

INFORME INTERNO SOBRE DIAGNÓSTICO DEL FLUJO DOCUMENTAL DE LA CARGA AÉREA EN AMB

**FACILITACIÓN DE LA CARGA AÉREA EN EL
AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ**

Secretaría de la JAC, Área de Desarrollo

30/06/2016

Contenido

I.	INTRODUCCIÓN	3
II.	EL TRANSPORTE MUNDIAL DE LA CARGA AÉREA	7
II.1	La cadena de suministro de la carga aérea y su funcionamiento.	7
II.1.1	Expedidor	8
II.1.2	Consignador	8
II.1.3	Destinatario	8
II.1.4	Agrupadores	8
II.1.5	Proveedores de servicios a escala	10
II.1.6	Operador postal	10
II.1.7	Explotadores de aeronaves	11
II.1.8	Transportistas expresos	11
II.2	La seguridad de la cadena de suministro de la carga aérea.....	12
II.2.1	El marco reglamentario de la OACI	12
II.2.2	El marco reglamentario de la OMA	17
II.3	Flujo de documentos en la carga general	21
III.	PROCESO DE SALIDA.....	28
III.1.	ANTES DE LA PRESENTACIÓN EN EL AEROPUERTO.....	28
III.1.1.	Servicio Agrícola y Ganadero (SAG).....	29
III.1.2.	Instituto de Salud Pública (ISP).	29
III.1.3.	Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura.....	30
III.1.4	Servicio de Impuestos Internos (SII).....	31
III.2	EN EL AEROPUERTO ANTES DE EMBARCAR.....	32
III.2.1	Dirección General de Aviación Civil.	32
III.2.2	Servicio Nacional de Aduanas	33
III.3	EMBARQUE O SALIDA AL EXTERIOR DE LAS MERCANCÍAS	35
III.4	EN EL AEROPUERTO DESPUÉS DE EMBARCAR	36
IV.	PROCESO DE INGRESO	37

IV.1. CERTIFICACIONES, VISTOS BUENOS O AUTORIZACIONES PREVIOS A LA PRESENTACION EN ADUANAS.....	37
IV.1.1. Servicio Agrícola y Ganadero (SAG).....	37
IV.1.2. Ministerio de Salud (Minsal).	39
IV.1.3. Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (Sernapesca).	41
IV.2. PRESENTACIÓN EN LA DESTINACIÓN ADUANERA DEL AEROPUERTO AMB.....	41
V. SIMPLIFICACIÓN EN EL FLUJO DOCUMENTAL DE LA CARGA	44
V.1 TRANSMISIÓN ELECTRÓNICA DEL MANIFIESTO DE CARGA POR VÍA AÉREA.....	44
V.2. SISTEMA INTEGRADO DE COMERCIO EXTERIOR (SICEX Chile).	46
VI. CONCLUSIONES.....	47

I. INTRODUCCIÓN

Este informe busca dar continuidad al trabajo iniciado en el 2015 sobre facilitación del transporte de carga aérea en el aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB). El año recién pasado la Secretaría General centró su labor en identificar el nivel de facilitación de la carga aérea internacional en AMB, mediante el análisis del flujo físico. Dicho estudio arrojó importantes resultados que fueron puestos en conocimiento de los organismos correspondientes. Para el año 2016, el análisis estará dirigido al flujo documental de la carga en dicho aeropuerto, con el objeto de identificar eventuales barreras que puedan estar afectando la eficiencia y eficacia de la cadena documental.

En general, el estudio del transporte aéreo internacional de carga es una tarea compleja, ya que involucra a múltiples actores, públicos y privados, que participan en distintos subprocesos, los cuales adquieren distintas relevancias en relación al producto que se está importando o exportando. En este informe se desarrolla la tarea de extraer, a partir de la reglamentación vigente, el flujo documental relacionado a un proceso de salida (exportación) e ingreso de bienes por vía aérea (importación), desde y hacia el aeropuerto AMB; con el objeto de observar los aspectos relevantes que podrían facilitar el proceso.

En el proceso de movimiento de la carga aérea internacional, los órganos rectores a nivel mundial son la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA), y en el concierto nacional participan los servicios públicos listados en la tabla 1, los cuales efectúan labores de control de los productos transportados dentro del ámbitos de sus competencias y que deben propender a un actuar coordinado e instando por la adopción de medidas que faciliten el tráfico transfronterizo de mercaderías. . La mayor parte de estos servicios públicos son parte de la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional (CONAFAL), instancia encargada de estudiar, proponer y servir de instancia de coordinación de la facilitación en el país.

En la tabla 1 es posible observar que para el movimiento de carga internacional por aire, una particularidad de este modo de transportes y que por lo tanto los diferencia de los otros, es la participación de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) entre los servicios públicos que participan. El rol de la DGAC es el de velar por la seguridad aérea tanto en la operación aérea como en las mercancías transportadas.

Los distintos servicios públicos involucrados en el proceso de entrada y salida de mercancías desde y hacia las fronteras de nuestro país, de acuerdo al rol que le ha conferido la normativa vigente en Chile, derivan una serie de requerimientos

documentales y certificados, que están altamente determinados por el tipo de mercancía transportada y el país de destino.

Tabla 1: Servicios públicos que participan en el proceso de movimiento de la carga aérea internacional.

Servicio Público	Rol principal en el proceso de salida o entrada de la carga aérea internacional.
Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)	<ul style="list-style-type: none"> • Velar por el cumplimiento de la regulación y disposiciones de seguridad, dirigidas a la protección contra actos de interferencia ilícita u otras acciones delictivas en el Terminal de Carga del Aeropuerto Arturo Merino Benítez¹. • Velar por el cumplimiento de la reglamentación para el transporte de mercancías peligrosas efectuado en aeronaves civiles chilenas y extranjeras, que operen en el espacio aéreo nacional².
Servicio Nacional de Aduanas (Aduanas)	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las costas, fronteras y aeropuertos de la República, intervenir en el tráfico internacional para los efectos de la recaudación de los impuestos a la importación, exportación y otros que determinen las leyes, y de generar las estadísticas de ese tráfico³. • Velar por el cumplimiento de las normas relacionadas con las destinaciones aduaneras. En particular, las disposiciones referentes a la presentación de las mercancías, depósito, desaduanamiento, retiro y eventual remate⁴.
Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar los controles fronterizos fito y zoo sanitarios (en las entradas al país por vía terrestre, aérea o marítima). Para evitar la introducción desde el extranjero de enfermedades o plagas que puedan afectar a los animales o vegetales y dañar gravemente a la agricultura⁵. • Entregar la certificación sanitaria para las exportaciones de productos animales o vegetales, en base a normas y estándares que regulan el comercio mundial⁶. • Certificar origen de la exportación⁷.

¹ DAN 1701: "Seguridad en el terminal de carga del aeropuerto AMB".

² DAR 18: "Reglamento transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea".

³ D.F.L. N° 30 de 2004, del Ministerio de Hacienda (D.O. 04.06.2005)

⁴ Compendio de normas aduaneras.

⁵ Ley N° 18.755, que establece normas sobre el Servicio Agrícola y Ganadero, deroga la Ley N°16.640 y otras disposiciones.

⁶ CITES (*Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora*) suscrita por Chile el 16 de septiembre de 1974, y otros acuerdos internacionales.

⁷ Resolución Exenta N° 827 de 1993 del Ministerio de Relaciones Exteriores, establece organismos competentes para la emisión de certificados de origen.

Tabla 1: Servicios públicos que participan en el proceso de movimiento de la carga aérea internacional (continuación).

Servicio Público	Rol principal en el proceso de salida o entrada de la carga aérea internacional.
Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (SERNAPESCA)	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar la calidad sanitaria de los materiales y embarcaciones de importación usados destinados a las actividades de pesca o acuicultura, y de los productos de importación, que se destinen a carnada, a usos alimenticios o medicinales de los recursos hidrobiológicos⁸. • Controlar la inocuidad de los productos pesqueros y de acuicultura de exportación y otorgar los certificados oficiales correspondientes, cuando así lo requieran los peticionarios⁹. • Visar la exportación de productos pesqueros, según requisitos técnicos y administrativos¹⁰. • Certificar origen de la exportación¹¹.
Instituto de Salud Pública (ISP)	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar las condiciones de internación, exportación, fabricación, distribución, expendio y uso a cualquier título, como asimismo, de la propaganda y promoción de los productos farmacéuticos y de uso cosmético, en conformidad con el reglamento respectivo¹².
Servicio de Impuestos Internos (SII)	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicar y fiscalizar todos los impuestos internos actualmente establecidos o que se establecieron, fiscales o de otro carácter en que tenga interés el Fisco y cuyo control no esté especialmente encomendado por la ley a una autoridad.¹³

FUENTE: ELABORACIÓN SECRETARÍA JAC, SEGÚN LAS REFERENCIAS CITADAS.

El seguimiento al flujo documental, asociado a la salida y entrada de mercancías por la vía aérea, es una tarea compleja y diversa, razón por la cual en este informe se presentarán los principales flujos documentales de cada uno de los servicios públicos involucrados.

⁸ DS N° 430 de 1992 (texto refundido de la Ley General de Pesca y Acuicultura) en su artículo 122 letra b).

⁹ DS N° 430 de 1992 (texto refundido de la Ley General de Pesca y Acuicultura) en su artículo 122 letra r).

¹⁰ D.F.L. N° 1 de 1992, de MINECON, establece las funciones de la Subdirección de Comercio Exterior y de los Dptos. de Sanidad Pesquera y Fiscalización e Inspección Pesquera.

¹¹ Resolución Exenta N° 827 de 1993 del Ministerio de Relaciones Exteriores, establece organismos competentes para la emisión de certificados de origen.

¹² D.F.L. N°1 de 2005, art. 59 lt. b) núm 3 del Ministerio de Salud.

¹³ D.F.L. N° 7, del Ministerio de Hacienda, del 30 de septiembre de 1980, que fija el texto de la Ley Orgánica del Servicio de Impuestos Internos y adecúa disposiciones legales que señala.

Es importante tener presente, que en el movimiento de la carga por vía aérea posee un costo superior al movimiento vía terrestre o marítimo, razón por la cual se reserva para aquellos productos que poseen un importante valor agregado o el precio final del producto está altamente relacionado con su calidad. Los principales productos importados por vía aérea son los computadores, celulares, decodificadores, *tablets*, etc.; que eligen este modo de transporte ya que el precio de venta les permite una mayor participación de los costos de transporte en los costos totales. En cambio, los principales productos exportados son las frutas (principalmente los *berries*), salmones frescos refrigerados, estos productos se exportan por vía aérea debido a su alto grado de perecibilidad y las semillas, que si bien no son productos perecibles, existe la urgencia de envío dada las fechas críticas de siembra en los distintos hemisferios,.

En este mismo sentido, el transporte de la carga se realiza tanto en operaciones puras como mixta. Las operaciones puras corresponden a las operaciones aéreas exclusivas para el transporte de carga, correo y *courier*, en cambio las operaciones mixtas corresponden a las operaciones aéreas que además de transportar pasajeros llevan carga, correo y *courier*, con el objeto de optimizar el peso del avión.

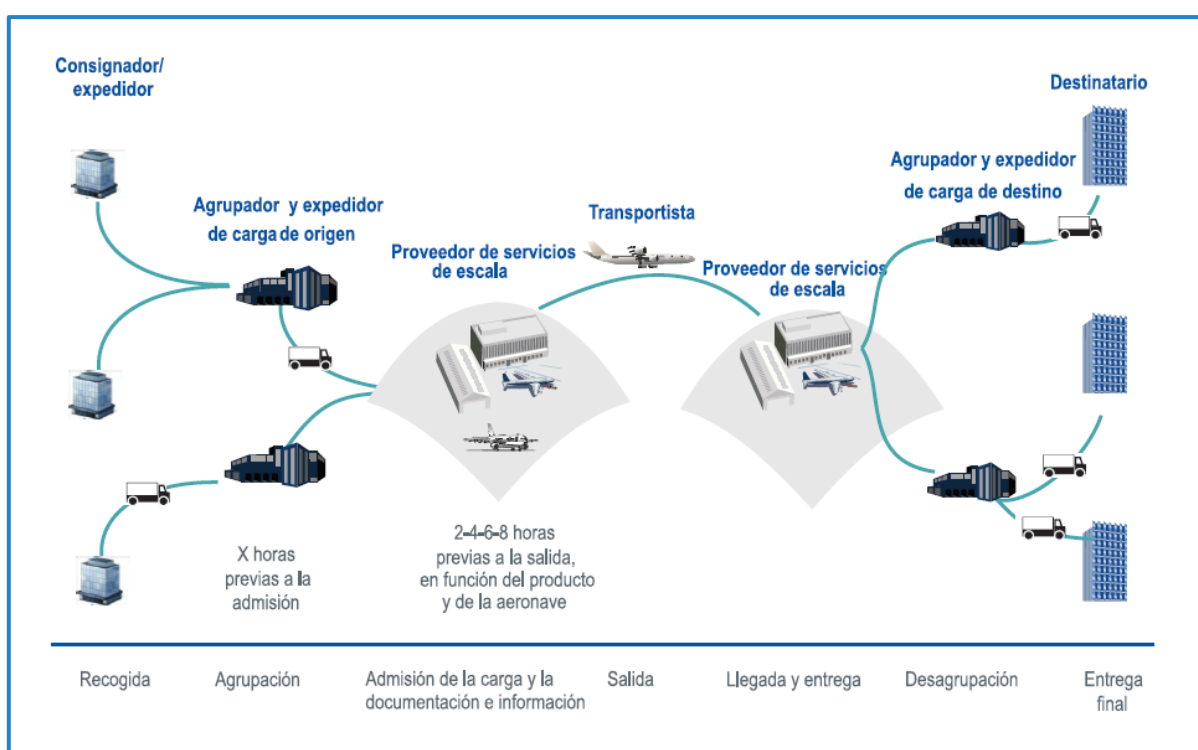
El análisis desarrollado en el presente informe se distribuye de la siguiente manera: en el capítulo II, se presentan los principales elementos desarrollados en el libro conjunto OACI – OMA “El transporte mundial de la carga aérea”, en el capítulo III se detalla el flujo documental asociado al proceso de salida de las mercaderías desde Chile al mundo; en el capítulo IV el flujo documental para el ingreso de mercaderías a Chile; en el capítulo V se presentan dos herramientas para la facilitación del flujo documental de la carga; y en el capítulo VI se resumen los principales hallazgos del informe.

II. EL TRANSPORTE MUNDIAL DE LA CARGA AÉREA¹⁴.

II.1 La cadena de suministro de la carga aérea y su funcionamiento.

La cadena de suministro de la carga aérea es una combinación de partes interconectadas, localizaciones, procedimientos e intercambios de información que permite transportar la carga por vía aérea desde su lugar de origen hasta su destino. Todas las partes comparten la responsabilidad de velar porque ésta se traslade en condiciones fiables y seguras a través de dicha cadena.

