



UNIVERSIDAD DE VALPARAISO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

IMPACTO DE IMPLEMENTACIÓN DE VENTANILLA ÚNICA EN LA AGENCIA DE
ADUANAS SMITH Y CÍA. LTDA.

AUTORES:
FRANCISCO OLAVARRIA MORALES
DANIEL TOLEDO NUÑEZ

INFORME DE PRÁCTICA PROFESIONAL PRESENTADA A LA
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
DE LA UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO PARA OPTAR AL
GRADO DE LICENCIADO EN NEGOCIACIONES INTERNACIONALES
TÍTULO PROFESIONAL DE ADMINISTRADOR DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES

PROFESOR GUIA: DANIELLA DE LUCA

Viña del Mar, Diciembre 2014



UNIVERSIDAD DE VALPARAISO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

IMPACTO DE IMPLEMENTACIÓN DE VENTANILLA ÚNICA EN LA AGENCIA DE
ADUANAS SMITH Y CÍA. LTDA.

AUTORES:
FRANCISCO OLAVARRIA MORALES
DANIEL TOLEDO NUÑEZ

INFORME DE PRÁCTICA PROFESIONAL PRESENTADA A LA
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
DE LA UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO PARA OPTAR AL
GRADO DE LICENCIADO EN NEGOCIACIONES INTERNACIONALES
TÍTULO PROFESIONAL DE ADMINISTRADOR DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES

PROFESOR GUIA: DANIELLA DE LUCA

Viña del Mar, Diciembre 2014

Agradecimientos del autor Francisco Olavarría Morales.

Quiero agradecer a mi familia quienes me han apoyado en todo este proceso, en especial a mi madre por sus valores entregados durante mi vida.

Agradecer a los amigos que estuvieron para dar una mano, también a los compañeros de universidad que me dejaron una buena experiencia. También agradecer a los docentes y funcionarios de la carrera por los conocimientos y la formación académica entregada en estos años de estudio, en especial a la profesora Daniella De Luca por su apoyo en la realización de este informe.

Por último quiero agradecer a los colegas de la agencia de adunas Smith Cía. Ltda. por la disposición en atender dudas y consultas que llevaron a la confección de este informe.

Gracias.

Agradecimientos del autor Daniel Toledo Núñez

Este agradecimiento está dividido en tres partes:

Primero, le agradezco a la universidad de Valparaíso por todos los años que me dejó ser parte de su alumnado, a la carrera y a sus docentes por instruirme en el buen camino, tanto académica como moralmente

Segundo, le agradezco a mis compañeros y amigos por ofrecerme su mano amiga en los momentos en que las necesite para seguir adelante, por compartir victorias y derrotas en estas salas de clase conmigo, gracias por dejarme compartir con ustedes estos años de estudio.

Tercero, pero más importante, a mi familia por estar siempre presente conmigo, en especial mención a mi madre Ingrid, por ser la luz que me guio cuando mi camino se veía más oscuro y difícil, me enseñaste que con perseverancia y trabajo duro toda meta es alcanzable, sí en esta vida llego a ser solo un poco como tú, sabré que he triunfado como persona.

Muchas gracias.

Índice

Índice de Cuadros	8
Siglas y Abreviaturas	9
Glosario	10
Introducción	15
Capítulo I	17
Antecedentes de la Práctica	17
1.1. Descripción de la empresa	17
1.1.1. Reseña de la empresa	17
1.1.2. Misión	17
1.1.3. Visión	18
1.1.4. Antecedentes de la empresa	19
1.1.5. Servicios:	19
1.1.6. Organización	22
1.1.7. Política y objetivos de calidad	24
1.1.8. Situación de Mercado de la Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda	26
1.2. Descripción de las funciones realizadas	30
1.2.1. Trabajo desarrollado: Autor Francisco Olavarría	30
1.2.2 Trabajo desarrollado Autor Daniel Toledo	35
1.2.3 Razones que impulsan el tema a desarrollar:	41
Capítulo II	45
Desarrollo de Tema	45
2.1 Metodología	45
2.2 Objetivo general	46
- Objetivos específicos	46

2.3 Marco Teórico	47
2.4 La necesidad de poseer una Ventanilla Única del Comercio Exterior.	64
2.4.1 Sector del Comercio Exterior en Chile.....	65
2.4.2 Cadenas de Importación y Exportación de la Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda. 66	
2.4.3 Puntos críticos	75
2.4.4 Indicadores Documentales y desempeño logístico Chileno.....	84
2.4.5 Análisis General	93
2.5 Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX).....	96
2.5.1 ¿Qué es SICEX?	96
2.5.2 Como funciona SICEX.....	99
2.5.3 Anuncio y Cronología.....	100
2.5.4 Plan piloto de Exportación, Evolución hasta la actualidad del plan de Exportación y Diseño del módulo de Importación.....	104
2.6 Impacto de SICEX en Smith y Cía. Ltda.	109
2.6.1 Mejoras teóricas en la cadena de exportación de fruta de la agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda.	109
2.6.2 Mejoras teóricas en la cadena de importación de la agencia de Smith y Cía. Ltda.	110
2.6.3 Capacitación	111
2.6.4 Resumen de los beneficios que otorgaría SICEX a la Agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda. Sí el programa estuviera en operación a un 100%	112
2.6.5 Soluciones de SICEX a nivel país.....	114
2.7 Implementación práctica del programa SICEX 2014 en la agencia de aduana Smith y Cía. Ltda.	116
Capítulo III.....	118
Conclusión.....	118
Bibliografía y Webgrafía.....	123

