



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2 de diciembre de 2022

Señor Director General de Aduanas
Administración Federal de Ingresos Públicos
Dr. Guillermo MICHEL
S _____ / _____ D

cc.

Señora
Subdirectora General de Técnico Legal Aduanera
Dirección General de Aduanas
ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS
Dra. Liliana Beatriz ALASIA
S _____ / _____ D

Señor
Secretario de la Comisión del Acuerdo
Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay
Abog. Rodrigo CABALLERO GARAY
S _____ / _____ D

Señor
Delegado Titular Argentino ante la Comisión del Acuerdo
Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
Ministro Nicolás REBOK
S _____ / _____ D

*Ref.: Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros del Acuerdo de Transporte Fluvial
por la Hidrovía Paraguay-Paraná - Implementación del MIC/DTA*

De nuestra consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos a Usted en representación del **Centro de Navegación Asociación Civil** (en adelante, “**CNAV**”), el **Instituto Argentino de Estudios Aduaneros** (en adelante, “**IAEA**”), la **Cámara de Puertos Privados Comerciales** (en adelante, “**CPPC**”), la **Asociación de Agentes Marítimos del Paraguay** (en adelante, “**ASAMAR**”) y la **Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata** (en adelante, “**CPTCP**”), todas entidades sin fines de lucro con injerencia y representación de la carga, puertos y buques que operan en la Hidrovía Paraguay-Paraná, a efectos de hacerle llegar nuestras observaciones con relación a la **segunda etapa de implementación** del **MIC/DTA fluvial electrónico** dispuesta por medio de la RESOG-



2021-4940-E-AFIP-AFIP y que, según el cronograma publicado en el micrositio Hidrovía de la AFIP, entrará en vigor el **5 de diciembre de 2022**.

a) Desarrollo de la Herramienta Informática MERCURIA

En primer lugar, señalamos una vez más que, conforme nuestra vocación de trabajo en cooperación público-privado, el CNAV ha desarrollado e implementado el módulo MIC/DTA en su plataforma informática MERCURIA, para que las Agencias Marítimas puedan cumplir en tiempo y forma con el registro del MIC/DTA fluvial electrónico en la Argentina, conforme lo requerido por la Autoridad Aduanera.

b) Petitorio

No obstante lo anterior, de acuerdo a lo manifestado en forma reiterada por el CNAV por medio de varias notas presentadas a la Autoridad como también durante las audiencias de Espacio de Diálogo Institucional (EDI) convocadas por la AFIP/ADUANA; atento la falta de una respuesta concreta, hacemos llegar a Usted el siguiente petitorio:

- 1. Que, con el fin de posibilitar la aplicación del documento involucrado, se implemente un formulario de MIC/DTA que contenga una declaración sumaria en un todo de acuerdo con la información de los Conocimientos de Embarque y Manifiestos.**
- 2. Que, puntualmente, se desista del requerimiento de declaración de los valores de flete, seguro y mercadería FOB, por resultar ello de cumplimiento imposible.**
- 3. Que se ratifique la inaplicabilidad del MIC/DTA para las operaciones desde los Puertos de Zárate-Campana, Buenos Aires, Dock Sud y La Plata.**
- 4. Que toda medida sea implementada en forma igualitaria y recíproca entre los países signatarios del Acuerdo, respetando el Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros y Protocolo Adicional Sobre Condiciones de Igualdad de Oportunidades para una Mayor Competitividad del Acuerdo.**
- 5. Que se considere crear una Comisión de Seguimiento Permanente, con participación de representantes de la carga, puertos y buques, con la intención de articular de la forma más eficiente el trabajo en cooperación público-privado.**



c) Reservas en cuanto a la implementación del MIC/DTA

c.1) Incompatibilidad con el circuito documental del transporte marítimo internacional

Tal y como fuera referido anteriormente, surge la **urgente necesidad de excluir de entre los campos requeridos en los formularios del MIC/DTA, los valores de flete, seguro y mercadería FOB, información exclusiva de las líneas marítimas al amparo de contratos comerciales con sus clientes, a la cual el armador fluvial y/o los ATA y/o despachantes intervinientes no necesariamente pueden acceder.**