Figura 1: Cuadro panorámico del transporte de la carga aérea.



FUENTE: “EL TRANSPORTE MUNDIAL DE LA CARGA AÉREA. CADENA DE SUMINISTRO SEGURA PARA LA CARGA AÉREA Y EL CORREO Y DIRECTRICES EN MATERIA DE FACILITACIÓN”. PRIMERA EDICIÓN.

¹⁴ Capítulo elaborado con extractos de la publicación conjunta OMA – OACI (2013): “El transporte mundial de la carga aérea. Cadena de suministro segura para la carga aérea y el correo y directrices en materia de facilitación”. Primera Edición.

II.1.1 Expedidor

La cadena de suministro de la carga aérea se inicia con un vendedor (o “expedidor”) y un comprador (o “importador”, en el contexto del comercio internacional) que desean intercambiar mercancías por vía aérea.

El **expedidor** es el responsable de la fabricación y/o la venta de mercancías, y puede ser denominado asimismo “exportador” o “comerciante”. Este puede contratar los servicios de un corredor o agente para gestionar el transporte de las mercancías, comprendido el cumplimiento de las prescripciones establecidas por los organismos de reglamentación fronteriza, tales como las aduanas.

II.1.2 Consignador

El **consignador** es el individuo que inicia el transporte o traslado de mercancías. En otras palabras, se trata del “remitente”. Aunque el término “expedidor” se utiliza para designar al ente o individuo que inicia el comercio de mercancías, el consignador y el expedidor cumplen funciones distintas, si bien a menudo puede desempeñarlas la misma parte.

II.1.3 Destinatario

El **destinatario** es la parte que figura en la factura o la lista de embalajes como receptor de las mercancías, una vez concluido su transporte. Al igual que al inicio de la cadena de suministro de la carga aérea, es importante distinguir entre las funciones de destinatario y de “comprador”. La primera está ligada al transporte de las mercancías, mientras que la segunda a los aspectos comerciales relacionados con ellas. En el contexto del comercio internacional, al comprador también se le conoce como “importador”. El comprador o importador contratará, a menudo, los servicios de un corredor o agente a fin de que gestione sus asuntos reglamentarios, en particular la preparación de una declaración de mercancías para las aduanas, pero también de las múltiples licencias, permisos y certificados que puedan solicitar otros organismos de control transfronterizo. Aunque cabe la posibilidad de que un ente combine las funciones de comprador y de destinatario, es importante diferenciar entre ambas ya que la información que generan no es igual, se presenta en momentos distintos y se emplea para fines dispares.

II.1.4 Agrupadores

Los **agrupadores** de carga forman parte del proceso logístico de transporte de la cadena de suministro y su principal cometido es encargarse de gestionar las expediciones aéreas de tal modo que estén listas para su transporte por los

explotadores de aeronaves. Sus diligencias podrían comprender el envío agrupado de la carga, según corresponda.

Un agrupador y expedidor de carga y proveedor de servicios logísticos puede gestionar la preparación, el almacenamiento, el transporte y la entrega final de las mercancías de la cadena de suministro, comprendidos los trámites de documentación y facilitación aplicables. Raramente actúa como transportista de éstas. Por lo general, organiza traslados múltiples en medios de transporte diversos y presta otros servicios que contribuyen a la estructura de dicha cadena. Estos traslados pueden llevarse a cabo en un medio de transporte único o multimodal. Los medios multimodales son aquellos en los que los servicios de carga aérea se combinan con el transporte marítimo, por ferrocarril o con tramos previos por camión del expedidor al aeropuerto de salida y del aeropuerto de destino al destinatario. Los servicios ofrecidos por el agrupador pueden comprender los envíos agrupados, el almacenamiento, la manipulación, el embalaje o la distribución de mercancías. Más aún, éste puede prestar una serie de servicios auxiliares y de asesoría en relación con el transporte físico de mercancías, que a menudo comprenderán asuntos aduaneros y fiscales, la declaración de las mercancías para fines oficiales, la contratación de un seguro para las mismas y la recaudación o tramitación de pagos o de documentos conexos.

Las funciones de intermediación se integran con frecuencia en las funciones de agrupación y expedición de envíos e incluso de almacenaje de la carga de un único ente. No obstante, resulta útil considerarlas como funciones empresariales distintas, cada una de las cuales goza de una relación estatutaria y administrativa propia con las aduanas y otros organismos.

Los servicios de agrupación y expedición de la carga engloban también servicios logísticos basados en moderna tecnología de la información y las comunicaciones de cara al transporte, la manipulación o el almacenamiento de mercancías y, de facto, la gestión integral de la cadena de suministro. Para la expedición de carga aérea, el agrupador y expedidor reserva y contrata, por lo general, un explotador de aeronaves en virtud de un contrato de servicios de transporte desde el aeropuerto de salida hasta el aeropuerto de destino. A continuación, procederá al envío de la carga desde su almacén u otra ubicación, para entregarla directamente al explotador de aeronaves o a su representante. Este proceso se inicia normalmente mucho antes de que se hayan ultimado los trámites de exportación de aduanas.

La responsabilidad primordial de un agrupador y expedidor es salvaguardar los intereses de su cliente, el consignador o expedidor. La agrupación y expedición de la carga implica trabajar estrechamente con los explotadores aéreos a fin de reservar espacio en las aeronaves para los envíos que estén listos para ser

transportados, al objeto de lo cual se cerrarán contratos de transporte y se expedirán cartas de porte aéreo¹⁵.

II.1.5 Proveedores de servicios a escala

Los **proveedores de servicios de escala** son subcontratados y actúan en nombre de los agrupadores y expedidores de carga y/o los explotadores de aeronaves cuando éstos no disponen de las instalaciones necesarias.

Los servicios de escala pueden comprender la puesta a disposición de almacenes para la admisión, manipulación, preparación y etiquetado de la carga y el correo, así como su carga y descarga, tránsito y almacenamiento. Los proveedores de estos servicios son responsables de los aspectos operacionales, conforme a las instrucciones de los agrupadores y expedidores de carga y los explotadores de aeronaves. Una vez listo un envío para su expedición, el agrupador y expedidor despachará la carga e indicará al proveedor de servicios de escala el modo de entregarla al explotador de aeronaves.

II.1.6 Operador postal

Un **operador postal** designado es todo ente gubernamental o no gubernamental designado formalmente por un Estado miembro de la Unión Postal Universal (UPU) para prestar servicios postales y cumplir con las obligaciones conexas que emanan de las leyes de la UPU¹⁶, comprendida la de prestar dichos servicios universalmente. El correo se define como todo envío postal transportado por los operadores postales designados con arreglo a las condiciones establecidas en el Convenio de la UPU, sus reglamentos y normas técnicas, de mensajería y seguridad.

Los operadores postales designados negocian con los explotadores de aeronaves el transporte de correo, al que aplican controles de seguridad, comprendida su inspección, según exija la autoridad competente y de conformidad con el Convenio de la Unión Postal Universal. Extendiendo sus facultades de inspeccionar todo envío proveniente del extranjero tanto con métodos no intrusivos como aforo físico

Por lo general, el carácter confidencial de la correspondencia está amparado por la legislación estatal, que puede prohibir la apertura de receptáculos de correo o

¹⁵ Carta de porte aéreo o Air Way Bill: Documento justificativo del contrato de transporte aéreo internacional, establecido entre un expedidor y una compañía de transporte aéreo, mediante el cual ésta reconoce haber recibido la mercancía para su expedición y se obliga a transportarla al aeropuerto de destino conforme a las condiciones especificadas. Es emitido por la compañía aérea o un agente de carga aérea IATA autorizado. www.aprendeaexportar.com

¹⁶ www.upu.int

restringir el uso de algunos métodos de inspección. Ésta también puede exigir que el correo sea tratado de forma distinta a los envíos de carga.

II.1.7 Explotadores de aeronaves

Los **explotadores de aeronaves**, también conocidos como líneas aéreas o transportistas aéreos, prestan servicios de transporte de mercancías por aire. Un contrato de transporte vincula a un explotador de aeronaves con las partes contratadas competentes para el transporte fiable y seguro de la carga y el correo desde una ubicación (esto es, el aeropuerto de salida) hasta otra (el aeropuerto de llegada).

La carga aérea puede transportarse en aeronaves de pasajeros, aeronaves exclusivamente de carga o en una combinación de ambas. En algunos casos, en particular para distancias cortas, los explotadores de aeronaves también pueden transportar la carga aérea por carretera. Ahora bien, el contrato de transporte seguirá siendo una carta de porte aéreo y el tramo de carretera será considerado como un vuelo, al que se le habrá designado el correspondiente número. Esta suerte de operaciones se conoce como “servicio de enlace terrestre”.

II.1.8 Transportistas expresos

Los **transportistas expresos** aúnan en una única empresa o conglomerado las funciones de corredor, transportista, agrupador y expedidor de carga, proveedor de servicios de escala y explotador de aeronaves, razón por la cual en ocasiones también se les denomina “integradores”. La entrega urgente se ha convertido, por tanto, en un modelo de negocio específico de la industria del transporte de carga.

Los transportistas expreso gestionan de manera integral cadenas de suministro multimodal que se extienden por 220 Estados y regiones; emplean sofisticados sistemas informáticos de seguimiento y localización, que les permiten supervisar el avance de una expedición en particular a lo largo de una cadena, desde su recogida hasta su entrega; y suelen transportar carga urgente de gran valor añadido, cuya entrega ha de hacerse en un momento determinado.

II.2 La seguridad de la cadena de suministro de la carga aérea

II.2.1 El marco reglamentario de la OACI

El marco reglamentario de la OACI para la cadena de suministro segura de la carga aérea no se estableció de inmediato, sino que, más bien, la Organización actuó paso a paso en la elaboración de las normas de seguridad que sientan las bases de la actual cadena.

La OACI ha elaborado un conjunto de normas para determinar los controles de seguridad, comprendida la inspección siempre que sea posible, a los que ha de someterse toda la carga y el correo antes de su embarque en una aeronave que participe en operaciones comerciales.

En el anexo 9 del Convenio de Aviación Civil de la OACI, se presentan las normas y métodos recomendados sobre Facilitación del Transporte Aéreo. En particular, el anexo se recomienda no exigir la inspección física de la carga a importar o exportar y utilizar la gestión de riesgos¹⁷ para determinar qué mercancías deben ser inspeccionadas y el alcance de dicha inspección¹⁸.

La OACI también recomienda que los Estados consideren la introducción de programas de Operador económico autorizado que acrecienten la seguridad, creando así un entorno que permita medidas que faciliten el control aduanero. Las medidas de facilitación del control aduanero podrían incluir un número reducido de inspecciones físicas y exámenes, la presentación de un conjunto limitado de elementos de datos, la notificación de una inspección prevista con antelación a la llegada de las mercancías y otras medidas de facilitación. Las medidas de control deberían basarse en la información requerida que se proporcione con antelación a los servicios aduaneros y en la utilización de procedimientos de evaluación de riesgos¹⁹.

El explotador de aeronaves, en principio, sería íntegramente responsable de la aplicación de los controles de seguridad, comprendida la inspección previa al embarque en una aeronave del 100% de la carga y el correo. Si bien es posible inspeccionar a todos los pasajeros y su equipaje a última hora, antes de partir, no se aplica el mismo principio a la carga y el correo aéreo al no poder los explotadores

¹⁷“Gestión de riesgos: Aplicación sistemática de procedimientos y métodos de gestión que proporcionan a los organismos encargados de la inspección, la información necesaria para atender movimientos o envíos que representan un riesgo”. Convenio de Chicago, Anexo 9 - Capítulo I.

¹⁸ Convenio de Chicago, Anexo 9 – Capítulo 4: Entrada y salida de carga y otros artículos.

¹⁹ Convenio de Chicago, Anexo 9 – Capítulo 4: Entrada y salida de carga y otros artículos. Método recomendado 4.9.1.

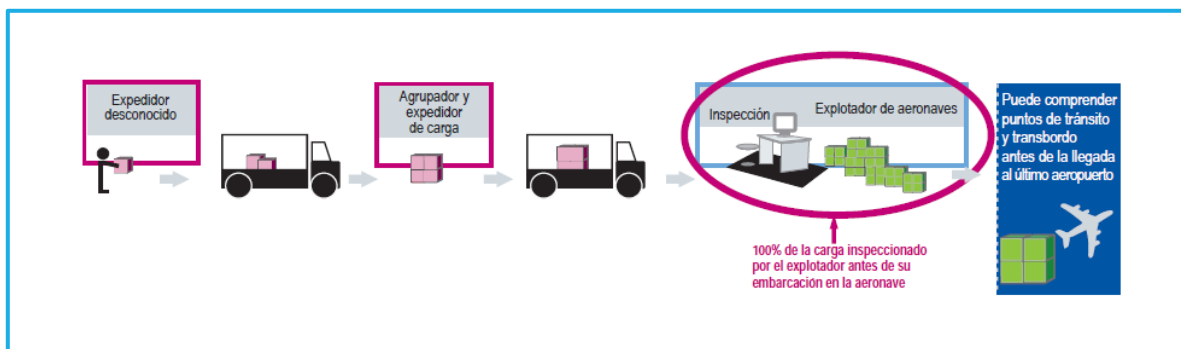
de aeronaves someter sistemáticamente a inspección todos los artículos justo antes de la salida.

La OACI, los Estados miembros y las partes interesadas de la industria han trabajado conjuntamente en el diseño de las normas de seguridad de la carga aérea de la Organización, adaptándolas a la realidad y a las restricciones operacionales. La aplicación a la carga y el correo aéreo de un enfoque integral de la cadena de suministro segura podría lograrse efectuando controles de seguridad en el punto de origen.

La implantación de estas normas de seguridad de la carga aérea es una solución eficaz, fundamentada en un enfoque basado en el riesgo que cumple los objetivos siguientes:

1. Respeto de las obligaciones de las empresas que integran la cadena de suministro de la carga aérea;
2. distribución de los gastos y las responsabilidades entre todas las partes interesadas para que la seguridad de la carga pueda garantizarse de manera ascendente a lo largo de la cadena de suministro de suerte que el deber de efectuar controles de seguridad no recaiga íntegramente en los explotadores de aeronaves;
3. facilitación del flujo de la carga transportada por vía aérea y reducción o limitación de los posibles retrasos ocasionados por la realización de controles de seguridad;
4. implantación de controles de seguridad apropiados en categorías específicas de carga que no puedan inspeccionarse siguiendo los mecanismos habituales debido a su naturaleza, embalaje, tamaño o volumen; y
5. mantenimiento de las principales ventajas del transporte aéreo: velocidad, seguridad operacional y protección.

Figura 2: Controles de seguridad aplicados por los explotadores de aeronaves.