Anexos..... 125

Índice de Cuadros

Cuadro N°1 Organigrama de la Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda.....	23
Cuadro N°2: Flujo grama del proceso del sistema de calidad	25
Cuadro N°3 Flujo grama autor Francisco Olavarría.....	34
Cuadro N°4 Flujo grama del Autor Daniel Toledo.....	40
Cuadro N°5: Incoterms 2010.....	53
Cuadro N°6% de sector de comercio exterior dentro del PIB nacional.....	66
Cuadro N°7 Documentos exigidos para exportar, Chile V/S Potencias.....	86
Cuadro N°8 Documentos exigidos para exportar, Chile V/S Países Vecinos.....	87
Cuadro N°9 Documentos exigidos para Importar, Chile V/S Potencias.....	88
Cuadro N°10 Documentos exigidos para Importar, Chile V/S Países vecinos similares...	89
Cuadro N°11 Tabla de LPI Chile V/S Potencias.....	91
Cuadro N°12 Grafico de LPI de Chile V/S Potencias.....	92
Cuadro N°13 Módulos de implementación de SICEX.....	103

Siglas y Abreviaturas

- Documento Único de Salida (DUS)
- Documento Único de Salida 1 (DUS1)
- Documento Único de Salida 2 (DUS 2)
- Conocimiento de Embarque (BL).
- San Antonio (SAI)
- Unión Europea (UE)
- Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA)
- Asociación de Exportadores de Frutas de Chile A.G (ASOEX)
- Servicio Nacional de Aduana (SNA)
- Servicio Agrícola Ganadero (SAG)
- Sistema Integrado de Comercio exterior (SICEX)
- Dirección general de relaciones económicas internacionales (DIRECON):
- Certificado de Destinación Aduanera (CDA):

Glosario

Comercio Exterior: intercambio de bienes o servicios existentes entre dos o más naciones con el propósito de que cada uno pueda satisfacer sus necesidades de mercado tanto internas como externas. Está regulado por normas, tratados, acuerdos y convenios internacionales entre los países para simplificar sus procesos y busca cubrir la demanda interna que no pueda ser atendida por la producción nacional.

Servicio nacional de Aduana: Servicio Público de administración autónoma, con personalidad jurídica, de duración indefinida que se relaciona con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Hacienda. Su finalidad es el de 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 tráfico por las fronteras, sin perjuicio de las demás funciones que le encomienden las leyes.

Destinación Aduanera: consiste en “la manifestación de la voluntad del dueño, consignante o cosignatario que indica el régimen aduanero que debe darse a las mercancías que ingresan o salen del territorio nacional”, algunos de estos regímenes son: Importación, Exportación, Almacenaje, Admisión temporal para el perfeccionamiento de activos, ETC.

Desaduana miento: Cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para exportar, importar o para realizar cualquier destinación aduanera.

Exportación: Consiste en “La salida legal de mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo en el exterior”.

Importación: Consiste en la “introducción y o nacionalización de una mercancía extranjera para ser consumida o tratada dentro del país”.

Incoterms: Herramientas definidas y elaboradas por la Cámara Internacional de Comercio, y consisten en una serie de términos cuya finalidad es la de “Establecer un lenguaje estandarizado que pueda ser utilizado por los compradores y vendedores que participan en los negocios internacionales.

Agencia de Aduanas: Consiste en una entidad privada con fines de lucro, la cual presta sus servicios para la internación y o salida legal de mercancías de un tercero frente a la aduana correspondiente.

Agente de aduanas: Se define como el “profesional auxiliar de la función pública aduanera, cuya licencia lo habilita ante la aduana para prestar servicios a terceros como gestor en el despacho de mercancías”

Programa Transcomex: Programa utilizado por la agencia de aduana actualmente para el ingreso de despachos en el sistema, para su futura presentación frente a la aduana correspondiente.

Carpeta aduanera: Consiste en la carpeta física que se utiliza hasta el día de hoy para presentar los distintos documentos necesarios frente a la aduana correspondiente para la nacionalización y o salida de mercancías desde o hacia el exterior.

Documento Único de Salida (DUS): Documento generado por el agente de aduana para presentar una exportación frente la aduana correspondiente.

Documento de Ingreso Nacional (DIN): Documento generado por el agente de aduana para presentar una importación frente a la aduana correspondiente.

Bill of lading: este documento es un recibo de las mercancías embarcadas, entregado por las navieras a las agencias de aduanas, Acredita el título de la propiedad, certifica su estado y prueba de existencia de un contrato.

Carta de Porter Internacional por carretera: Se define como el “documento que las partes en un contrato de transporte otorgan, para acreditar la existencia y condiciones del contrato, y la entrega de las mercaderías al portador”.

