad del circuito de descarga programado por todos los muelles graneleros del Complejo Portuario San Lorenzo-San Martín-Tambúes, donde una barcaza se descarga en los muelles más ágiles entre dos a tres horas. Por otra parte, quiero dejar en claro el circuito normal de un convoy:

El convoy completo amarra en un Amarradero Fluvial de la zona, aguarda confirmación de la Terminal para dar ingreso acordó su espacio, necesidad y disponibilidad de line up, la agilidad estará dada por los cortes completos que se den entrada ya que permite que el empuje troncal o portuario ya tenga determinado que debe ingresar, luego individualmente en el muelle in situ se puede corroborar previo a su descarga estado de precintos que es como se hace actualmente y comenzar su descarga, el control a nivel documental se hace previo, además de contar con la información anticipada y carga a nivel sistema del manifiesto a la vista del servicio aduanero.

Respuesta de AFIP

La información anticipada no se exigirá, pero como para cualquier otra descarga de mercadería de importación se exigirá el registro y presentación del manifiesto de importación



MIEMBROS PARTICIPANTES

Externos:

- Agencia Marítima Dulce
- Agencia Marítima Robinson
- Atria Logística
- Cámara de Exportadores de la República Argentina
- Cámara de Puertos Privados Comerciales
- Centro de Despachantes de Aduana
- Centro de Navegación
- Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata
- Grupo El Huar

AFIP: Zaffuto Germán (DI REPA – DGA); Fernández, Ana (DI REPA – DGA); Oggioni, Anahí (DI REPA – DGA); Dadino Mauro (DI SIAD); Francolino ,Alejandro (DI SIAD); Lorena, Martin (DI GERI); Tenca, Juan Jose (SDG OAI); Lalli, Carolina (DI TECN); Recio, María de los Angeles (SDG OAI); Ruotolo, Julieta Virginia (DI PNPA); Luengo, Maximiliano (DI REPA – DGA); Diez, Daniel (DI PNPA); Gimenez, Alejandro Alfredo (DI SIAD); Lujan, Martin (DI TECN); Pared Mella Jorge (DI REIN); Flores, Nancy (DI PNPA); Valles, Pablo (DE SURG); Fiotto, Marcelo (DI SIAD); Carbonell, Maria Luisa (DI CEOA); Florencia, Rubín (DE EVAS); Chiapperi, Constanza (DE EVAS).