FUENTE: “EL TRANSPORTE MUNDIAL DE LA CARGA AÉREA. CADENA DE SUMINISTRO SEGURA PARA LA CARGA AÉREA Y EL CORREO Y DIRECTRICES EN MATERIA DE FACILITACIÓN”. PRIMERA EDICIÓN.

A fin de aplicar este enfoque de la cadena de suministro segura, la OACI y los Estados miembros elaboraron normas para el Anexo 17 (Seguridad) del Convenio de Chicago, en virtud de las cuales se introducían los regímenes de agente acreditado y de expedidor reconocido. Estos regímenes permiten la realización de controles de seguridad, comprendida la inspección, de manera ascendente en la cadena de suministro de la carga aérea por entes autorizados para actuar como tales por las autoridades nacionales competentes, evitando así duplicaciones innecesarias. Dichos entes autorizados velarán por que se proteja la carga y el correo que se transporte en aeronaves comerciales de interferencias ilícitas desde el punto en el que se lleven a cabo la inspección u otros controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.

La aplicación de la cadena de suministro segura atenúa la responsabilidad de los explotadores de aeronaves, al tiempo que facilita el procesamiento seguro de la carga a su llegada al aeropuerto.

Agentes acreditados

Un agente acreditado es un agrupador y expedidor de carga o cualquier otro ente (tal como el proveedor de servicios de escala) que negocia con el explotador de aeronaves y facilita los controles de seguridad autorizados o exigidos para la carga o el correo por la autoridad competente.

La idea de agente acreditado permite a los explotadores de aeronaves recibir carga acreditada como segura de manos de un ente autorizado por la autoridad competente, esto es, un agente acreditado, responsable de la seguridad de los envíos.

Una vez autorizado para actuar como agente acreditado, un ente puede efectuar controles de seguridad de la carga, comprendida la inspección de las mercancías. Los candidatos que aspiren a la categoría de agente acreditado deben cumplir los requisitos específicos que determine la autoridad competente. El agente acreditado debe diseñar y gestionar un programa de seguridad donde se describan todas las medidas conexas aplicadas en las instalaciones y durante todas las operaciones de custodia de la carga y de garantía de su seguridad que se realicen hasta la entrega al siguiente ente. Tales medidas deberían comprender, entre otras, el control del acceso a zonas de vigilancia; la supervisión de las instalaciones; la protección y custodia de la carga frente a accesos no autorizados; la descripción de las personas con derecho a acceder a dichas instalaciones; procedimientos de inspección; de entrega y recepción; la instrucción en materia de seguridad para todo el personal que tenga acceso a las instalaciones; y la supervisión de los subcontratistas.

Aunque la realización de controles de seguridad por los agentes acreditados facilita el transporte de mercancías, queda por resolver esta cuestión: *¿Cómo garantizar la seguridad de la carga aérea cuando su naturaleza o embalaje no permitan efectuar una inspección de seguridad eficaz aplicando los métodos convencionales*

disponibles en las instalaciones del agente acreditado o del explotador de aeronaves?

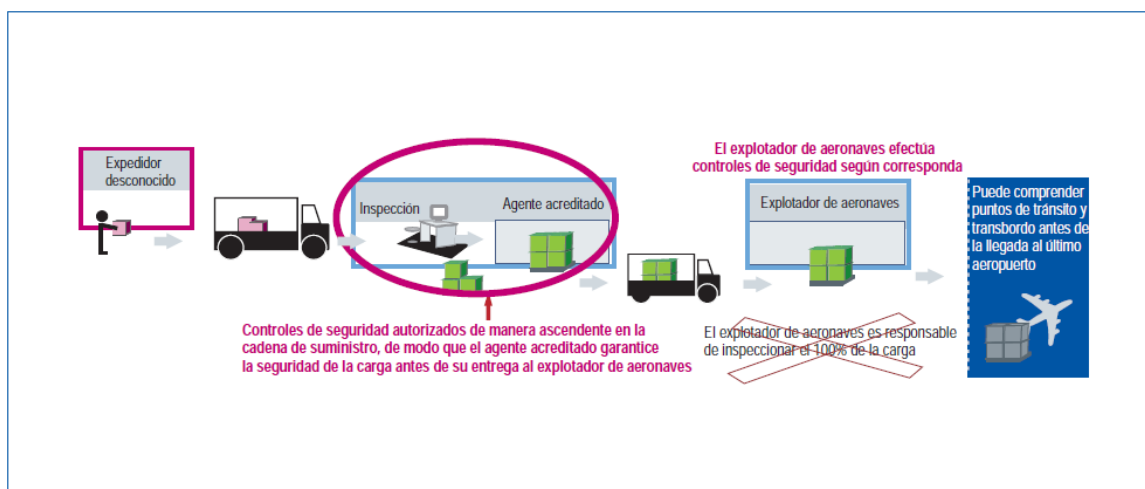
La aplicación del régimen del expedidor reconocido puede responder a esta necesidad, ofreciendo la posibilidad de realizar controles de seguridad eficaces en la fase de fabricación/montaje/embalaje que se adapten a la naturaleza de la carga, comprendidos aquellos casos en los que la naturaleza de las mercancías no permita llevar a cabo una inspección ulterior en la cadena de suministro.

Expedidores reconocidos

Un expedidor reconocido es un ente contemplado como tal por una autoridad competente, o un ente autorizado a actuar en su nombre, capacitado de este modo para certificar y dar cuenta de la realización de controles de seguridad en la carga expedida por vía aérea. Un ente podrá actuar como expedidor reconocido cuando genere la carga o el correo por cuenta propia y cuando sus procedimientos cumplan reglas y normas de seguridad comunes suficientes como para permitir el transporte de carga o de correo en aeronaves comerciales. Un vez que el expedidor reconocido haya dado cuenta del estado de seguridad de la carga, el envío tendrá que entregarse a otro ente autorizado, tal como el agente acreditado, o directamente al explotador de aeronaves a fin de garantizar dicho estado de seguridad.

Para ser designado expedidor reconocido, un ente tal como un fabricante o un ensamblador debería demostrar su cumplimiento del programa de seguridad para expedidores reconocidos en virtud del cual se desarrollen las negociaciones, según reconozca y autorice la autoridad competente o un agente acreditado, explotador de aeronaves u otro ente autorizado por el Estado a actuar en su nombre. Los expedidores reconocidos deberían solicitar la designación, autorización o mención por parte de la autoridad competente a intervalos regulares, que no deberían exceder de un quinquenio.

Figura 3: Controles de seguridad efectuados por los agentes acreditados.



FUENTE: “EL TRANSPORTE MUNDIAL DE LA CARGA AÉREA. CADENA DE SUMINISTRO SEGURA PARA LA CARGA AÉREA Y EL CORREO Y DIRECTRICES EN MATERIA DE FACILITACIÓN”. PRIMERA EDICIÓN.

Declaración de seguridad del envío

A lo largo de la cadena de suministro es esencial compartir información sobre el estado de seguridad de la carga y el correo para garantizar que se ha identificado e inspeccionado correctamente todo lo que requiere de protección nueva o adicional. El objetivo último es garantizar su seguridad al cien por cien antes de su embarque en una aeronave.

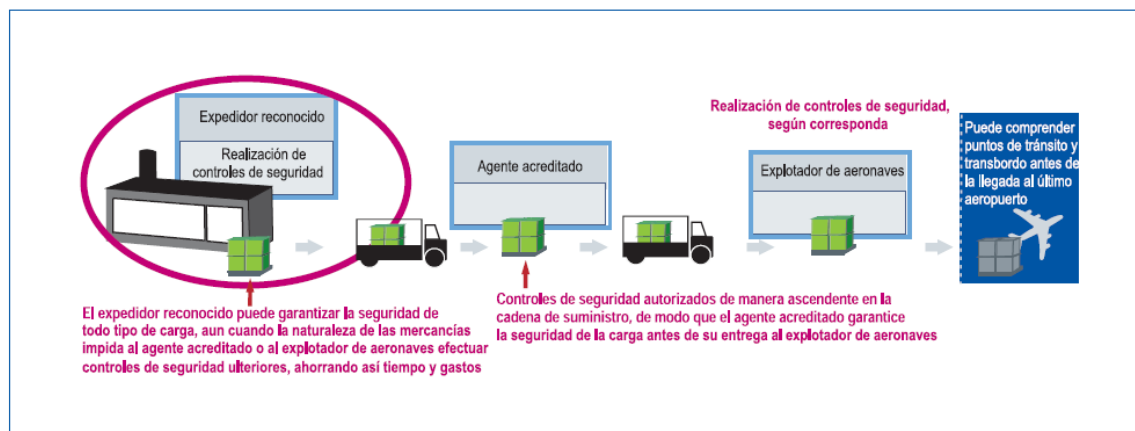
Por tanto, un ente encargado de custodiar la carga y el correo debería emitir una declaración de seguridad del envío donde se notifique su estado de seguridad y se indiquen otros datos de importancia conexos. Esta información se transmitirá a cada parte que integre ulteriormente la cadena de suministro segura para que aplique al envío las medidas de seguridad pertinentes y lo proteja de accesos no autorizados.

Una vez admitido el envío, dicha declaración de seguridad será consultada automáticamente por un agente acreditado o un explotador de aeronaves para determinar el modo de manipular, preparar, almacenar y, en caso necesario, inspeccionar la carga. La declaración debería emitirse únicamente una vez se hayan aplicado los controles de seguridad pertinentes, que pueden comprender la inspección. Si no se indica el estado de seguridad ni se emite declaración alguna, debería considerarse que no se han aplicado controles de seguridad previos. En cada fase de la cadena de suministro segura, debería completarse la declaración de seguridad del envío para indicar que otro ente autorizado integrante de la misma está encargándose del estado de seguridad de la carga.

Solamente están autorizados a emitir o completar dicha declaración los entes contemplados por un Estado como agentes acreditados, expedidores reconocidos

o explotadores de aeronaves, cuyo número de identificación único debería registrarse para así reconocer su responsabilidad y acreditación administrativa. La declaración de seguridad del envío puede remitirse bien por copia impresa, bien en formato electrónico. En el modelo de negocio expreso, la información pertinente sobre la seguridad de la carga suele estar disponible en sistemas informáticos internos.

Figura 4: Controles de seguridad aplicados asimismo por los expedidores reconocidos.



FUENTE: “EL TRANSPORTE MUNDIAL DE LA CARGA AÉREA. CADENA DE SUMINISTRO SEGURA PARA LA CARGA AÉREA Y EL CORREO Y DIRECTRICES EN MATERIA DE FACILITACIÓN”. PRIMERA EDICIÓN.

II.2.2 El marco reglamentario de la OMA

El Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio Global de la OMA (conocido como marco normativo SAFE), es un instrumento aduanero, que abarca todos los medios de transporte, para custodiar y facilitar el traslado de mercancías a través de las cadenas de suministro internacionales. Sus repercusiones son tanto de carácter nacional como internacional y se compone de distintas normas en virtud de las cuales se solicita:

1. que se forjen alianzas entre las administraciones de aduanas, entre las administraciones de aduanas y el sector privado, y entre las administraciones de aduanas y otros organismos gubernamentales fronterizos;
2. la armonización de las prescripciones sobre información electrónica anticipada para llevar a cabo evaluaciones de riesgos a fin de afrontar las amenazas a la seguridad;
3. el uso de equipos de inspección modernos, no intrusivos;

4. la introducción de operadores económicos autorizados (OEA) que, habiendo cumplido unas normas de seguridad predeterminadas, se beneficien de una mejora de la facilitación; y
5. el reconocimiento mutuo entre las administraciones de aduanas de sus respectivos OEA y procedimientos de control.

Tradicionalmente, las aduanas han sido responsables de la ejecución de una amplia variedad de políticas gubernamentales, que abarcan ámbitos tan diversos como la recaudación de impuestos, el cumplimiento de los acuerdos comerciales y su facilitación, la interceptación de sustancias prohibidas, la protección del patrimonio cultural y la observancia de las leyes de propiedad intelectual. El alcance de sus obligaciones refleja que a las autoridades aduaneras se les han confiado durante mucho tiempo asuntos administrativos sobre los cuales otros ministerios y organismos gubernamentales tienen la responsabilidad de adoptar políticas, comprendidas sanitarias, agrícolas, medioambientales, de estadística comercial y, en algunos casos, migratorias.

Las aduanas tienen potestad para inspeccionar la carga y los medios de transporte que penetren, transiten o abandonen un Estado. En ciertos casos, pueden incluso denegar su entrada, tránsito o salida. Pese al alcance de estos poderes, se requiere de un enfoque holístico para optimizar la seguridad de la cadena de suministro del comercio internacional al tiempo que se garantizan mejoras continuas en la facilitación del comercio. A ello se debe la concertación de acuerdos de cooperación de las aduanas con otros organismos gubernamentales en un denominado marco de gestión fronteriza coordinada.

Los procedimientos aduaneros modernos se fundamentan en el Convenio internacional para simplificación y armonización de los regímenes aduaneros (Convenio de Kioto, revisado). Tras los sucesos del 11 de septiembre de 2001, el Consejo de la OMA adoptó el Marco normativo SAFE para asegurar y facilitar el comercio mundial, aplicando así un enfoque holístico a la cadena de suministro. Ciento sesenta y seis miembros de la OMA han firmado una declaración de intenciones para su aplicación. El Grupo de trabajo SAFE de la OMA vela por su pertinencia y porque se mantenga actualizado.

El paquete SAFE de la OMA reúne todos los instrumentos y directrices de la organización en respaldo de la aplicación del Marco SAFE. Comprende el Marco en sí, las Directrices de la aduana sobre la gestión integrada de la cadena logística, las Directrices sobre la puesta en aplicación de los programas de OEA, la Recopilación de los programas de operadores económicos autorizados (OEA), el Modelo de procedimiento de recurso para los OEA, las Ventajas de los OEA: la contribución del grupo consultivo del sector privado de la OMA, las Directrices relativas a la adquisición y puesta en funcionamiento de equipo de exploración/captación de imágenes, el Mecanismo de modificación de elementos de datos del Marco normativo SAFE, las Directrices de la OMA sobre la recuperación del comercio, las

Preguntas frecuentes para las pequeñas y medianas empresas, las Directrices para los acuerdos o convenios de reconocimiento mutuo, y el modelo de OEA.

El Marco SAFE es un instrumento dinámico que equilibra la facilitación y el control, al tiempo que garantiza la seguridad de la cadena de suministro del comercio mundial.

Procedimientos de control aduanero integrado.

Todo lo que se introduzca en un territorio aduanero o se extraiga de él está sujeto a un control conexo. En una cadena de control aduanero integrado ha de garantizarse la integridad del envío desde el momento en que las mercancías parten del lugar de origen hasta que arriban al lugar de destino definitivo. Esto suele comenzar con la transmisión electrónica anticipada de la información obligatoria por el exportador o su agente. Esta información debería presentarse en la aduana antes de que se carguen las mercancías en el medio de transporte (o contenedor) empleado para su exportación.