Guía Aérea: Se define como el “documento que acredita en el transporte aéreo de mercancías, la celebración de un contrato, las condiciones de transporte, la recepción de las mercancía por el transportador, su peso, volumen, embalaje, así como el numero de bultos”.

Factura o Comercial Invoice: Consiste en el documento que legaliza y especifica los términos de una compra venta de una mercancía, cuando se habla de “comercial Invoice”, es la nominación internacional de este documento cuando es usado para la compra venta a nivel internacional.

Modalidad de venta: se refiere al tipo de modalidad que se tendrá en una negociación sobre el precio de venta. Las modalidades son a firme, bajo condición, en consignación libre, en consignación con un mínimo a firme, sin pago.

Clausula de venta: se refiere al Incoterm utilizado en la operación comercial.

Forma de pago: Son los medios de Cobro-pago que se utilizan en una operación internacional, los tipos de pago son: Pago anticipado, Carta de crédito, Cobranza documentaria, Carta abierta.

Seguro: todo contrato que se establece entre dos partes y que tiene como objetivo asegurar determinado bien o elemento. El seguro establece que la parte que cumple el rol de aseguradora deberá cumplir otorgando un determinado tipo de servicio de seguro mientras que la parte que sea asegurada deberá pagar por el mismo cierto monto de dinero o paga que será establecido entre ambas partes de acuerdo a sus intereses y posibilidades.

Documento de seguro teórico: Es elaborado por el agente de aduanas en las operaciones de importación y es utilizado en el caso de que no se tenga algún documento sobre el costo de seguro, por lo cual se aplica un seguro teórico que corresponde al 2 % sobre el valor FOB.

Declaración jurada de elementos: Documento generado por el agente de aduanas usado para importaciones de un valor sobre o igual a 5000 US\$.

Flete: Es el costo de efectuar el transporte, tales como el flete marítimo, flete aéreo o flete terrestre.

Certificado de origen: Documento que sirve para acreditar el origen de las mercancías, para efectos preferenciales arancelarios, no preferenciales, aplicación de cupos y para cualquier otra medida que la ley establezca.

Certificado Sanitario: Documento oficial del Gobierno de Chile, que avala condiciones sanitarias de las mercancías que en él se describen.

Certificado de Destinación Aduanera (CDA): Corresponde al documento, emitido por la Autoridad Sanitaria o por el Servicio Agrícola y Ganadero según corresponda, que autoriza para retirar las mercancías desde los recintos aduaneros y almacenarlos en una bodega destino, a través de medios y rutas de transporte definidos, hasta que se emita la autorización de uso y consumo.

Servicio Agrícola y Ganadero (SAG): organismo oficial del estado de Chile que se encarga de apoyar el desarrollo de la agricultura, los bosques y la ganadería, a través de la protección y mejoramiento de la salud de animales y vegetales.

Asociación de exportadores de frutas de Chile (ASOEX): es la entidad gremial de carácter privado que representa a los exportadores de frutas y hortalizas frescas de Chile. ASOEX es la entidad a cargo de la administración de los convenios fitosanitarios internacionales.

Agencias Navieras: Empresas encargadas del transporte de las mercancías, desde puerto de origen al puerto de destino.

Dirección general de relaciones económicas internacionales (DIRECON): consiste en una entidad pública, dependiente del ministerio de relaciones exteriores, que tiene como fin ejecutar y coordinar la política de Gobierno en materia de Relaciones Económicas Internacionales.

Tesorería General de la República: Entidad gubernamental que se encarga de recaudar los derechos, impuestos y tasas cobradas a las mercancías importadas, para así poder ser nacionalizadas.

Introducción

El comercio exterior ha venido creciendo a lo largo de la historia, desde la ruta de la seda hasta las grandes cargas transportadas a través de las gigantes naves “Maersk Container Ship 18000 TEU Triple E”, el comercio exterior cada vez más ha crecido tanto en participantes, variedad y cantidad de mercancías transportadas, es por este motivo que las herramientas, actores e instituciones involucradas en la realización de este transporte de mercancías también han tenido que evolucionar y así adaptarse al crecimiento mundial. Ya sea en cuanto a la evolución de los medios de transporte, tratados y acuerdos comerciales más competentes entre las distintas naciones, instituciones funcionales más competentes que sus predecesoras, mejorando los sistemas de información encargados en recopilar la documentación necesaria para la realización de la actividad del Comercio exterior. Será, entonces en este último punto en el que se centra la presente investigación. El análisis del nuevo sistema de recopilación documentaria que se comenzaría a implementar el año 2014 por parte del ministerio de hacienda de Chile. A demás se evaluará el programa de ventanilla única de comercio exterior SICEX, y su impacto de implementación dentro de la Agencia de Aduanas en donde los autores realizaron su práctica profesional, la agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda. A parte esta decisión fue tomada debido a la escasa información que existe sobre este nuevo programa y su aplicación dentro de este tipo de instituciones, tal y como se explicara de forma más específica dentro del informe. Para poder alcanzar el objetivo, este presente informe proseguirá de la siguiente manera:

- Una breve descripción de la empresa donde se realizó la práctica profesional de los autores.

