



## ESPACIO DE DIÁLOGO PARTICULAR HIDROVIA

### AFIP – ENTIDADES ADUANERAS

El 01 de Julio de 2021 fue convocado un Espacio de Diálogo con el objeto de dar continuidad a las reuniones luego de la sanción de la Resolución General N° 4.940 de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP).

En primer lugar, se comunicó que se ha subido al Micrositio Hidrovia de la AFIP un documento que detalla las operaciones alcanzadas en la primera etapa.

En el encuentro se llevo a cabo el siguiente temario de consultas enviadas por el Centro de Navegación:

#### **1. Vigencia MIC/DTA**

Teniendo en consideración que el 03/08/2021 entrará en vigencia el MIC/DTA en una primera instancia solo para la carga de exportación con destino a Paraguay, ¿cómo se trabajará con dos sistemas distintos y como sería ello implementado? ¿Qué operación se tiene prevista para los MIC/DTA físicos?

A los efectos de evitar la presencia física de los agentes en las terminales durante la pandemia, y evitar el riesgo de contagio, se propone evitar la presentación del MIC/DTA en papel y autorizar su presentación digital.

#### **Respuesta de AFIP**

Las operaciones alcanzadas en esta primera etapa no son sólo las que tienen como destino final Paraguay sino todas aquellas con destino a un país que forma parte del acuerdo de la Hidrovía Paraná - Paraguay y que va a transitar por la citada Hidrovía (<https://www.afip.gob.ar/hidrovia-parana/documentos/Operaciones-alcanzadas-primer-etapa.pdf>).

Si en la embarcación se cargan operaciones alcanzadas en esta primera etapa y operaciones no alcanzadas en la misma, deberán seguir registrando un MIC/DTA en formato papel.

#### **2. ¿Aplicará el sistema para las operaciones en lastre?**

#### **Respuesta de AFIP**

Sí, ver operaciones alcanzadas en el documento referido en el punto anterior.

### 3. Unificación de MIC/DTA

En muchas operaciones fluviales (ej: Zárate/Campana), las agencias operan como ATA MT y ATA CBC, confeccionado los armadores, cada uno, sus declaraciones de Anticipada y sus correspondientes MANI y MANE, por lo que se consulta si en el caso de los MIC/DTA, cada armador va a confeccionar su MIC/DTA y luego la agencia marítima, como agentes del convoy y remolcador, deberá consolidar todos esos MIC/DTA. ¿Cómo será el procedimiento para unificar los números de MIC/DTA para conformar el convoy? ¿Existirá alguna excepción para el cambio de convoy? Para este tipo de operación se realiza Anticipada y presentación de MANI/MANE.

#### Respuesta de AFIP

El registro del MIC/DTA siempre lo realiza el ATA Buque conforme a la Resolución General N° 4.940 (AFIP).

En esta primera etapa se sigue registrando la Información Anticipada, el MANI y el MANE conforme la normativa vigente.

Respecto a lo que se consulta de la numeración del MIC/DTA que conforman un convoy, cada embarcación tiene su propio número de MIC/DTA, lo que unificará la operación será el número de viaje, conforme lo indicado por la Resolución General N° 4.940 (AFIP).

En relación con modificaciones posibles en el convoy, no está previsto en esta etapa una novedad sistémica por lo que se deberán seguir registrando manualmente en el MIC/DTA.

### 4. Operaciones de cambio de convoy en Santa Fe.

La Aduana de Santa Fe solicita los MIC DTA firmados por la Aduana, que amparen el movimiento entre puntos, tanto de barcasas que vienen de Paraguay con destino a Montevideo, como de las que suben de Montevideo con destino Paraguay. Desde Paraguay se están confeccionando, pero no así desde Montevideo ya que, conforme su régimen aduanero, ello no se requiere para carga de transbordo por el puerto de Montevideo con destino a Paraguay. Se están efectuando actas solicitando cumplimentar el Protocolo Aduanero del Acuerdo de la Hidrovía, por entender que, las embarcaciones que transitan por la HPP (Puerto Cáceres - Nueva Palmira) y que su trayecto incluye al menos los territorios de dos países signatarios del Acuerdo, cruzando como mínimo una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino, se encuentran alcanzados por el mismo, sin perjuicio de que parta de un puerto que no forme parte de la Hidrovía, como es el caso de Montevideo. Queda la cuestión pendiente de resolución entre las Aduanas de ambos países.

**Respuesta de AFIP**

Se acordó conversar este tema con los representantes de Uruguay con el objetivo de solucionar esta problemática en una etapa futura.

**5. Operaciones en Puerto Nuevo y Exolgán.**

¿Será necesario efectuar un MIC/DTA por los movimientos dentro de una misma jurisdicción o punto aduanero (ejemplo: de TRP a APM o de esta a Exolgán)? ¿Cuál es el procedimiento reglamentado para la presentación de los MIC/DTA fluviales en el puerto de Buenos Aires cuando un medio de transporte realiza cargas de contenedores en sucesivas terminales antes del zarpe con destino al exterior?