Puede requerirse también que el explotador de aeronaves efectúe una transmisión inicial de datos en una fase ulterior estipulada. Por motivos de seguridad, los requisitos de información de las aduanas suelen limitarse a los que figuran en la documentación ordinaria de los explotadores de aeronaves, según lo establecido en el Anexo II del Marco normativo SAFE.

De igual modo, el explotador de aeronaves o su agente transmitirán, por vía electrónica, a la administración de aduanas de entrada información obligatoria anticipada, que se complementará con la que efectúe el importador en una fase posterior estipulada.

El marco normativo SAFE de la OMA comprende disposiciones para toda empresa que participe en el transporte de mercancías a través de la cadena de suministro internacional y vaya a ser reconocida como OEA por las aduanas en caso de cumplir las prescripciones de seguridad que establece dicha cadena. Los OEA tienen autorización para presentar información limitada que, no obstante, debe contener los datos mínimos necesarios para que la aduana lleve a cabo una evaluación de riesgos para la seguridad.

Estas disposiciones pueden ampliarse mediante la introducción del concepto de cadena de suministro autorizada en la que la aduana considera que todos los participantes en una transacción cumplen normas específicas en materia de manipulación segura de las mercancías. Los envíos que se trasladen íntegramente desde su punto de origen hasta el de destino a través de dicha cadena serán considerados de ordinario como de bajo riesgo, y podrán beneficiarse de una mayor facilitación al cruzar las fronteras.

En la cadena de control aduanero integrado, las aduanas llevan a cabo evaluaciones de riesgos para la seguridad de manera permanente. Estas pueden

iniciarse al recibir la declaración inicial de exportación, y se actualizarán en fases posteriores a medida que se disponga de información adicional, tales como los datos procedentes de la declaración de carga. Este proceso continuo evita la duplicación innecesaria de controles.

La aduana puede solicitar más información, proseguir con sus investigaciones, inspeccionar las mercancías de forma no intrusiva o abrir su embalaje para someterlas a un examen físico en cualquier punto de la cadena de suministro en el que tenga razones para sospechar que un envío presenta riesgos. Tan pronto como se hayan cumplido todos los trámites aduaneros, se despacharán las mercancías (para su exportación o importación). La aduana notificará a la parte que haya presentado la información obligatoria, en un plazo de tiempo específico, si éstas pueden cargarse, descargarse o despacharse. Los envíos que transporten los OEA en una cadena de suministro segura gozarán de una mejor facilitación, tal como un trato prioritario a la hora de ser evaluados y despachados.

Los servicios de aduanas de la oficina de salida tomarán normalmente medidas para permitir a la oficina de destino que identifique los envíos y detecte cualquier interferencia ilícita. Más aún, las administraciones de aduanas de salida y destino deberían acordar el uso de un sistema de mensajería electrónica para intercambiar datos conexos.

En concreto, esto debería aplicarse a los resultados de los controles y a las notificaciones de llegada de los envíos de alto riesgo.

Como parte de la cadena de control aduanero integrado, las administraciones de aduanas a lo largo de la cadena de suministro pueden realizar intercambios rutinarios de datos, en particular para envíos de alto riesgo.

Gestión de la información

Las partes interesadas de la cadena de transporte han implantado en los aeropuertos sistemas electrónicos que permiten el intercambio de información entre las partes que así lo requieran, denominados *sistemas comunitarios de carga*. Las aduanas suelen formar parte de dichos sistemas para acceder a los datos requeridos para la evaluación de riesgos. Las administraciones de aduanas modernas emplean sistemas automatizados para gestionar los riesgos para la seguridad, procuran eludir los inconvenientes que plantean los distintos conjuntos de prescripciones para garantizar y facilitar el comercio y, en lo posible, reconocen otras normas internacionales y no duplican ni contradicen otros preceptos intergubernamentales.

A efectos de la normalización y armonización de las prescripciones sobre los datos aduaneros en la importación y la exportación, la OMA ha elaborado el Modelo de Datos de la esta organización, que define un conjunto máximo de datos exigidos para el cumplimiento de los trámites conexos y el formato de los mensajes electrónicos. El Modelo de Datos comprende la información necesaria para fines de

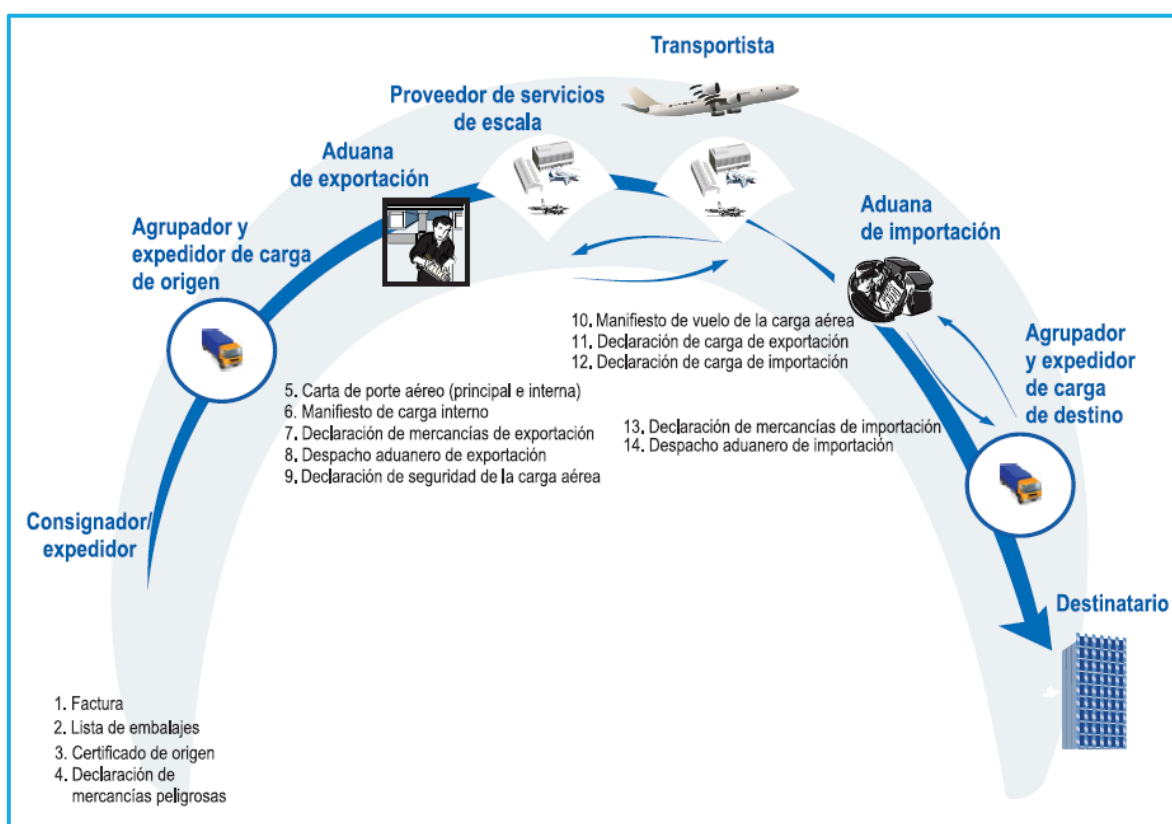
control y evaluación de riesgos aduaneros, así como la requerida por otros organismos fronterizos.

II.3 Flujo de documentos en la carga general

En este acápite se describe el flujo de información entre las distintas partes interesadas que integran la cadena de suministro de carga aérea.

La figura ilustra un proceso en el que el agrupador y expedidor de carga agrupa en el lugar de origen envíos procedentes de distintos expedidores en un único envío y ejerce actividades de intermediación y entrega en el lugar de destino final. Tal como se ilustra en el cuadro siguiente, catorce son los principales documentos que pueden emplearse a lo largo de la cadena de suministro.

Figura 5: Carga general: el flujo más común de documentos aduaneros



FUENTE: “EL TRANSPORTE MUNDIAL DE LA CARGA AÉREA. CADENA DE SUMINISTRO SEGURA PARA LA CARGA AÉREA Y EL CORREO Y DIRECTRICES EN MATERIA DE FACILITACIÓN”. PRIMERA EDICIÓN.

Tabla 2: Documentos necesarios en la cadena de suministro (según figura 5).

N°	Nombre	Características de los documentos
1	Factura	Documento exigido por la aduana de un Estado importador en el que un exportador declara el precio de facturación u otro, tal como el precio de venta o el de mercancías idénticas, y especifica los costos de flete, aseguramiento y embalaje, así como las condiciones de entrega y pago, a fin de determinar el valor de aduanas de las mercancías en dicho Estado.
2	Lista de embalajes	Serie de documentos en los que se especifica qué mercancías contiene cada bulto.
3	Certificado de origen	Formulario específico de identificación de las mercancías, mediante el cual la autoridad u órgano facultado para su emisión certifica expresamente que éstas provienen de un Estado específico. Este certificado puede incluir asimismo una declaración del fabricante, el productor, el proveedor, el exportador u otra persona competente.
4	Declaración de mercancías peligrosas	Documento(s) emitido(s) por el consignador o expedidor para acreditar que las mercancías peligrosas transportadas se han embalado, etiquetado y declarado de conformidad con las disposiciones de las normas y los convenios internacionales.
5	Carta de porte aéreo	Documento preparado por o en nombre de un expedidor que da fe del contrato firmado entre éste y el/los explotador/es de aeronaves para el transporte de mercancías a través de sus rutas. Aunque los fines de las cartas de porte aéreo son diversos, sus dos principales funciones son la de actuar como contrato de transporte (cuyas condiciones figuran al dorso de su versión original) y como prueba de la recepción de las mercancías. La carta de porte aéreo es el documento más importante que emite un explotador de aeronaves, bien directamente, bien a través de su agente acreditado (agrupador y expedidor de carga), y comprende el transporte de la carga de un aeropuerto a otro. Contiene once dígitos utilizados para hacer reservas y comprobar la posición en tiempo real de la expedición hasta su entrega definitiva. Los tres primeros dígitos indican el prefijo del explotador de aeronaves.

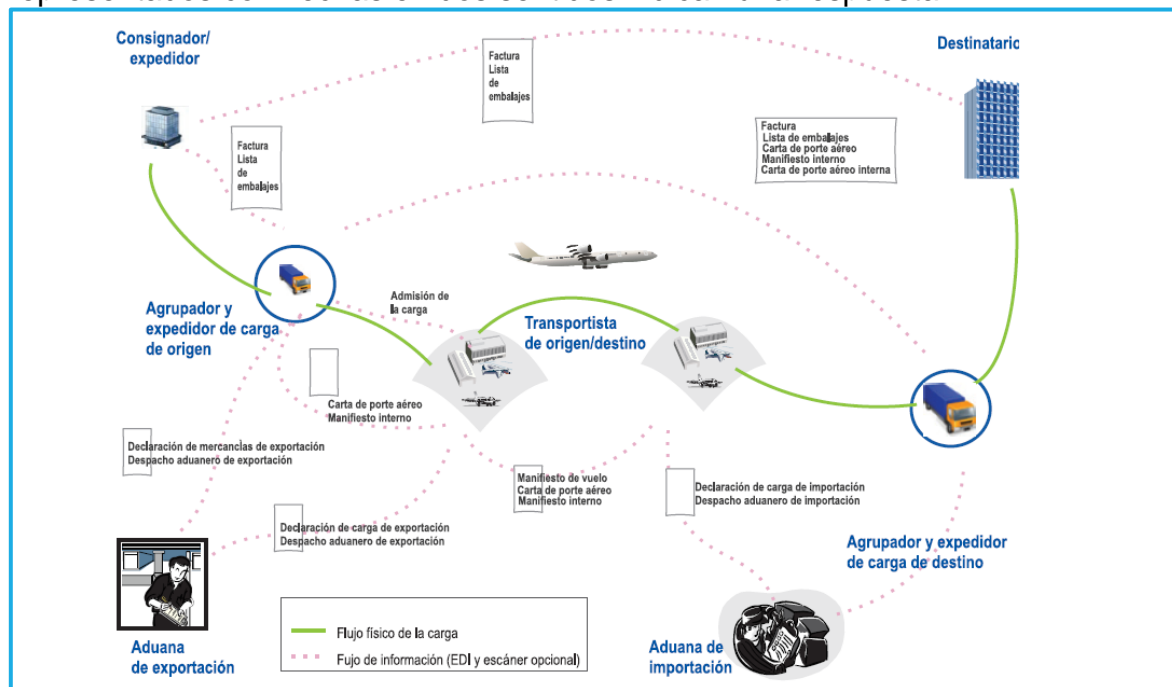
N°	Nombre	Características de los documentos
	Carta principal de porte aéreo	La carta principal de porte aéreo es emitida por, o en nombre de, los agrupadores y expedidores de carga que ofrecen servicios de agrupación. Es un documento en el que se especifica el contrato en términos generales firmado entre un agrupador y expedidor de carga (o consolidador) y el/los explotador/es de aeronaves para el transporte de mercancías procedentes de más de un expedidor pero dirigidas al mismo Estado, aeropuerto u otra suerte de destino final. El número de identificación de las cartas principales de porte aéreo, vinculadas a diversas cartas de porte aéreo internas, puede emplearse para rastrear un envío transportado por un explotador de aeronaves.
5	Carta de porte aéreo interna	Un agrupador y expedidor de carga que ofrezca servicios de agrupación extenderá su propia carta de porte aéreo al expedidor, denominada carta de porte aéreo interna, que puede servir de documento de transporte multimodal. Actuará de contrato entre el agrupador y expedidor de carga y cada expedidor cuyas mercancías hayan sido agrupadas. En una carta de porte aéreo interna figuran dos números de referencia: el número de la carta principal de porte aéreo a la que esté vinculada y el número de la carta de porte aéreo interna en sí, que siempre difiere de un agrupador y expedidor de carga a otro, sin límites o dígitos estándar, y que puede emplearse para rastrear un envío realizado a través del agrupador y expedidor de carga.
6	Manifiesto de carga interno	Documento que contiene información similar a la del manifiesto de carga, amén de detalles adicionales sobre la cuantía de la carga, etc.
7	Declaración de mercancías de exportación	Documento por el que se declaran las mercancías para las formalidades de despacho aduanero de exportación.
8	Despacho aduanero de exportación	Documento por el que una autoridad aduanera despacha mercancías bajo su control para ponerlas a disposición de la parte competente para su exportación (también denominado albarán de aduanas).