- Descripción de los cargos y tareas realizadas por los autores dentro de su práctica profesional.
- Explicación de la Razón por la cual se realiza la presente investigación, metodología de la investigación, análisis de las cadenas de exportación e importación de la agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda., y la detección de problemas existentes en dichas cadenas.
- Presentación de datos que muestren la necesidad de poseer una ventanilla única de comercio exterior.
- Informe de la historia y funcionalidad del nuevo sistema de ventanilla única de comercio exterior SICEX.
- Posibles soluciones que otorgaría el programa SICEX dentro de las cadenas de importación y exportación de la agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda.
- Conclusiones de la con respecto a la implementación del programa dentro de la agencia, beneficios y desventajas con respecto al nivel de madures del programa.

Capítulo I

Antecedentes de la Práctica

1.1. Descripción de la empresa

A continuación se presenta una descripción general de la Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda.

1.1.1. Reseña de la empresa

“La Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda. es la continuadora de la Agencia de Aduanas Francisco Bernet y Cía. Ltda., la cual se formó en Julio de 1993, como consecuencia de la asociación de la Agencia de Exportación Luís Paredes Matamala y la Agencia de Aduanas Francisco Bernet Benavides.

El señor Alan Smith, de profesión Ingeniero Civil Industrial, quien desde 1988 se desempeñaba como apoderado del Agente de Exportación Luis Paredes y en 1994 obtuvo su nombramiento como Agente de Aduanas, quien es el actual socio principal. En Marzo del año 1998 se incorporaron a la sociedad los señores; Alfonso Laval M. y Joaquín Hidalgo R., ambos de profesión Ingeniero Civil, quienes obtienen el nombramiento como Agentes de Aduanas el año 2002.”¹

1.1.2. Misión

¹ No especificado, Historia de la agencia, <http://www.smith.cl/home.htm>, 13.11.2013, 12:50 PM.

“Nuestra Misión es gestionar el ingreso y salida del país de las mercancías, incluyendo todos los servicios intermedios de comercio exterior para nuestros clientes de importación, principalmente del segmento Pymes y, de exportación, entre los que se cuentan fruta, agroindustria, productos del mar, forestal y minería.

Nuestras competencias distintivas son la mejora continua en la gestión de los procesos por la certificación ISO 9001:2008, las habilidades prácticas y competencias de nuestro personal, el desarrollo de nuestras tecnologías informáticas, la integración de servicios con otros operadores del mercado y la integración a la cadena de valor del comercio exterior de nuestros clientes”².

1.1.3. Visión

“Somos una empresa integrada a la cadena de valor del comercio exterior de nuestros clientes, otorgando soluciones ágiles, innovadoras e integrales, sin errores, personalizadas, minimizando sus costos y satisfaciendo sus expectativas. Queremos valorizar los productos y servicios de los importadores y exportadores de nuestro país.

Buscamos nuestro crecimiento sostenido y rentable con una seleccionada cartera de clientes y alianzas duraderas con otros operadores del mercado, realizando nuestro trabajo con actitud ética y contribuyendo a desarrollar y prestigiar el sistema de comercio exterior chileno.

Nos orientamos a la mejora continua, incorporando tecnología de punta en la gestión y en las comunicaciones, entregando información de las operaciones en tiempo real, mejorando nuestros sistemas de trabajo y controlando las operaciones en beneficio de nuestros clientes.

² No especificado, manual del sistema de gestión de calidad, <http://www.smith.cl/home.htm>, 26.04.2014, 17:56 PM.

Promovemos el trabajo en equipo, con respeto mutuo, cordialidad y cooperación en nuestras relaciones internas y externas. Fortalecemos constantemente las capacidades de nuestro personal para asumir su compromiso frente a los clientes, autoridades, aliados y proveedores, promoviéndolo y retribuyendo adecuadamente a los resultados de su gestión”³.

1.1.4. Antecedentes de la empresa

“La Agencia cuenta con todos los elementos necesarios para otorgar un servicio de primer nivel a sus clientes, entre los que se pueden mencionar el sistema informático y de comunicaciones, que conecta la casa matriz y las sucursales, para procesar y emitir toda la documentación aduanera y demás documentación y reportes que nuestros clientes requieran”⁴,

“La oficina principal está en Valparaíso y en Santiago - Providencia se tiene una oficina comercial. Además se cuenta con oficinas operacionales; en el aeropuerto CMB (Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez), en el recinto portuario de Valparaíso, y en las ciudades de San Antonio, Los Andes, Talcahuano y Puerto Montt.”⁵

1.1.5. Servicios:

Servicios que entrega la Agencia de Aduana en exportación.

³No especificado, manual del sistema de gestión de calidad, <http://www.smith.cl/home.htm>, 26.04.2014, 18:01 PM.

⁴ No especificado, Historia de la agencia, <http://www.smith.cl/home.htm>, 13.11.2013, 13:35 PM.

⁵ No especificado, Historia de la agencia, <http://www.smith.cl/home.htm>, 13.11.2013, 13:37 PM.