**Respuesta de AFIP**

Ver operaciones alcanzadas en el documento referido en el punto 1. Las cargas intermedias no están alcanzadas en esta etapa, tener en cuenta que se consideran cargas intermedias a aquellas donde se embarcan mercaderías en una embarcación que ya había iniciado su viaje con mercaderías amparadas por un MIC/DTA.

**6. Terminales portuarias**

¿Se prevé algún método por el cual, se evite que las terminales portuarias exijan a los buques y barcasas que liberen muelles para hacer lugar a la entrada de otro, desde finalizada la operación y hasta tanto se cumpla con la presentación de los MIC/DTA y su autorización por la Aduana? ¿Está coordinado con las terminales portuarias?

**Respuesta de AFIP**

Este tema debería tratarse entre privados. La Aduana no tiene injerencia al respecto.

**7. Responsable de MIC/DTA**

Si bien hoy el sistema no aplica a transbordos, pensando a futuro y considerando que el MIC/DTA no reemplazará a la declaración del MANI ni a la anticipada, ¿quién será el responsable de efectuar el MIC/DTA en el caso de documentar un TRB? ¿Será necesario esperar el cierre del MIC/DTA para cargar el MANI?

**Respuesta de AFIP**

El responsable de registrar el MIC/DTA, independientemente del tipo de operación, es siempre el ATA Buque conforme a lo normado en la Resolución General N° 4.940 (AFIP).

Las pautas para incorporar los Traslados a los MIC/DTA registrados a través de SINTIA, serán informadas oportunamente.

**8. Dudas prácticas con relación a distintos pasos descriptos en el Anexo I, Apartado III de la RG 4940/2021:**

- a) Punto 3. ¿Cómo se asigna el remolcador si se cambia el empuje? ¿Qué servicio aduanero registra el cambio si el último puerto es diferente al de la carga?

**Respuesta de AFIP**

El cambio de remolcador es una novedad que se deberá seguir registrando manualmente ya que en esta primera etapa no tendrá registro sistémico.

- b) Punto 4: Presentación. ¿Cómo será la verificación del servicio aduanero?

**Respuesta de AFIP**

Las tareas del servicio aduanero se seguirán realizando de manera habitual.

- c) Punto 5: Rectificación.

En caso de darse modificaciones en diferentes jurisdicciones, ¿qué servicio aduanero interviene para autorizar y registrar la novedad?

**Respuesta de AFIP**

La Aduana de jurisdicción. Esta rectificación seguirá siendo como en la actualidad.

- d) Punto 6: Precintos.

Se solicita la posibilidad de que sea el usuario quien ingrese los precintos por sistema o al menos de una precarga para su verificación. El sistema tal como está diagramado, generará muchas demoras y un retroceso en los procesos vigentes de verificación.

**Respuesta de AFIP**

El registro de los precintos está a cargo del servicio aduanero conforme lo normado en la Resolución General N° 4.940 (AFIP).

- e) Modificaciones.

En estado “registrado”, se debería poder modificar todo; en estado “presentado”, solo el

servicio; y a la salida; solo el servicio con información del ATA. Hoy resulta engorroso modificar un MIC DTA sin apostilla consular.

**Respuesta de AFIP**

En los casos que se necesite modificar un MIC/DTA ya registrado, deberá anularse este y registrarse uno nuevo, salvo las rectificaciones previstas en la mencionada Resolución General.

**9. Control de salida.**

El Servicio Aduanero registra el control de salida. Se sugiere la implementación de firma electrónica para que el ATA pueda imprimir y ahorrar el paso de impresión y traslado de documentación para la firma ológrafa.

**Respuesta de AFIP**

Está previsto para una etapa futura del proyecto.

**10. Capacitaciones.**

Se sugiere que los guardas de Aduana reciban una capacitación al respecto, de forma tal de evitar demoras.

**Respuesta de AFIP**

Se está trabajando sobre el plan de capacitación para los usuarios internos y externos. Las fechas de su realización serán debidamente comunicadas por los canales oficiales habilitados a tal efecto.



## **MIEMBROS PARTICIPANTES**

### **Externos:**

- Agencia Marítima Dulce
- Agencia Marítima Nabsa S.A.
- Agencia Marítima Robinson
- Centro de Navegación
- Grupo El Huar
- Fluvialba
- Masship
- Cargill
- Sudocean
- Cámara de Puertos Privados Comerciales

**AFIP:** Gomez Valdez, Pablo (SDG TLA); Luengo, Maximiliano (DI REPA – DGA); Diez, Daniel (DI PNPA); Gimenez, Alejandro Alfredo (DI SIAD); Lujan, Martin (DI TECN); Flores, Nancy (DI PNPA); Valles, Pablo (DE SURG); Fiotto, Marcelo (DI SIAD); Carbonell, Maria Luisa (DI CEOA); Verón, Julia (DE ASUI); Dalio, Bruno (DE ASUI); Navarro, Gustavo (DI SIAD); Triano, Walter (DI SIAD); Coto, Alejandra (DI RANE); Cascon, Hernan (DI SIAD); Tenca, Juan (SDG OAI); Zingale, Alejandra (SDG OAI); Fernandez, Ana María (DI REPA); Chiapperi, Constanza (DE EMSE); Bermudez, Fabiana (DE EMSE); Lucas Gomez (DE EMSE).