N°	Nombre	Características de los documentos
9	Declaración de seguridad del envío	Una declaración de seguridad del envío es un documento utilizado para determinar el estado de seguridad de la carga. Permite dar seguimiento al estado de seguridad de ésta y del correo en su avance a lo largo de la cadena de suministro segura, y contribuye a velar por que los agentes acreditados, expedidores reconocidos y explotadores de aeronaves asuman los controles de seguridad pertinentes. La declaración de seguridad del envío, que puede figurar en copia impresa o en formato electrónico, debería ser expedida por el ente que custodie y entregue la carga. Puede encontrarse un modelo en el Manual de seguridad de la aviación de la OACI (Doc. 8973).
10	Manifiesto de carga aérea	Documento emitido por un explotador de aeronaves, disponible en copia impresa o en formato electrónico, que contiene los detalles de los envíos transportados a bordo de un vuelo específico, y ofrece un listado de todos los números de las cartas de porte aéreo, comprendida la principal, en relación con las mercancías cargadas. El documento también determina la naturaleza de éstas, su peso y el número de artículos que componen cada envío, así como la unidad de carga empleada.
11	Declaración de carga de exportación (salida)	Término genérico aplicado al documento, también denominado “declaración del cargamento”, en el que se facilitan los detalles requeridos en la aduana en relación con la carga de salida trasladada por medios de transporte comerciales.
12	Declaración de carga de importación (llegada)	Término genérico aplicado al documento, también denominado “declaración del cargamento”, en el que se facilitan los detalles requeridos en la aduana en relación con la carga de entrada trasladada por medios de transporte comerciales.
13	Declaración de mercancías de importación	Documento por el que se declaran las mercancías para las formalidades de despacho aduanero de importación.

N°	Nombre	Características de los documentos
14	Despacho aduanero de importación	Documento por el que una autoridad aduanera despacha mercancías bajo su control para ponerlas a disposición de la parte competente para su importación.
15	Certificado zoosanitario	Certificación oficial para comerciar productos de origen pecuario, que corresponde a un documento oficial denominado Certificado Zoosanitario de Exportación (CZE), en el se da fe que lo que se está exportando cumple con los requisitos del país importador.
16	Certificado Fitosanitario	Documento oficial que emite el SAG para certificar que los productos forestales, amparados por dicho certificado, han sido inspeccionados y/o tratados de acuerdo a determinados procedimientos para la certificación y así cumplir con los requisitos fitosanitarios establecidos por la Organización Nacional de Protección Fitosanitarias (ONPF) u otro organismo oficial del país de destino.

FUENTE: “EL TRANSPORTE MUNDIAL DE LA CARGA AÉREA. CADENA DE SUMINISTRO SEGURA PARA LA CARGA AÉREA Y EL CORREO Y DIRECTRICES EN MATERIA DE FACILITACIÓN”. PRIMERA EDICIÓN.

Figura 6: Introducción al proceso de negocio. Los intercambios entre interesados representados con flechas en dos sentidos indican una respuesta.



FUENTE: “EL TRANSPORTE MUNDIAL DE LA CARGA AÉREA. CADENA DE SUMINISTRO SEGURA PARA LA CARGA AÉREA Y EL CORREO Y DIRECTRICES EN MATERIA DE FACILITACIÓN”. PRIMERA EDICIÓN.

El agrupador y expeditor de carga de origen, cuando actúa como corredor o agente aduanero utilizando la información que recibe del expeditor (consignador), prepara y envía a la aduana una declaración de mercancías de exportación.

Ésta, a su vez, despacha las mercancías de exportación y se lo notifica al agrupador y expeditor de carga de origen remitiéndole por vía electrónica un despacho aduanero de exportación. Este último prepara un manifiesto interno, así como una carta principal de porte aéreo, y los envía al explotador de aeronaves de origen. Si el explotador de aeronaves no presenta información anticipada relativa a una evaluación de riesgos para la seguridad dirigida a la aduana de destino, podrá hacerlo en su nombre, o del expeditor, el agrupador y expeditor de carga. La aduana podrá entonces realizar una evaluación previa de riesgos para la seguridad y, en función de los resultados y del Estado, proporcionar una respuesta por vía electrónica. El agrupador y expeditor de carga de origen puede enviar una prealerta al agrupador y expeditor de destino para permitirle que prepare con antelación el despacho aduanero.

La prealerta puede consistir en una factura, una lista de embalajes, una carta de porte aéreo interna, un manifiesto interno y una carta principal de porte aéreo, u otra suerte de documentos obligatorios²⁰.

El agrupador y expedidor de carga de origen entregará el envío al explotador de aeronaves de origen, que efectuará las comprobaciones necesarias antes de considerar la carga como “lista para ser transportada”²¹.

El explotador de aeronaves de origen remitirá a la aduana de exportación la declaración de carga correspondiente en busca de una autorización para despachar la carga de salida. A continuación, manifestará el vuelo transmitiendo “ruedas arriba” una prealerta al explotador de destino. Esta prealerta consistirá en el manifiesto de vuelo así como en el manifiesto interno y la carta principal de porte aéreo.

Previamente a la llegada del vuelo, algunas autoridades aduaneras nacionales podrían solicitar al explotador de destino que transmita por vía electrónica un informe de transporte donde se indique la identificación del vuelo y la hora estimada de llegada²².

A la llegada del vuelo, o con anterioridad, el explotador de aeronaves de destino remitirá a la aduana de importación la declaración de carga correspondiente en busca de una autorización para despachar la carga que vaya a entregarse al agrupador y expedidor de carga de destino o a otra parte competente. Cuando proceda, el agrupador y expedidor de carga de destino recogerá la carga y transmitirá la declaración de mercancías de importación (que suele prepararse con antelación) a la aduana de importación para que despache las mercancías (permiso físico y fiscal). La aduana de importación realizará una evaluación de riesgos y, en función de los resultados, podrá solicitar información adicional al agrupador y expedidor de carga de destino (tal como, la factura, la lista de embalajes u otros documentos normativos obligatorios)²³.

La aduana de importación puede transmitir una respuesta por vía electrónica al agrupador y expedidor de carga de destino (o a otras partes declarantes) sobre el despacho de las mercancías de importación. Una vez despachadas, el agrupador y expedidor de carga de destino velará por que se carguen en el medio de transporte

²⁰ En caso de intervenir un corredor o agente de aduanas, el agrupador y expedidor de carga de destino transmitirá la información de prealerta necesaria al corredor o agente de aduanas de destino.

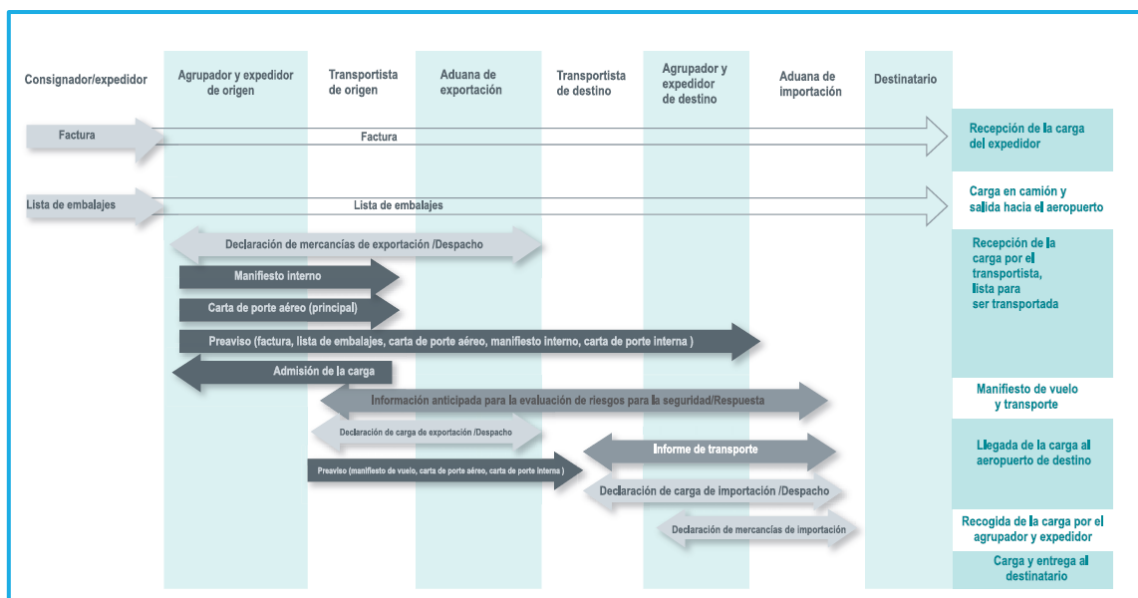
²¹ Un agente de servicios de escala puede recoger la carga en nombre del explotador de aeronaves.

²² Algunas de las actividades del explotador de aeronaves pueden ser realizadas en su nombre por agentes de servicios de escala.

²³ En caso de intervenir un corredor o agente de aduanas, tramitará el despacho aduanero él mismo y no el agrupador y expedidor de carga de destino. El agente o corredor puede ser instruido por el agrupador y expedidor de carga o por el importador (en ocasiones, también por el destinatario).

que haya de entregarlas en el punto donde se encuentre el destinatario final u otro punto de entrega determinado.

Figura 7: Secuencia de documentos de la cadena de suministro de la carga aérea.



FUENTE: “EL TRANSPORTE MUNDIAL DE LA CARGA AÉREA. CADENA DE SUMINISTRO SEGURA PARA LA CARGA AÉREA Y EL CORREO Y DIRECTRICES EN MATERIA DE FACILITACIÓN”. PRIMERA EDICIÓN.

III. PROCESO DE SALIDA²⁴

El proceso de salida corresponde a todas las actividades que permiten la salida legal desde el país, de manera temporal o definitiva, tanto de bienes o mercancías como servicios. En el caso de bienes, las salidas podrán ser clasificadas como exportación, reexportación o salida temporal; y para los servicios sólo como exportaciones, según la clasificación de destinaciones aduaneras.

III.1. ANTES DE LA PRESENTACIÓN EN EL AEROPUERTO.

El flujo documental asociado al flujo de salida comienza antes de la llegada del producto al aeropuerto y puede ser en las oficinas de algún servicio público o incluso en la fábrica donde se producen.

²⁴ Compendio de normas aduaneras, capítulo 4. www.aduana.cl/capitulo-4-salida-de-mercancias/aduana/2007-02-16/180251.html. Revisada el día 25/05/2016

III.1.1. Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)²⁵.

El SAG certifica que los productos agropecuarios de exportación, es decir, productos agrícolas como granos, semillas, frutas; forestales como rollizos, aserrín, madera aserrada, entre otros; y productos pecuarios para consumo humano y animal y de uso no comestible, cumplen con la normativa nacional, con los requisitos fito y zoosanitarios exigidos por los países importadores, y con las directrices de los organismos internacionales relacionados con la sanidad animal y la inocuidad de los alimentos.

- Certificado Fitosanitario: Documento oficial que emite el SAG para certificar que los productos forestales, amparados por dicho certificado, han sido inspeccionados y/o tratados de acuerdo a determinados procedimientos para la certificación y así cumplir con los requisitos fitosanitarios establecidos por la Organización Nacional de Protección Fitosanitarias (ONPF) u otro organismo oficial del país de destino.
- Certificado Zoosanitario de Exportación (CZE): certificado en el cual el médico veterinario oficial (MVO) da fe que lo que se está exportando cumple con los requisitos del país importador.
- Certificación de Varietal de Semillas: certificado con el cual se garantiza la identidad y pureza varietal de las semillas, como asimismo su pureza física, facultad germinativa y calidad sanitaria.
- Certificación de Plantas Frutales y Vides: con el objetivo de garantizar la obtención de una planta terminada libre de las plagas establecidas en cada normativa, garantizar la genuinidad Fvarietal y la calidad integral de la planta certificada sometidas al control oficial.
- Certificación de productos para consumo humano: A través del Programa de Planteles Bajo la Certificación Oficial (PABCO) se entregan las garantías de cumplimiento de la normativa nacional y los requisitos establecidos en los mercados de destino para las exportaciones de los productos pecuarios para consumo humano.

III.1.2. Instituto de Salud Pública (ISP)²⁶.

Al interior del ISP, la emisión de certificaciones de registro de productos sujetos a control sanitario es realizada en el Subdpto. de Control de Comercio Exterior, Estupefacientes y Psicotrópicos del Dpto. Agencia Nacional de Medicamentos (ANAMED).

²⁵ <http://www.sag.cl/ambitos-de-accion/exportaciones-1>; <http://www.sag.cl/ambitos-de-accion/certificacion-de-plantas-frutales>; <http://www.sag.cl/ambitos-de-accion/certificacion-varietal-para-exportacion>; <http://www.sag.cl/ambitos-de-accion/programa-de-planteles-animales-bajo-certificacion-oficial-pabco>

²⁶ http://www.ispch.cl/anamed/medicamentos_certificacion

Los certificados emitidos por el ISP son:

- Los certificados de Registro Sanitario: documento oficial emitido por la autoridad sanitaria del país productor o de procedencia, a petición del interesado, que permite acreditar ante autoridades regulatorias de otros países que un producto se encuentra registrado y cuáles son las condiciones vigentes de su registro. Los tipos de certificados dependen del tipo de registro y pueden ser: Certificado de Registro sanitario, Certificados de Exportación de producto registrado, Certificados por listado, Certificado modelo OMS, Bilingüe.
- Certificados de Producto NO Regulado: certificado que acredita que el producto no se encuentra regulado, es decir, que dada la naturaleza del producto no corresponde al ámbito de regulación de este instituto.
- Certificados de importación/ exportación de productos estupefacientes, psicotrópicos, precursores y psicoactivos: Las solicitudes de importación y exportación de drogas y productos estupefacientes deben realizarlas establecimientos autorizados por el ISP o instituciones médicas o científicas, solo si existe una cuota de importación previa otorgada por este Instituto.

III.1.3. Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura²⁷.

Toda exportación de productos pesqueros debe contar con la autorización del Sernapesca previo a su embarque.

La documentación y certificados emitidos por Sernapesca son:

- Notificación de embarque de los productos pesqueros de exportación (NEPPEX): la presentación de este documento junto con toda la documentación relacionada con el producto a exportar, por parte del interesado en exportar, la agencia de embarque o la agencia de Aduanas que lo representa; notifica a Sernapesca de la intención de exportación. Antes del ingreso de los productos a la zona primaria de Aduanas deberá contar con el visto bueno de Sernapesca. Para aprobar la notificación, Sernapesca evaluará los requisitos técnicos y administrativos los cuales dependen del tipo de producto, tipo de certificado solicitado, y país destino.
- Certificado sanitario: Para la tramitación de este certificado es necesario presentar el NEPPEX autorizada y el número del Documento Único de Salida (DUS) tramitado por Aduana y los respaldos sanitarios²⁸ correspondientes.

²⁷ "Manual del exportador", SERNAPESCA, noviembre de 2009.