- Recepción del programa de embarque
- Recepción de instrucciones de embarque
- Coordinación con Agente de Compañías Navieras y otros agentes del transporte internacional
- Elaboración de la documentación para que Aduana autorice el embarque
- Habilitación SAG
- Presentación de mercaderías a inspección ante Aduana, SAG;
- Tramitaciones de vistos buenos en compañías navieras, SAG, Servicio de Salud;
- Envíos de informe de embarque, indicando horarios de recepción de carga;
- Obtención de B/L, Certificados Fitosanitarios, Certificados de Origen;
- Despacho de documentos al exportador. Si el exportador lo requiere⁶.

Servicios que entrega la Agencia de Aduana en la Importación:

- Confirmar, recopilar documentos. y/o determinar el tipo de Destinación aduanera e ingresar operación al sistema informático. Determinar servicios adicionales que se requieran (V°B°, inscripciones, fletes, etc.)
- Calcular costos de la operación.
- Solicitud de Trámites previos a la internación.
- Recepción y validación de documentos para elaboración de despacho.
- Confección, revisión, transmisión e impresión del documento de Destinación aduanera.
- Instruir el pago de los derechos e impuestos, cuando corresponda.

⁶Vesna Silva y Laura Llano, Análisis crítico del proceso de exportación de bienes entre la agencia marítima y la agencia de aduanas, Informe de Práctica, 2011.

- Revisión y envío de carpeta aduanera y/o DIN para el retiro de las mercancías cuando corresponda.
- Preparación de Factura y envío de copias documentos al cliente.⁷

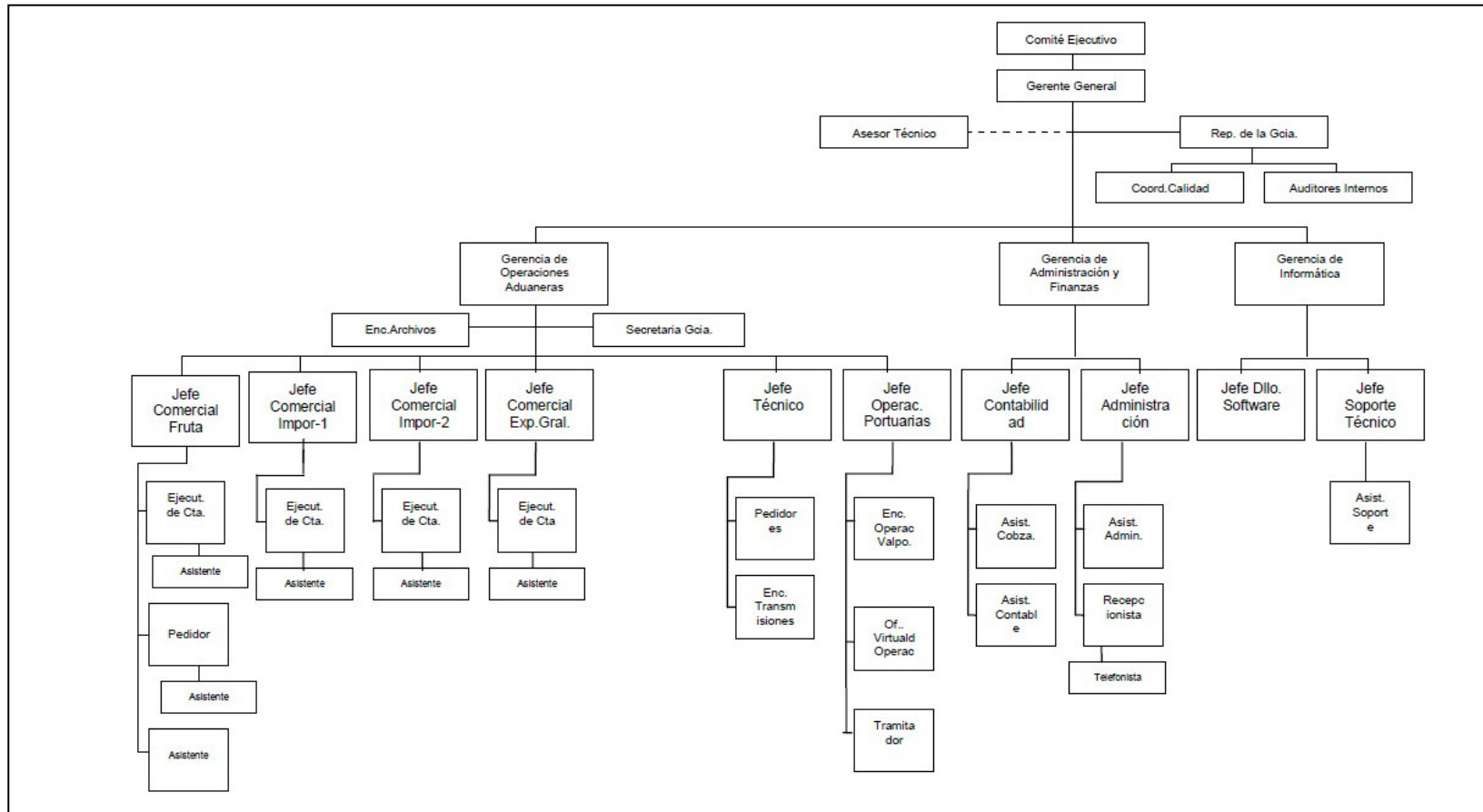
⁷ No especificado, PLANIFICACION PROCESO DE INGRESO MERCANCIAS,
<http://www.smith.cl/home.htm>, 10.01.2009, 20:10 PM.