En este sentido, se destaca que resulta imposible para dichos auxiliares de la Aduana poder correlacionar qué permiso de embarque corresponde a cada contenedor, por cuanto dicha información, además de no consignarse en forma obligatoria, cuando se incluye, se hace en la celda de descripción de mercadería. Además, en muchos casos, tal y como sucede por ejemplo en las operaciones FOB, **el acceso a dicha información excede completamente tanto al barco como a la carga, siendo su declaración, de cumplimiento imposible.**

Por otro lado, cabe referir que, dichos tres campos exigidos para completar el MIC/DTA, resultan **incompatibles con las reglas estándar aplicables al transporte marítimo internacional y consensuadas a nivel global mediante distintas convenciones internacionales de forma tal de facilitar el comercio exterior**, sustentado documentalmente en el Conocimiento de Embarque como documento de transporte y en los Manifiestos de Carga como documento aduanero.

En este sentido, señalamos que el Conocimiento de Embarque solo puede emitirse una vez que la mercadería está a bordo del buque y por ello normalmente se libera en forma posterior a que este último zarpe, conforme a las normas vigentes a nivel internacional. De hecho, la emisión de documentos de embarque previo a su puesta a bordo está prohibida, y su emisión puede dar lugar a la frustración de la operación de crédito documentado.

Por el contrario, en el caso del MIC-DTA, se debe realizar un pre cumplido previo al embarque, con los datos completos de la operación, debiendo generarse un MIC-DTA formato papel intervenido por el funcionario aduanero, previo a la salida del medio transportador.

Queda clara entonces la incompatibilidad de tipo operativo entre el B/L y los Manifiestos, con el MIC/DTA.

Al respecto, enfatizamos que la Argentina ha ratificado la Convención de Bruselas de 1924 (Reglas de la Haya) sobre Unificación de Reglas de los Conocimientos de Embarque, en la que se establecen los requisitos y tiempo de emisión de dicho documento



y que fuera incorporada a nuestro ordenamiento mediante la Ley 15.787. Asimismo, nuestro país ha ratificado el Convenio FAL 65 de la Organización Marítima Internacional, y ratificado mediante la Ley 22.050, que funciona en conjunción con el convenio de Kyoto revisado de la Organización Mundial de Aduanas.

Estos instrumentos buscan la uniformidad de los procedimientos de declaración de carga internacional (Manifiestos, Conocimientos de Embarque). Es por ello que **las empresas marítimas internacionales han desarrollado sistemas de flujo de información para generar el Conocimiento de Embarque, con campos preestablecidos, sin que den posibilidad a ser modificados y sobre cuya información luego se confeccionan los Manifiestos.**

Asimismo, cabe referir que estos formatos son los utilizados a efectos de dar cumplimiento en la Argentina, a la RG AFIP N° 5110/22 de registro y presentación de las declaraciones sumarias de información anticipada de los Manifiestos de Importación para la vía acuática; y en Paraguay, a la Res. N° 139/2019 de la Dirección Nacional de Aduanas, por la que se aprueba la aplicación informática de la “Transmisión Electrónica Anticipada del Manifiesto de Cargas Fluvial” (TEMAFLU).

Dichos campos, no contemplan el valor flete, seguro o mercadería FOB, no ajustándose a los mismos la información requerida por el MIC/DTA, en virtud de lo cual, no solamente que el MIC/DTA, conforme las formalidades establecidas bajo la RG AFIP N° 4940/2021 resultaría contrario a Convenciones Internacionales ratificadas por ley, sino que también, generaría un circuito de documentación innecesaria y de imposible obtención, por resultar ajena al comercio marítimo, entorpeciendo su práctica.