²⁸ Los respaldos sanitarios pueden ser obtenidos a través de los siguientes programas: Certificación conforme a Control de Producto Final, basado en el muestreo y análisis de productos elaborados por fecha de elaboración. Certificación conforme al Programa de Aseguramiento de Calidad (PAC), que se basa en la evaluación de peligros y control de puntos críticos en el proceso productivo para lo cual la empresa debe ingresar al Programa de Aseguramiento de Calidad del Servicio. Para

Para solicitar este certificado es necesario presentar: original de la NEPPEX tramitada, número de DUS aceptado a trámite (AT) por Aduanas, fotocopia de la factura de exportación, y Guía Aérea.

Los certificados sanitarios pueden contener procedimientos y requisitos específicos según sea el mercado de destino de los productos, como son: Japón, Unión Europea, Argentina, México y Perú.

- Certificado de Origen: Este procedimiento tiene por objeto acreditar que el origen del producto de exportación es chileno²⁹. Para obtener un certificado de origen el interesado deberá presentar en la Oficina de Sernapesca, correspondiente al lugar de embarque del producto la siguiente documentación: NEPPEX autorizada por Sernapesca en original, la Guía Aérea y factura de exportación (original).

Conectividad Aeropuerto Sernapesca – Aduana³⁰: Todos los productos pesqueros destinados a los mercados de Brasil y Canadá que sean exportados por el aeropuerto Arturo Merino Benítez, deberán contar con un número de visto bueno (autorización de la NEPPEX) de Sernapesca para que Aduana los autorice a salir de nuestro país. Por disposición del Servicio Nacional de Aduanas en el DUS deben incluirse exclusivamente productos pesqueros.

Hasta ahora la emisión de los certificados presentados es posible realizarla de manera presencial o electrónica y en su mayoría son requisitos para la aceptación a trámite de la DUS por parte de Aduana.

III.1.4 Servicio de Impuestos Internos (SII)³¹.

En función del rol que cumple el Servicio al procurar que cada contribuyente cumpla cabalmente sus obligaciones tributarias y según el establecimiento, a beneficio

respaldar exportaciones de productos afectos a toxinas marinas (moluscos bivalvos, gasterópodos, tunicados y equinodermos) es posible utilizar los Informes de resultados de los Laboratorios del Servicio de Salud, para lo cual estos deberán ser presentados en original al momento de presentar la NEPPEX.

²⁹ Mercados como Estados Unidos, Canadá, México, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Corea del Sur, P4 (Singapur, Nueva Zelanda y Brunei), Panamá y Australia son autocertificables, por lo que no requieren que la certificación de origen sea emitida por el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura. Para los mercados de la Unión Europea, Colombia, EFTA, China y Turquía la certificación de origen es emitida por el Ministerio de Relaciones Exteriores apoyado por la Cámara de comercio y Sofoa.

³⁰ http://www.sernapesca.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=679&Itemid=768
revisado el 31/05/2016

³¹ DL N° 825, “Sobre impuesto a las ventas y servicios.”

fiscal, de un impuesto sobre las ventas y servicios, es que se requiere de la emisión de la siguiente documentación tributaria:

- Guía de despacho: debe emitirse en forma obligatoria cuando se haya optado por postergar el otorgamiento de la factura y cuando se trasladen bienes, independiente de que constituyan o no venta. Debiendo portarse en los traslados de mercaderías de terceros en vehículos de carga.

Este documento da cuenta de la mercancía que ingresa a la zona primaria con cargo a un embarque y, por tanto, implica para Aduanas la llegada efectiva de la carga a puerto, información que es cruzada con el Documento Único de Salida (DUS), el cual ha sido previamente tramitado por los agentes de aduana.

Además de la información solicitada por SII, para que sea presentado ante Aduana, deberá contener la siguiente información adicional: Código y nombre del Despachador de Aduana, N° DUS – AT, peso bruto total de la mercadería transportada, tipo de bulto y por cada tipo, la cantidad, entre otra.

III.2 EN EL AEROPUERTO ANTES DE EMBARCAR.

III.2.1 Dirección General de Aviación Civil³².

La DGAC es la autoridad aeronáutica en Chile a la que le corresponde implementar las recomendaciones en materias de seguridad y facilitación para la cadena de suministro de la carga aérea, según lo presentado en el capítulo II.2 del presente informe.

Los certificados emitidos por la DGAC son:

- Certificado de Aeronavegabilidad de Exportación³³. Documento de carácter técnico que acredita el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad exigidos por la normativa vigente a las aeronaves matriculadas en Chile y que se encuentra en condiciones seguras para su operación. Satisface también los requisitos del país importador cuando ellos son conocidos. No constituye una autorización para operar la aeronave que será exportada. La solicitud de emisión del certificado deberá ser presentada por un Centro de Mantenimiento Autorizado (CMA) y habilitado en el producto, habiendo realizado una inspección anual o equivalente durante los últimos 30 días; la

³²Ley 18.916 que aprobó el Código Aeronáutico y a la Ley 16.752, orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

³³<https://www.dgac.gob.cl/portalweb/dgac/aeronaves/certificadosAeronaves/certificadosExportacion>

solicitud deberá ir acompañada de la relación de manuales asociados al producto y del peso y balance actualizado, realizado en los últimos 12 meses.

- Acreditación de agencias de carga aérea³⁴. Acreditación realizada a toda persona natural o jurídica que ejerza la actividad de expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantenga relaciones comerciales con un explotador y que proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la DGAC respecto de la carga, las encomiendas de mensajería y por expreso o el correo.

Los requisitos para la Acreditación de una Agencia de Carga son contar con personal capacitado en el transporte de Mercancías Peligrosas y en actividades de Carga Aérea y presentar un Plan de Seguridad que contemple las medidas para la preparación, recepción, manipulación, almacenamiento y traslado de la carga aérea;

III.2.2 Servicio Nacional de Aduanas³⁵

En función del conjunto de atribuciones que tiene Aduanas para controlar el ingreso y salida de mercancías hacia y desde el territorio nacional y para dar cumplimiento a las disposiciones legales y reglamentarias que regulan las actuaciones aduaneras, es que se requieren una serie de documentos relacionados con las mercancías exportadas.

La documentación requerida o emitida por Aduanas es³⁶:

- Documento Único de Salida (DUS - AT) o Primer Mensaje: Documento que inicia el proceso de salida de las mercancías y que deberá ser emitido antes de ingresar las mercancías a la zona primaria. En su estado Aceptación a Trámite (DUS – AT) se entiende que las mercancías han sido presentadas a Aduana y que se autoriza su ingreso a zona primaria, su embarque y su posterior salida al exterior.

Este documento debe ser confeccionado y presentado por el Despachador de Aduana autorizado (que corresponden a los Agentes de Aduana y los consignantes o consignatarios con licencia para despachar). Cuando la ley no requiera de la participación del Despachador³⁷ el DUS será confeccionado

³⁴ <https://www.dgac.gob.cl/portalweb/dgac/overview/OtrasCertificaciones/acreditacionAgenciasCarga>

³⁵ Decreto con Fuerza de Ley N° 30 de 2004, del Ministerio de Hacienda (D.O. 04.06.2005)

³⁶ Compendio de Normas Aduaneras, capítulo 4.

³⁷ En los siguientes casos no es necesaria la participación del Despachador: a) Cuando el valor FOB de las mercancías sea hasta US \$ 2.000 o su equivalente en otras monedas. b) En el caso de equipaje y/o menaje de casa hasta por el monto de US \$ 5.000 FOB o su equivalente en otras monedas. c) Rancho (los combustibles, lubricantes, aparejos y demás mercancías, incluyendo las provisiones destinadas al consumo de pasajeros y tripulantes que requieren las naves, aeronaves y

por el Servicio de Aduanas, en base a los antecedentes de base proporcionados por el consignante, al presentarse la mercancía en zona primaria.

Para la confección del DUS³⁸, el despachador debe contar con los siguientes documentos (asociados al embarque por avión):

- a) Mandato por el cual el dueño, consignante o consignatario encomienda el despacho de sus mercancías a un Agente de Aduana³⁹.
- b) Nota o instrucciones de embarque.
- c) Resolución o documento que autoriza la destinación, cuando proceda.
- d) Planilla de calibraje, en caso de productos hortofrutícolas frescos, cuando proceda, autorizada por el despachador.
- f) Visaciones, certificaciones, vistos buenos y/o autorizaciones cuando proceda, de acuerdo a las normas legales y reglamentarias.
- g) Certificaciones de análisis o informes de calidad, cuando proceda.
- h) Copia de la factura comercial emitida según las normas del Servicio de Impuestos Internos. En caso que al momento del primer envío no se cuente con este documento, se podrán sustituir por la Nota o Instrucciones de Embarque emitida por el exportador.
- i) Declaración de Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo (DATPA), en caso que se cancele o abone mercancía ingresada bajo dicho régimen.

Una vez aceptado a trámite el DUS, se autoriza el ingreso de las mercancías a zona primaria y su embarque o salida al exterior. Adicionalmente y dependiendo del producto que esté saliendo del país deberá adjuntarse otros documentos.

vehículos destinados al transporte internacional y en estado de viajar para su propio mantenimiento, conservación y perfeccionamiento) de exportación por un valor FOB hasta US \$ 2.000. d) Mercancías sin carácter comercial de las Fuerzas Armadas y Carabineros de Chile, para el abastecimiento de sus misiones en el extranjero y para la reparación y reposición de materiales y equipos. e) Mercancías donadas a países extranjeros con ocasión de catástrofe, calamidad pública. f) Efectos de diplomáticos chilenos, bienes y equipos de las misiones diplomáticas, consulares y de los organismos internacionales extranjeros residentes, como asimismo menaje de casa y efectos personales de sus funcionarios.

g) Reexportación de bienes, equipos y efectos de extranjeros que en su ingreso se hayan acogido a la Partida Arancelaria 0034 y/o hayan ingresado a Depósito Franco Antártico, cuyo consignatario sea la misma persona natural o jurídica a quien se le concedió la franquicia de ingreso en su oportunidad. h) Reexportación de películas cinematográficas y videograbaciones con imagen y/o sonido para las estaciones de televisión, que hubieren ingresado al país bajo régimen de admisión temporal. i) Reexportación de vehículos extranjeros ingresados bajo régimen de admisión temporal simplificada. j) Salida temporal y reexportación de contenedores vacíos.

³⁸ Instrucciones Generales sobre el DUS. Anexo 35, Compendio de Normas Aduaneras.

³⁹ Art. 197 de la Ordenanza de Aduanas.

- Notificación de Ingreso a Zona Primaria (ZP)⁴⁰: Notificación emitida por Aduanas. Los despachadores de aduana deberán notificarse del ingreso de las mercancías a zona primaria, a través de la consulta Notificación Ingreso ZP. Para acceder a esta información se deberá ingresar a la página Web de aduana, www.aduana.cl, opción Documento Único de Salida IVV y dentro de ésta a la Consulta DUS. y corresponde a los despachadores notificarse de su situación de ingreso de las mercancías a ZP.

La notificación puede Autorizar a Salir o Pendiente de Examen. Si está Autorizado a Salir: significa que Aduana ha autorizado el ingreso de las mercancías a zona primaria y por tanto puede continuar con el proceso de embarque de éstas.

Si la notificación está Pendiente de Examen y en el recuadro Tipo de Examen se indique Revisión Documental, el despachador de aduana deberá presentarse con la documentación correspondiente en el lugar establecido por Aduana para realizar dicho procedimiento, dentro del plazo establecido por cada Aduana.

Si la Autorización está Pendiente de Examen y en el recuadro Tipo de Examen se indique Examen Físico, el despachador de aduana deberá presentarse con la mercancía y el DUS en el lugar establecido por Aduana para realizar dicho procedimiento, dentro del plazo establecido por ésta.

La notificación de ingreso a zona primaria deberá ser consultada en forma diaria y de acuerdo al volumen de operaciones que ingresan.

III.3 EMBARQUE O SALIDA AL EXTERIOR DE LAS MERCANCÍAS

Una vez aceptado el DUS corresponde embarcar las mercaderías en el plazo de 25 días corridos⁴¹. El embarque o salida al exterior de las mercancías será informado por el Despachador de Aduana⁴², en caso de tráfico aéreo.

- Conocimiento de Embarque (o documento que haga sus veces)⁴³: es el documento que certifica el embarque de las mercancías, con la constancia de puesta a bordo, o día del vuelo, tratándose de transporte aéreo.

⁴⁰<https://www.aduana.cl/capitulo-4-salida-de-mercancias/aduana/2007-02-16/180251.html>

⁴¹ Compendio de Normas Aduaneras, capítulo 4.

⁴² En caso que el DUS sea suscrito por un Agente de Aduana, éste deberá actuar premunido de un mandato, constituido por escrito, para cada despacho. En las carpetas con los documentos de base de la operación de exportación, deberá mantenerse una copia de este mandato con indicación del despacho en el que se encuentra adjunto el original de éste.

⁴³ Compendio de normas aduaneras, capítulo 4.

- El despachador deberá mantener una copia no negociable de dicho documento, el cual formará parte de la carpeta de despacho.

III.4 EN EL AEROPUERTO DESPUÉS DE EMBARCAR

Una vez autorizada la salida legal de las mercancías del país, se debe solicitar la legalización de la operación de salida y se debe presentar un segundo mensaje.

- Segundo Mensaje o DUS - Legalización⁴⁴: El mensaje deberá ser confeccionado y enviado al Servicio, por el mismo despachador que confeccionó el primer mensaje⁴⁵. Una vez autorizada por la Aduana, queda formalizada la destinación aduanera y el DUS-Legalización o segundo mensaje constituye la Declaración de Aduana.

Los documentos que sirven de base para la confección del segundo mensaje del DUS son los siguientes: a) Mandato constituido de conformidad a lo dispuesto en el artículo 197 de la Ordenanza de Aduanas. b) Copia no negociable del conocimiento de embarque o documento que haga sus veces. c) Factura comercial timbrada por el Servicio de Impuestos Internos, con los valores definitivos en caso de venta bajo modalidad "a firme", "bajo condición", "en consignación con mínimo a firme". d) Visaciones, certificaciones, vistos buenos y/o autorizaciones cuando proceda, de acuerdo a las normas legales y reglamentarias, presentados en la forma señalada en el Anexo N° 40. f) Declaración de Salida Temporal, en caso que se cancelen o abonen mercancías que hayan salido bajo dicho régimen. g) Planilla de calibrage, en caso de productos hortofrutícolas frescos, cuando proceda, autorizada por el despachador. h) Guía de despacho o documento que haga sus veces, con la cual se efectuó el ingreso de la mercancía a zona primaria. Entre otros cuando corresponda.

- Guía de entrega de documentos (GEMI): En caso que el DUS - Legalización haya sido seleccionado para revisión documental, el despachador deberá presentar la carpeta con todos los documentos que sirvieron de base para la confección del documento, dentro de los dos días hábiles siguientes a la fecha de legalización, en la jornada normal de trabajo.

⁴⁴ Compendio de normas aduaneras, capítulo 4.

⁴⁵ Salvo que el Director Regional o Administrador respectivo haya autorizado expresamente la intervención de uno distinto.