1.1.6. Organización

Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda. Cuenta con: “104 personas contratadas de planta, la mayoría técnicos en las distintas áreas del comercio internacional, las que se refuerzan con personal transitorio, que se contrata por turno o por temporada, para suplir las necesidades puntuales. La mayoría de las personas han trabajado en la empresa por varios años, constituyéndose en una de las mejores garantías para asegurar un buen servicio.”

A continuación se presenta el organigrama de la Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda en el cuadro N°1.

Cuadro N°1: Organigrama de la Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda



Fuente: Historia de la agencia, <http://www.smith.cl/home.htm>

1.1.7. Política y objetivos de calidad

“La Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda. procura satisfacer los requerimientos de comercio exterior acordados con sus clientes a través de la prestación de servicios eficaces, oportunos, confiables y competitivos, efectuados por personas con espíritu de servicio, capacitadas y motivadas por el logro de los objetivos de quienes le confían sus operaciones, basados en sistemas de trabajo y recursos de apoyo adecuados al cumplimiento de nuestras funciones, todo ello en permanente revisión para ofrecer cada día un servicio más eficiente, mejorando continuamente la eficacia del sistema de gestión de calidad”.⁸

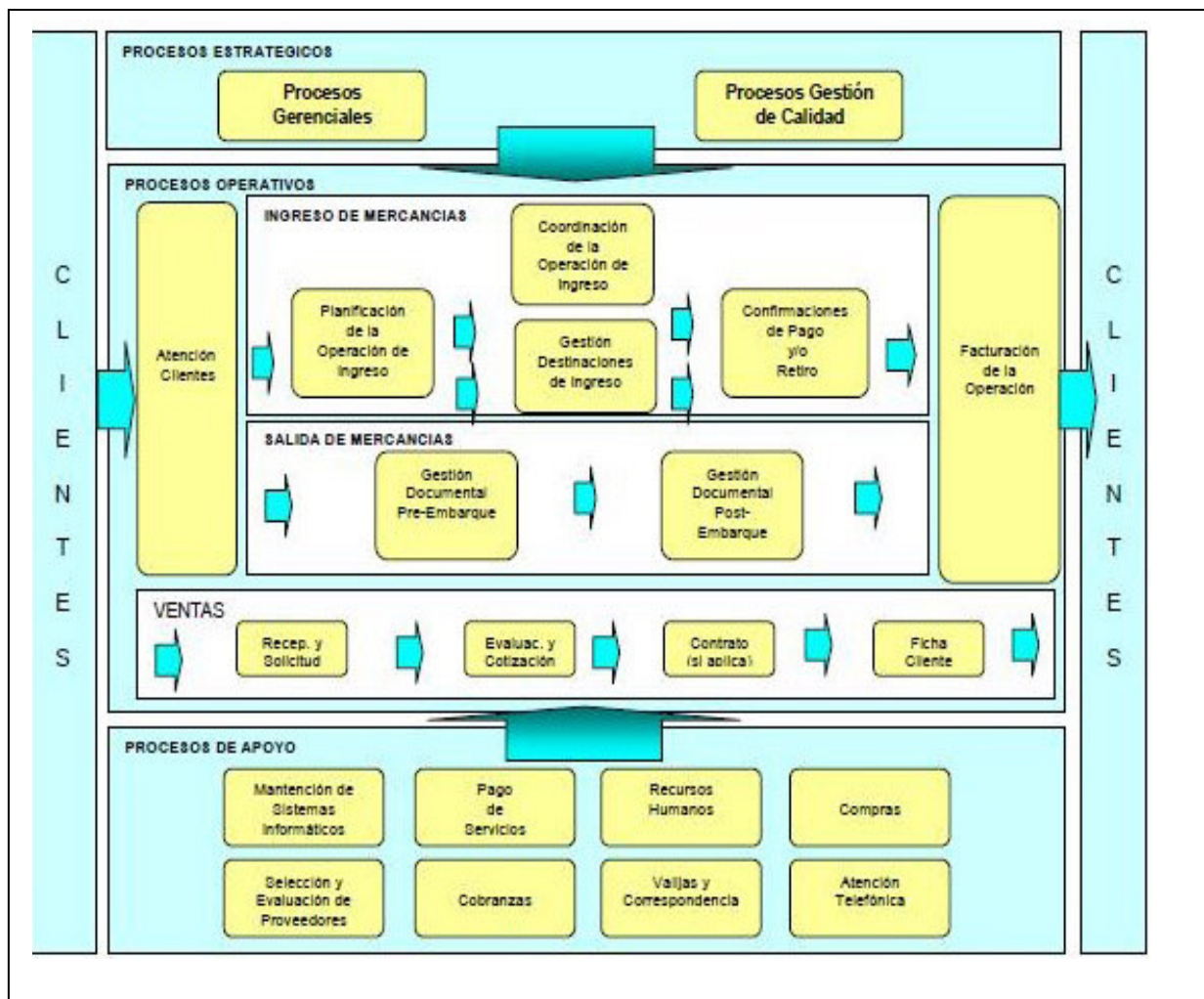
Dentro de los procesos de gestión de calidad se encuentran⁹:

- Control de Documentos y Registros
- Control de Servicio No Conforme
- Auditorías Internas
- Acciones Correctivas y Preventivas
- Reclamos de Clientes
- Medición de la Satisfacción de Clientes
- Análisis de Datos
- Identificación y Trazabilidad

⁸ No especificado, manual del sistema de gestión de calidad, procesos del sistema de gestión de calidad, identificación e interacción de procesos, www.smith.cl, 25/05/2014, 17:48 PM.

⁹ No especificado, manual del sistema de gestión de calidad, procesos del sistema de gestión de calidad www.smith.cl, 25/05/2014, 17:48 PM.

Cuadro N° 2: Flujo grama del proceso del sistema de calidad



Fuente: Sistema de Calidad de la Agencia

1.1.8. Situación de Mercado de la Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda

A continuación se presenta la situación de mercado en la cual está inmersa la Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda. Utilizando el esquema de las 5 fuerzas de Porter:

1.1.8.1 Productos o servicios sustitutos.

En el caso de la agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda. y para el resto de las agencias de aduanas un servicio sustituto son los freight forwarders, ya que, estos “son agentes que ha tomado fuerte posicionamiento en el mercado chileno del movimiento de mercancías y en la exportación e importación de productos”¹⁰. Desde el punto de vista de los autores los freight forwarders ofrecen servicios muy similares a los de un agente de aduana con ciertas excepciones como la confección de documento de ingreso (DIN) y documento único de salida (DUS). Es por esto que en la actualidad en nuestro país los freight forwarders han tomado más posicionamiento en el mercado.

Por lo tanto uno de los factores que provoca mayor competitividad es la sensibilidad del cliente a sustituir el servicio.

1.1.8.2 Rivalidad entre competidores.

Según información la información otorgada por el Servicio nacional de Aduanas (SNA), el mercado de agentes de aduana en Chile está conformado por “319 agentes hasta la actualidad, restando 29 agentes que están cancelados, suspendidos, renuncia voluntaria como agente o han fallecidos”¹¹, “la competitividad que existe en el mercado para el caso

¹⁰ No especificado, Freight Forwarders, <http://www.directoriotransporte.cl/>, 27.04.2014, 12:45 P.M.

¹¹ No especificado, matriz actualizada agentes de aduana vigentes 20.03.2014, <https://www.aduana.cl>, 28/04/2014, 17:03 P.M.

de las agencias de aduana es alto”¹². Porque como se mencionó anteriormente existe una cantidad considerable de agentes de aduana lo que genera una competitividad alta. De tal manera que al existir mayor competitividad disminuye la rentabilidad del sector.

1.1.8.3 Amenaza de nuevos competidores.

No se maneja un dato fidedigno con respecto al ingreso de nuevos competidores. Se puede mencionar que las barreras de entrada para formar una agencia de aduana son altas. Porque en primer lugar no es fácil llegar a ser un agente de aduana. Segundo el tema de los clientes. Para que una agencia de aduana opere requiere de personas, empresas, etc. que desean importar y exportar, por tanto se debe conseguir clientes por medio de tarifas más bajas, ganando una buena imagen a través de una buena prestación de servicios.

A continuación se dará a conocer los requisitos para ser designado agente de aduana¹³:

- a) Ser chileno, persona natural, capaz de contratar;
- b) No haber sido condenado por la comisión de delito que merezca pena aflictiva;
- c) No encontrarse inhabilitado para cargos u oficios públicos, ni haberle sido impuesta la medida disciplinaria señalada en el inciso segundo, letra e), del artículo 202 de la Ordenanza de Aduanas o la de destitución señalada en el artículo 119 de la ley N 18.834, Estatuto Administrativo;

¹² Sergio Lavarello, Jefe departamento de Exportación General, 28.04.2014, 16:38 P.M.

¹³No especificado, requisitos para ser designado agente de aduana, <https://www.aduana.cl>, 31.10.2014, 17:03 P.M.

d) Haber aprobado estudios vinculados al comercio exterior, en establecimientos educacionales reconocidos por el Estado. Los cursos deberán tener una duración mínima de cinco semestres, sin que sea necesario que todas las asignaturas fijadas en los respectivos programas estén relacionadas con el comercio exterior.

El requisito establecido anteriormente podrá ser reemplazado para las personas que acrediten experiencia como funcionarios del Servicio Nacional de Aduanas o hayan sido reconocidos como apoderados de agentes de aduana, por un período no inferior a diez años,

e) Haber sido aprobado en concurso de antecedentes y conocimientos en materias aduaneras, calificado mediante resolución fundada del Director Nacional.

El concurso será convocado por el referido Director a lo menos cada dos años, correspondiéndole a la Junta General de Aduanas fijar en forma previa el número máximo de agentes a designar.