Pero además, destacamos que **no surge del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) - ratificado por la Argentina mediante la ley 24.385 y por Paraguay mediante la ley 269/93 (el “Acuerdo”), ni de su Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros, la exigencia de incluir en la declaración, el valor flete o seguro; y que, por el contrario, sí se dispone expresamente en el art. 16 de este protocolo, que “los países signatarios se comprometen a eliminar gradualmente las trabas y restricciones reglamentarias y de procedimiento que obstaculizan el desenvolvimiento de dichas operaciones”, extremo que dista de cumplirse por la exigencia anteriormente referida.**

c.2) Trastornos de tipo operativo

Por otro lado, por lo que refiere al documento proforma del MIC/DTA en soporte papel aplicable para el resto de las operaciones, cabe referir que, en la actualidad, el mismo se utiliza para operaciones de graneles sin que sea utilizado para el transporte de contenedores. En este sentido, aclaramos que su utilización en los casos de graneles, se hace de una manera distinta a la que el formato de documento y la norma prevén, ya que



el mismo fue originalmente concebido para la modalidad de transporte terrestre de cargas por carretera y por ello no se completan los campos en su totalidad, haciéndose solo en las partes usuales al transporte por agua.

En el caso de los contenedores, directamente nunca se aplicó en los hechos, atento la imposibilidad material de cumplimiento de la medida, siendo que, de lo contrario, el sistema colapsaría tanto a nivel documental como a nivel operativo, con carga de documentos que llevarían más de diez horas diarias en promedio, y con buques y barcasas demorados en los puertos, sobre todo por lo que refiere a las operaciones de transbordo que se efectúan en los Puertos de Zárate-Campana, Buenos Aires, Dock Sud y La Plata, representando mayores dilaciones y generando costos adicionales que tendrían incidencia negativa en la logística de todo el modo de transporte fluvial, atentando contra los propios fines del Acuerdo, el cual propicia la integración de los países miembros por medio de la imposición de la libertad y la facilitación de la navegación por la Hidrovía con el objeto de desarrollar un comercio fluido y una operativa fluvial eficiente (cfr. Considerandos del Acuerdo), razón por la cual el MIC/DTA carece de aplicación práctica en dichos puertos.

c.3) Reciprocidad

Por último, pero no por ello menos importante, cabe destacar una vez más que, **la implementación definitiva del MIC/DTA fluvial electrónico (como también en formato papel), debe estar supeditada a su recíproca y simultánea aplicación por todos de los países miembros del Acuerdo, respetando los principios de igualdad de derechos y obligaciones de los países ribereños y de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad incluidos en el Considerando Tercero; en los arts. 7 y 17 del Acuerdo; y en el art. 10 del Protocolo Adicional Sobre Condiciones de Igualdad de Oportunidades para una Mayor Competitividad del Acuerdo.**

Una medida en contrario, propiciaría el desvío de grandes volúmenes de cargas que operados actualmente en puertos de un país que implemente el MIC/DTA (casos de Argentina y Paraguay) hacia los puertos de países que no lo implementen (casos de Brasil y Uruguay), con notorios perjuicios para el desarrollo marítimo y portuario y para la producción nacional y el trabajo del primer grupo de países, contradiciendo los propios fines y objetivos del Acuerdo.

Consecuentemente, por la presente solicitamos a Usted tenga a bien disponer de su intervención a los efectos de que la AFIP-ADUANA efectúe los cambios técnicos y normativos necesarios de acuerdos a los extremos tratados a lo largo de la presente y que la norma referida y su implementación puedan tener validez y vigencia.

A la espera de que nuestra presentación sea considerada como un aporte positivo consensuado por todos los actores que integran la cadena logística (carga, puerto y



buque) y pensada para dar solución a los cursos de acción planteados por esa Autoridad, nos mantenemos a la espera de una solución favorable respecto de la solicitud efectuada, quedando a su entera disposición para aclarar cualquier punto que a su criterio pudiera ser necesario.

Sin otro particular, saludamos a Usted con nuestra consideración más distinguida.



Alfonso M. Jozami
Gerente General
CNAV



Pablo Tsolis
Secretario
CNAV



Facundo Sarrabayrouse
Presidente
IAEA

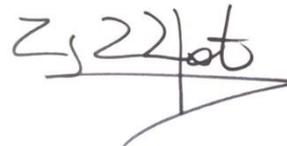


Julio Delfino
Presidente
CNAV



Jim Reid
Presidente

CPTCP



Luis Zubizarreta
Presidente
CPPC



Karina Ferreira
Presidente
ASAMAR