- Informe de variación del DUS (IVV): Informe del exportador a través del cual se debe acreditar al Servicio Nacional de Aduanas el resultado definitivo de la operación de exportación, en el caso de operaciones de exportación cuya modalidad de venta sea distinta de "a firme".

IV. PROCESO DE INGRESO⁴⁶

En relación al proceso de importación de bienes, se pueden importar todo aquello que no se encuentra expresamente prohibido por la legislación vigente⁴⁷. Puede ocurrir que, según la naturaleza del producto, este esté sujeto a visto bueno, autorización o control por parte de algún servicio fiscalizador, por lo que es necesario obtenerlo, en forma previa a su internación, ante el respectivo organismo.

IV.1. CERTIFICACIONES, VISTOS BUENOS O AUTORIZACIONES PREVIOS A LA PRESENTACION EN ADUANAS⁴⁸.

IV.1.1. Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)⁴⁹.

Para cursar cualquiera destinación aduanera respecto de alcoholes, bebidas alcohólicas y vinagres; de productos vegetales y mercancías que tengan el carácter de peligrosas para los vegetales; de animales, aves, productos, subproductos y despojos de origen animal o vegetal, y de fertilizantes y pesticidas, el Servicio de Aduanas exigirá un certificado emitido por el SAG en que se señale el lugar autorizado donde deberán depositarse las citadas mercancías, la ruta y las condiciones del transporte que deberá utilizarse para efectuar su traslado desde los recintos aduaneros hasta el lugar de depósito indicado⁵⁰.

⁴⁶ <https://www.aduana.cl/importaciones-de-productos/aduana/2007-02-28/161116.html>

⁴⁷ Algunos ejemplos de productos prohibidos para su importación son: Vehículos usados (sin perjuicio de las franquicias establecidas en la normas vigentes); motos usadas; neumáticos usados y recauchados; asbesto en cualquiera de sus formas; pornografía; desechos industriales tóxicos; mercancías que sean peligrosas para los animales, para la agricultura o la salud humana (por ejemplo; algunos plaguicidas de uso agrícola, juguetes y artículos de uso infantil que contengan tolueno, adhesivos fabricados en base a solventes volátiles); en general las que se encuentran prohibidas por Decreto del Ministerio de Salud, del Ministerio de Agricultura y otros organismos del Estado.

⁴⁸ <https://www.aduana.cl/aduana/site/artic/20070227/asocfile/20070227231755/asocfile320040614105037.pdf>

⁴⁹ <http://www.sag.cl/ambitos-de-accion/importaciones-y-transitos-0>

⁵⁰ Art. 1, Ley N° 18.164, Establece normas de carácter aduanero y modifica la legislación pertinente. Ministerio de Hacienda.

En el caso de importaciones el trámite con el SAG se inicia cuando el importador presenta el certificado de destinación aduanera (CDA) para revisión documental en primera instancia (factura, papeleta, guía aérea, manifiesto de carga, permiso de importación para productos no regulados o certificado fito o zoosanitario para los productos regulados). De aprobar esta primera etapa, para a inspección física la que puede ser en almacenes de aeropuerto o depósitos en destino.

Los certificados emitidos por el SAG son:

- Solicitud de permiso de importación de muestras de medicamentos, materias primas, cepas y estándares analíticos: a través de esta solicitud se obtiene una autorización para la importación de muestras de medicamentos, materias primas, cepas y estándares analíticos para adjuntar a la Solicitud de Registro, Registro Provisional o Renovación de Producto Farmacéutico de Uso Veterinario con fines de desarrollo farmacéutico, de investigación, realización de ensayos en ambiente controlado para diagnóstico de laboratorio, entre otros.
- Solicitud de inspección para importaciones de alcoholes, bebidas alcohólicas y vinagres⁵¹: El importador o su representante legal, debidamente inscrito en el registro de productores, envasadores, comercializadores, importadores y exportadores de alcoholes etílicos y bebidas alcohólicas, deberá llenar una solicitud de inspección a través de Certificado de Destinación Aduanera (CDA) para Productos Agropecuarios, donde se detallará la cantidad y la individualización del producto afecto a la Ley 18.455. El producto al ingresar al país será muestreado y analizado por los/as inspectores/as del SAG, previa cancelación del análisis. La partida quedará retenida hasta que se notifica el resultado del análisis. Todo ello, con el fin de verificar que cumple con la normativa vigente. Si el Servicio califica al producto como "APTO PARA IMPORTAR" a través del boletín de análisis, éste podrá ser comercializado. Si al contrario, es calificado como "NO APTO PARA IMPORTAR", debe ser reexportado o destruido.
- Solicitud de autorización de importación de artículos reglamentados agrícolas y forestales⁵²: Esta solicitud se debe realizar cuando el producto que desea importar, su condición y origen, no se encuentra regulado en alguna resolución del SAG.

⁵¹ Ordinario N°: 3361/2013 del SAG, Establece instrucciones sobre importación de productos afectos a la Ley N° 18.455 sobre alcoholes etílicos, bebidas alcohólicas y vinagres.

⁵² <http://www.sag.cl/ambitos-de-accion/productos-agricolas>

- Solicitud de importación de fertilizantes⁵³: Esta solicitud se debe realizar para la importación de fertilizantes y le corresponderá al SAG realizar la fiscalización a nivel de aeropuerto, mediante revisión documental y física, y sometiendo a muestreo el 100% de los fertilizantes importados. Si el importador presenta un Certificado de Composición Oficial del país de origen, el producto será liberado en el puerto de ingreso sin requerir análisis de laboratorio.

IV.1.2. Ministerio de Salud (Minsal)⁵⁴.

Para cursar cualquiera destinación aduanera respecto de productos alimenticios de cualquier tipo; de sustancias tóxicas o peligrosas para la salud; de productos farmacéuticos, alimentos de uso médico y cosméticos y de estupefacientes y sustancias psicotrópicas que causen dependencia, el Servicio de Aduanas exigirá un certificado emitido por el Servicio de Salud respectivo, en que se señale el lugar autorizado donde deberán depositarse las referidas mercancías, la ruta y las condiciones de transporte que deberá utilizarse para efectuar su traslado desde los recintos aduaneros hasta el lugar de depósito indicado⁵⁵.

El procedimiento de importación de cualquier tipo de alimento involucra realizar dos trámites ante la Autoridad Sanitaria Región Metropolitana⁵⁶.

- Certificado de destinación aduanera (CDA): Consiste en una Resolución emitida por la SEREMI de Salud, correspondiente al lugar en que se encuentra ubicada la Aduana por la cual ingresaron los productos, la que autoriza el retiro y transporte de las mercaderías, desde los recintos aduaneros a la bodega o depósito autorizado donde serán almacenados los productos. Dicho CDA debe indicar la dirección de la bodega debidamente autorizada, ruta y condiciones de traslado de las mercaderías.
- Autorización de uso y disposición de alimentos importados: Consiste en una Resolución emitida por la SEREMI de Salud, correspondiente a la jurisdicción donde se encuentra ubicada la bodega que almacena las mercaderías, instrumento en virtud del cual se autoriza o rechaza al importador el uso,

⁵³ Decreto Ley N° 3.557, de 1980. Que establece las disposiciones sobre protección agrícola.

⁵⁴ Res. Ex N°322 del 19/06/2015 del Ministerio de Salud. Aprueba manual para la importación de alimentos destinados al consumo humano.

⁵⁵ Art. 2, Ley N° 18.164, Establece normas de carácter aduanero y modifica la legislación pertinente. Ministerio de Hacienda.

⁵⁶<http://sesma.gtdinternet.cl/Archivos/Servicios/PROCEDIMIENTO%20PARA%20IMPORTACI%C3%93N%20DE%20ALIMENTOS.pdf>

venta, consumo, cesión y disposición de los productos importados. Previo a tal autorización la Secretaría Regional Ministerial de Salud R.M., inspeccionará y/o someterá a análisis de laboratorio dichos productos para comprobar que cumplan con la normativa sanitaria vigente.

El proceso de importación de sustancias peligrosas, al igual que el proceso para la importación de alimentos, establece la autorización previa por parte de la Autoridad Sanitaria⁵⁷ y adicionalmente, para poder retirar las sustancias Aduanas exigirá un certificado emitido por la Seremis de Salud, respectiva⁵⁸.

- Certificado de destinación aduanera (CDA): certificado exigido por Aduanas y emitido por la Seremi de Salud respectiva, en este documento se debe señalar el lugar autorizado donde se depositarán, la ruta y las condiciones de transporte que deberá utilizarse para efectuar su traslado desde los recintos aduaneros hasta el lugar de depósito indicado y autorizado por la Autoridad Sanitaria.
- Autorización de uso y disposición (UYD): de la o las sustancias peligrosas importadas, consiste en una Resolución emitida por la SEREMI de Salud, correspondiente a la jurisdicción donde se encuentra ubicada la bodega que almacena las sustancias, en virtud del cual se autoriza o rechaza el importador el uso, venta, consumo, cesión y disposición de los productos importados.

Según la información disponible en el Servicio de Salud Pública, la importación de productos farmacéuticos, cosméticos y dispositivos médicos de uso personal, deben cumplir con las siguientes certificaciones⁵⁹:

- Solicitud de certificado de destinación aduanera y autorización de uso provisional de productos farmacéuticos para uso personal⁶⁰: Solicitud para trasladar productos farmacéuticos que no cuentan con registro sanitario previo y son importados para uso individual.

⁵⁷ Artículos 90 y 93 del Código Sanitario, es decir, del Decreto con Fuerza de Ley N°725, última versión del 26/01/2016, del Ministerio de Salud Pública.

⁵⁸ Ley N°18.164 del Ministerio de Hacienda.

⁵⁹ <http://www.ispch.cl/anamed/importacion>

⁶⁰ Ley N°18.164 del Ministerio de Hacienda. Establece normas de carácter aduanero y modifica la legislación pertinente. Decreto Supremo N°3 del 2010 del Ministerio de Salud. Aprueba reglamento del sistema nacional de control de los productos farmacéuticos de uso humano. Ley N° 20.724 del Ministerio de Salud. Modifica el código sanitario en materia de regulación de farmacias y medicamentos.

- Solicitud de certificado de destinación aduanera y uso provisional de producto cosmético para uso personal⁶¹: solicitud para trasladar productos cosméticos que no cuentan con registro sanitario previo y son importados sin fines comerciales y exclusivamente para uso individual.
- Solicitud de certificado de destinación aduanera y uso provisional de producto dispositivos médicos sometidos a control sanitario para uso personal⁶²: solicitud para trasladar dispositivos médicos que son importados sin fines comerciales y exclusivamente para uso individual.

IV.1.3. Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (Sernapesca)⁶³.

Para cumplir con los procedimientos administrativos y los requisitos técnicos para autorizar el ingreso o importación al país de productos pesqueros, para consumo nacional y transformación en Chile para la posterior exportación, sean estos destinados a consumo humano o consumo animal; para acreditar que los productos pesqueros, fueron obtenidos dando cumplimiento a la normativa pesquera nacional e internacional que le sea aplicable en el país de origen, así como la normativa internacional de la cual Chile sea parte; y para autorizar el ingreso de productos pesqueros que son utilizados como ingredientes para consumo animal y a los alimentos completos, aditivos o suplementos destinados a la alimentación de especies hidrobiológicas; es necesario cursar la siguiente solicitud:

- Solicitud de Ingreso de Productos Pesqueros (SIPP)⁶⁴: Deberá ser presentado por la persona natural o jurídica que desee internar productos pesqueros, en la oficina del Servicio Nacional de Pesca correspondiente a la jurisdicción del lugar de ingreso o importación física de éste.

IV.2. PRESENTACIÓN EN LA DESTINACIÓN ADUANERA DEL AEROPUERTO AMB⁶⁵.

⁶¹ Ley N°18.164 del Ministerio de Hacienda. Establece normas de carácter aduanero y modifica la legislación pertinente.

⁶² Ley N°18.164 del Ministerio de Hacienda. Establece normas de carácter aduanero y modifica la legislación pertinente.

⁶³ DFL N° 5, de 1983, del Ministerio de Economía Fomento y Reconstrucción.

⁶⁴ http://www.sernapesca.cl/index.php?option=com_remository&Itemid=246&func=startdown&id=5016

⁶⁵ <https://www.aduana.cl/aduana/site/artic/20070216/pags/20070216135454.html>

Todo vehículo que ingrese al territorio nacional deberá ser recibido legalmente por la Aduana del Aeropuerto AMB sea este su destino final o la primera escala nacional, ante la Unidad de Control de Zonas Primarias o punto habilitado de ingreso; pudiendo con posterioridad adoptar medidas de fiscalización y control. Así también, sin perjuicio de lo dispuesto en Convenios Internacionales, la recepción del vehículo y la presentación de las mercancías se verificarán por la presentación de los siguientes documentos:

- Manifiesto de carga general: deberá incluir efectos de pasajeros y tripulantes que no constituyen equipaje; una relación de las provisiones y rancho y lista de encargo, si la hubiere.
- Manifiesto de carga de la mercancía consignada hacia dicho lugar: En los casos de carga consolidada en contenedores para uno o más consignatarios o de bultos sueltos, por los que se haya emitido más de un conocimiento de embarque, en el manifiesto se deberá incluir también los datos de tales conocimientos, indicando el número de identificación otorgado por su emisor, el que debe corresponder al que consta en el documento de transporte entregado al consignatario de las mercancías.

En caso que el vehículo no transporte mercancías ni pasajeros, se deberá presentar sólo el manifiesto de carga, consignando este hecho.

- Lista de pasajeros y tripulantes: Lista de pasajeros y tripulantes que hayan de desembarcar o permanecer en tránsito en dichos lugares, salvo las correspondientes a las aeronaves.

Los pasajeros y tripulantes que ingresen al territorio nacional solamente estarán obligados a presentar ante el control aduanero las mercancías no comprendidas en el concepto de equipaje que porten consigo. Sin perjuicio de lo anterior, el Servicio podrá practicar revisiones físicas de todas las mercancías que porten los pasajeros y tripulantes.

- Guía de Correos: Guía de correos con los efectos postales que hayan de ser entregados a la Empresa de Correos.

En el caso de mercancías *courier*, cada empresa transmitirá al sistema computacional del Servicio Nacional de Aduanas su Manifiesto, el que contendrá una relación completa de los bultos, con la identificación de la guía aérea a cuyo amparo se realizó el transporte de las mercancías al país y el detalle del contenido de los bultos.

Cuando dichas mercancías arriben al país acompañadas de un mensajero de la empresa respectiva, éste deberá presentar el Manifiesto courier conforme a estas instrucciones.

El manifiesto de carga y la guía de correos deben ser presentados dentro del plazo máximo de 24 horas, contado desde la fecha del arribo del vehículo. Asimismo, la lista de pasajeros y tripulantes deberá ser presentada antes de abandonar el vehículo, salvo en el transporte aéreo, en cuyo caso no será exigida.

Para estos efectos, los Directores Regionales o Administradores requerirán de la autoridad aeronáutica, la información relativa a la fecha y hora de llegada del vehículo.

Una vez autorizada la importación de los bienes, corresponderá el pago de los tributos asociados.

- Pago de gravámenes⁶⁶: Por regla general, las importaciones están afectas al pago del derecho ad valorem (6%) sobre su valor CIF (costo de la mercancía + prima del seguro + valor del flete de traslado) y pago del IVA (19%) sobre su valor CIF más el derecho ad valorem.

En algunos casos, dependiendo de la naturaleza de la mercancía, se requiere pagar impuestos especiales, sobre la misma base impositiva (valor CIF + derecho ad valorem). En otras ocasiones, las mercancías están afectas a derechos específicos, de acuerdo a los rangos que en cada caso se establecen (por ejemplo: trigo y azúcar).

En los casos en que se autoriza su importación, las mercancías usadas pagan un recargo adicional del 3% sobre su valor CIF, además de los tributos a los que están afectas, según su naturaleza.

En caso de mercancías originarias de algún país con el cual Chile ha suscrito un acuerdo comercial, el derecho ad valorem puede quedar libre o afecto a una rebaja porcentual; para lo cual se requiere certificar el origen de la mercancía.

⁶⁶ Si bien se presentan como pagos en la Aduana del Aeropuerto AMB, estos gravámenes pueden ser pagados de manera diferida según Ley 18.634 D.O. 05.08.87: Sistema de pago diferido de derechos de aduana, crédito fiscal y otros beneficios de carácter aduanero.

V. SIMPLIFICACIÓN EN EL FLUJO DOCUMENTAL DE LA CARGA

Como ya se mencionó el objetivo de este informe es el de desarrollar un diagnóstico sobre el flujo documental de la carga aérea, en el marco de la facilitación del transporte de carga aérea internacional. En los capítulos anteriores se presentaron los certificados y documentos requeridos por ley en el proceso de importación y exportación de bienes.

A continuación se busca presentar, a modo general, dos iniciativas que buscan simplificar el flujo documental en el movimiento de carga internacional.

V.1 TRANSMISIÓN ELECTRÓNICA DEL MANIFIESTO DE CARGA POR VÍA AÉREA⁶⁷.

El Servicio Nacional de Aduanas desarrolló el proyecto Manifiesto Aéreo Electrónico, que permite la presentación de los manifiestos de carga, tanto de ingreso como de salida, en forma electrónica.

Para la transmisión electrónica del manifiesto aéreo, se ha determinado que los datos del manifiesto de carga para cada aeropuerto se transmitan en dos etapas:

1. Se enviará el encabezado del manifiesto, conteniendo los datos generales del transporte de las mercancías (compañía aérea); y
2. Se transmitirán los datos asociados de cada guía aérea que conforman el manifiesto.

Para los Manifiestos de Ingreso el Almacenista corroborará que las Guías Aéreas estén correctamente transmitidas antes de la entrega de mercancías.

El Servicio Nacional de Aduanas provee 2 herramientas de tramitación electrónica para la tramitación de los documentos:

⁶⁷ Res. N° 428 de 2004 del Servicio Nacional de Aduanas con instrucciones para la transmisión electrónica de los Encabezados de Manifiestos de Salida e Ingreso y para la transmisión de las Guías aéreas emitidas directamente por el transportador efectivo de la carga.

Res. N°4881 de 2006 del Servicio Nacional de Aduanas, que establece los plazos para el ingreso efectivo de las fechas efectivas de arribo/zarpe de los vuelos.

Res. N° 5660 de 2008 del Servicio Nacional de Aduanas, que modifica los plazos de transmisión de las Guías Aéreas.

SDA: Herramienta con la cual el usuario digita los datos del encabezado o de las guías aéreas en un formulario electrónico, al finalizar se envía esta información y el servidor de Aduana entrega la respuesta de aceptación o rechazo.

SMS: Esta herramienta toma la información generada por los propios sistemas de los usuarios y envía en forma masiva los documentos a los servidores de Aduana. Las respuestas son cargadas en carpetas para que el usuario puede retroalimentar sus sistemas.

Para los encabezados de manifiestos de ingreso de carga, los plazos de tramitación electrónica son:

- Vuelos regulares: El encabezado del manifiesto debe ser transmitido por la compañía transportista, a lo menos, con 24 horas de antelación al arribo del vuelo a cada aeropuerto nacional.
- Vuelos Limítrofes: El encabezado de los manifiestos para los vuelos limítrofes deben ser transmitido por la compañía transportista con al menos 1 hr. de antelación. Para considerar vuelo limítrofe el puerto de embarque debe ser un aeropuerto de Argentina, Bolivia o Perú.
- Vuelos No Regulares: El encabezado de los manifiestos para los vuelos informados a última hora deben ser transmitido por la compañía transportista a más tardar al momento del arribo del vuelo. Se debe informar una observación con el código VNR.
- Vuelos Cargueros: El encabezado de los manifiestos para los cargueros debe ser transmitido por la compañía transportista a más tardar al momento del arribo del vuelo. Este tipo de vuelos se considera como no regular, por lo que se aplican los mismos plazos establecidos para ese tipo de vuelos. Se debe informar una observación con el código CAR.
- Contingencia: En caso de caída del servicio, la Aduana respectiva puede autorizar la tramitación manual del MFTO, para ello deberá otorgar un número de manifiesto manual el cual deberá ser informado por la compañía transportista al momento de transmitir en forma electrónica el manifiesto. Se debe informar una observación con el código CONT.

Para los encabezados de manifiestos de salida de carga, los plazos de tramitación electrónica son:

- Vuelos regulares: El encabezado del manifiesto será transmitido por la compañía transportista, a lo menos, con 24 horas de antelación a la salida estimada del vuelo.
- Vuelos Limítrofes: Para efectos de salida se consideran como vuelos regulares ya que se conoce su hora de salida con la suficiente antelación. El encabezado del manifiesto será transmitido por la compañía transportista, a lo menos, con 24 horas de antelación a la salida estimada del vuelo.
- Vuelos No Regulares: Para vuelos informados a última hora la transmisión del encabezado de manifiesto por la compañía transportista se hará a más tardar al momento del zarpe efectivo del vuelo. Se debe informar una observación con el código VNR.
- Vuelos Cargueros: Para efectos de salida se consideran como vuelos regulares ya que se conoce su hora de salida con la suficiente antelación. El encabezado del manifiesto será transmitido por la compañía transportista, a lo menos, con 24 horas de antelación a la salida estimada del vuelo.
- Contingencia: En caso de caída del servicio, la Aduana respectiva puede autorizar la tramitación manual del MFTO, para ello deberá otorgar un número de manifiesto el cual deberá ser informado al momento de transmitir en forma electrónica el manifiesto. Se debe informar una observación con el código CONT.

V.2. SISTEMA INTEGRADO DE COMERCIO EXTERIOR (SICEX Chile).

Teniendo en consideración la gran cantidad de trámites y documentos que se requieren para importar o exportar, por cualquier modo de transporte, y la especificidad de documentos que se alcanza según tipo de producto y destino/origen, es que se encuentra en desarrollo hace varios años el SICEX Chile.

El SICEX Chile es un sistema informático que busca automatizar y simplificar los trámites de certificaciones para la entrada y salida de productos, a través de la interoperabilidad de las distintas plataformas informáticas de los distintos Servicios Públicos participantes; y se encuentra muy desarrollado en el transporte de mercancías por los modos terrestres y marítimos, siendo el modo aéreo inexplorado hasta la fecha.

La gestión del SICEX se encuentra en la Comisión Asesora Presidencial para el establecimiento de un Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX Chile). Esta Comisión está integrada por seis Subsecretarías (Subsecretarios de Hacienda, Relaciones Exteriores, Economía y Empresas de Menor Tamaño, Salud Pública, y Agricultura) y es liderada desde la Subsecretaría de Hacienda⁶⁸; pudiendo convocar a participar a otros funcionarios de la Administración del Estado.

Entre los objetivos principales que posee el SICEX, se encuentran:

- facilitar el comercio exterior;
- optimizar el tiempo reduciendo costos operacionales;
- mejorar la gestión de los servicios públicos participantes;
- maximizar el uso de los avances tecnológicos para hacer más eficiente y transparentar la gestión de las operaciones de comercio exterior;
- optimizar el uso de los documentos, racionalizando el uso del papel;
- ser un referente de modernización e innovación a nivel internacional;
- tener a disposición un canal para tramitar operaciones de comercio exterior con atención 24x7 desde cualquier lugar;
- hacer de manera más efectiva (eficaz y eficiente) la fiscalización de las operaciones de comercio exterior⁶⁹.

El SICEX Chile constituye el paso siguiente en la concreción de los esfuerzos que el país está haciendo respecto la simplificación y automatización en los procesos de comercio exterior. Este esfuerzo comenzó con la Agenda Digital 2004 -2006, luego se reafirmó el compromiso y continuó con los esfuerzos en la Agenda Digital 2007 - 2012; implementar una ventanilla única transaccional de comercio exterior (VT COMEX), fue la meta a 2012.

A partir del año 2014 y con plazo al 2018, se está ejecutando la agenda de productividad donde el SICEX Chile forma parte de las plataformas tecnológicas estandarizadas e interoperables, de manera de permitir la colaboración tipo *Port Community System* en puertos estatales; en busca de que los actores de la cadena de comercio exterior compartan información de manera efectiva y eficiente, así como una adecuada trazabilidad de la carga⁷⁰.

VI. CONCLUSIONES

En el presente informe se dio seguimiento, de manera general, al flujo documental de la carga aérea internacional en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, solicitada por los Servicios Públicos involucrados.

⁶⁸ D.S. N°1049, 05-11-2010, del Ministerio de Hacienda, que crea la Comisión Asesora del Presidente de la República para el Establecimiento de un Sistema Integrado de Comercio Exterior.

⁶⁹ <http://www.sicexchile.cl/portal/web/sicex/quienes-somos>

⁷⁰ <http://www.sicexchile.cl/portal/web/sicex/antecedentes>

En una primera parte del informe se revisa la publicación conjunta de la OMA, organización intergubernamental de cooperación entre las Aduanas en el mundo, y la OACI, agencia especializada de las Naciones Unidas en los temas de aviación civil internacional. En este documento se destaca la coordinación necesaria dentro de la cadena de suministro para lograr que los procedimientos e intercambios de información sustenten el transporte de la carga por vía aérea, donde el transporte de la carga en forma fiable y segura es también un objetivo de esta cadena.

En términos de la seguridad en la cadena de suministro, se han definido normas para determinar los controles necesarios, sin olvidar que la Facilitación del Transporte Aéreo recomienda utilizar la gestión de riesgos para la inspección de la carga a importar y exportar.

Para el desarrollo de los capítulos III y IV del informe, se revisaron numerosas normativas y manuales de procedimientos de los distintos servicios involucrados en los procesos de exportación e importación por el modo aéreo. Se observó una gran cantidad de documentos necesarios requeridos para exportar e importar, en función del tipo de producto, la operación a realizar (exportación o importación) y del país (origen o destino) con el cual se está comercializando el producto.

En el proceso de exportación de productos y dependiendo del tipo de producto a exportar, antes de la presentación en el aeropuerto, se identificaron hasta 10 certificados o autorizaciones necesarias (emitidas por SAG, ISP y SERNAPESCA); adicionalmente, para cualquier producto que se exporta por vía aérea se requiere la presentación de 5 documentos más (solicitados por SII, DGAC y Aduanas). Al momento de embarcar y después de embarcado, Aduanas solicita 4 documentos más.

En el proceso de importación de productos, y también dependiendo del tipo de producto a importar, se identificaron 12 certificados o autorizaciones diferentes (SAG, Salud y SERNAPESCA) que es posible de solicitar antes de la presentación en la zona primaria del aeropuerto. De manera común, siguiendo el proceso de importación, Aduanas solicita 6 documentos adicionales, que incluyen el pago de los impuestos asociados.

Lo anterior, se ejemplifica en que para la exportación de pescados frescos y refrigerados por vía aérea requiere de la presentación de al menos 10 certificados o autorizaciones; y para la importación de celulares por vía aérea se requieren 6 documentos. En ambos ejemplos se omiten las certificaciones de origen asociadas al país y producto comercializado.

Por otra parte, es necesario incorporar y analizar en mayor profundidad, las responsabilidades de los distintos actores y planes de contingencia en la importación de mascotas (como carga o en cabina de pasajeros), en escenarios donde se dan urgencias antes de su nacionalización, por ejemplo, animales cuyo estado de salud es crítico.

En cada presentación de documentos, certificaciones o autorizaciones, es necesario realizar un trámite ante el Servicio Público correspondiente, ya sea de manera presencial o virtual. Sin embargo, el rechazo por falta de información o el requerimiento de actualización por parte de uno de ellos, significa iniciar nuevamente el proceso de presentación de documentos en cada Servicio.

En términos de la facilitación del transporte de carga aérea internacional, la gran cantidad de documentos solicitados y la necesidad de rehacer los trámites ante correcciones de los distintos Servicios lo hace un procedimiento lento y complejo.

Las conclusiones presentadas hasta hora, forman parte de un diagnóstico que se ha desarrollado hace tiempo en nuestro país en el marco del desarrollo del comercio exterior de Chile. En busca de corregir en parte este problema, se han desarrollado dos sistemas informáticos. Un proyecto es el liderado por el Servicio Nacional de Aduanas, que ha implementado un portal para la tramitación electrónica de los manifiestos de la carga aérea de importación y exportación, facilitando la entrega de información asociada al manifiesto e identificando plazos de acuerdo al tipo de operación aérea asociada.

El otro proyecto es el SICEX Chile - Sistema Integrado de Comercio Exterior, liderado por el Ministerio Hacienda; que busca la interoperabilidad de las plataformas informáticas de los distintos Servicios Públicos, con el objetivo centralizar el flujo documental a partir de un portal web. Este proyecto muestra un importante desarrollo para los modos terrestre y marítimo y un nulo avance para el modo aéreo.

Durante el desarrollo de este informe la Secretaría de la JAC tomó contacto con la Dirección del SICEX Chile, acordando desarrollar un trabajo conjunto para el modo aéreo. En las reuniones desarrolladas, se observó que para el desarrollo de este Sistema la coordinación entre los participantes en la cadena de suministro es la base para el trabajo conjunto, por lo que se decidió suscribir un Convenio de Colaboración (convenio que a la fecha se encuentra en revisión antes de su firma).

En busca de dar un nuevo paso en términos de facilitación de la carga aérea internacional, en el marco del flujo documental asociado, es que se observa como necesario trabajar de manera colaborativa, al interior de la Comisión de Facilitación, para la implementación del SICEX en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez sumando a este sistema la tramitación electrónica del manifiesto de la carga aérea.