A partir del año 2013 y con motivo de la entrada en vigencia plena de la Ley N 20.322, que Fortalece y Perfecciona la Jurisdicción Tributaria y Aduanera, el concurso será convocado por el Director Nacional de Aduanas, a lo menos cada dos años y fijará, en forma previa, el número máximo de agentes a designar.

1.1.8.4 Poder de negociación de los proveedores

Como Proveedores de la Agencia, se tomarán en cuenta las diferentes instituciones públicas y privadas con las cuales la Agencia debe tratar para así poder lograr realizar sus funciones, véase instituciones como: Servicio nacional de aduanas, Tesorería General de la República, Navieras, Almacenes extra-portuarios, etc.

Por lo tanto se puede considerar el poder de negociación Alto, puesto que tratar con estas instituciones es fundamental para el correcto funcionamiento de las labores de la Agencia.

1.1.8.5 Poder de negociación de clientes

La agencia posee variedad de clientes, tanto entidades con fines de lucro y a la vez terceros sin fines de lucro, los cuales se mantienen generalmente porque llevan trabajando años con agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda. Existen clientes que llegan y otros que se van porque la tarifa por contenedores sube. En ese sentido el poder de sensibilidad del cliente al precio es un factor que define el poder de negociación de los clientes.

La agencia posee una cantidad de clientes que le permite tener un poder de negociación frente a sus clientes, ya que, si existiese una menor cantidad de clientes el poder de negociación de estos sería mayor. “Por ejemplo, mientras menor cantidad de compradores existan mayor será la capacidad de negociación de los clientes, porque al no haber tanta demanda de productos, éstos pueden reclamar por precios más bajos”¹⁴

Otro poder de negociación de los clientes que afectaría a la agencia es el volumen de compra. Por ejemplo uno de los clientes más importantes para la agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda. es exportadora Propal S.A., ya que, es el cliente que mayor ingreso deja a la agencia, por lo que este cliente posee un gran poder de negociación frente a la agencia.

¹⁴ Pascual Parada Torralba, Las cinco fuerzas de Porter, <http://www.emprendepymes.es/>, 27.04.2014, 15:35 P.M.

1.2. Descripción de las funciones realizadas

A continuación se presenta la descripción de los trabajos desarrollados por los autores dentro de la Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda. Donde ambos realizaron su práctica profesional.

1.2.1. Trabajo desarrollado: Autor Francisco Olavarría

El alumno Francisco Olavarría se desempeñó como un Asistente Ejecutivo de Documentación en el departamento de Exportación de Frutas, este trabajo consistía en asistir al ejecutivo en lo relativo a la elaboración de documentos.

Dentro de los documentos que elaboraba el autor se encuentran:

- Documento Único de Salida 1 (DUS 1)¹⁵
- Documento Único de Salida 2 (DUS 2)
- Certificado de Origen
- Carta de envío de Documentos
- Relación Guías de Embarque
- Guía de Documento y Movimiento Interno

A continuación se dará a conocer el orden en que él autor elaboraba los documentos anteriormente mencionados.

¹⁵ DUS: Documento único de salida, documento presentado antela aduana para la exportación de mercancías.

1. El primer documento que debía realizar el autor era el DUS1 (Documento Único de Salida) este documento se realiza por medio del instructivo de embarque que envía cada cliente en este se encuentran datos como: la modalidad de venta (a firme, consignación libre, mínimo a firme), Incoterms, tipo de moneda, forma de pago, nombre del cliente , nombre del consignatario, puerto de origen, puerto de destino, nombre de la nave, tipo de carga, medio de transporte, la descripción de la mercancía, descripción de los bultos, valor de la mercancía, valor del flete y seguro, entre otros. Este documento se confecciona mediante el programa “Transcomex”. Para realizar un DUS1 primero se hace la apertura de despacho, recepción de despacho. Una vez confeccionado el borrador del DUS1 este era entregado a la persona encargada de declarar el DUS1 ante la aduana.
2. Los siguientes documentos que confeccionaba el autor eran: la relación guías de embarque y guía de documento y movimiento interno. Estos documentos se realizan una vez que son confeccionados los pre-certificados fitosanitarios. Son documentos que se presentan a la aduana, se elaboran con la guía de despacho entregada por los clientes y DUS1.
3. Certificado de origen: Luego de tener el Conocimiento de embarque (BL), la factura (enviada por el cliente) y el certificado fitosanitario, se realiza la elaboración del certificado de origen.

4. El autor procedía a la legalización del documento único de salida (DUS2), cuando se tiene el BL, la factura, certificado de origen, certificado fitosanitario, porque para la legalización del DUS se requieren de estos documentos, ya que, deben ser ingresados el número del BL, del certificado fitosanitario, del certificado de origen, el contenedor y por medio de la factura se declaran los kilos netos, brutos y el valor de la mercancía.

5. Por último el autor debía realizar el envío de los documentos físicos al cliente mediante la carta de envío de documentos, señalando en la carta el número del despacho, del BL, del certificado fitosanitario, del certificado de origen, la cantidad de BL originales y sus copias, así como también de CRT (Carta de Porter Internacional por Carretera) si era vía terrestre.

Realizaba tareas secundarias tales como:

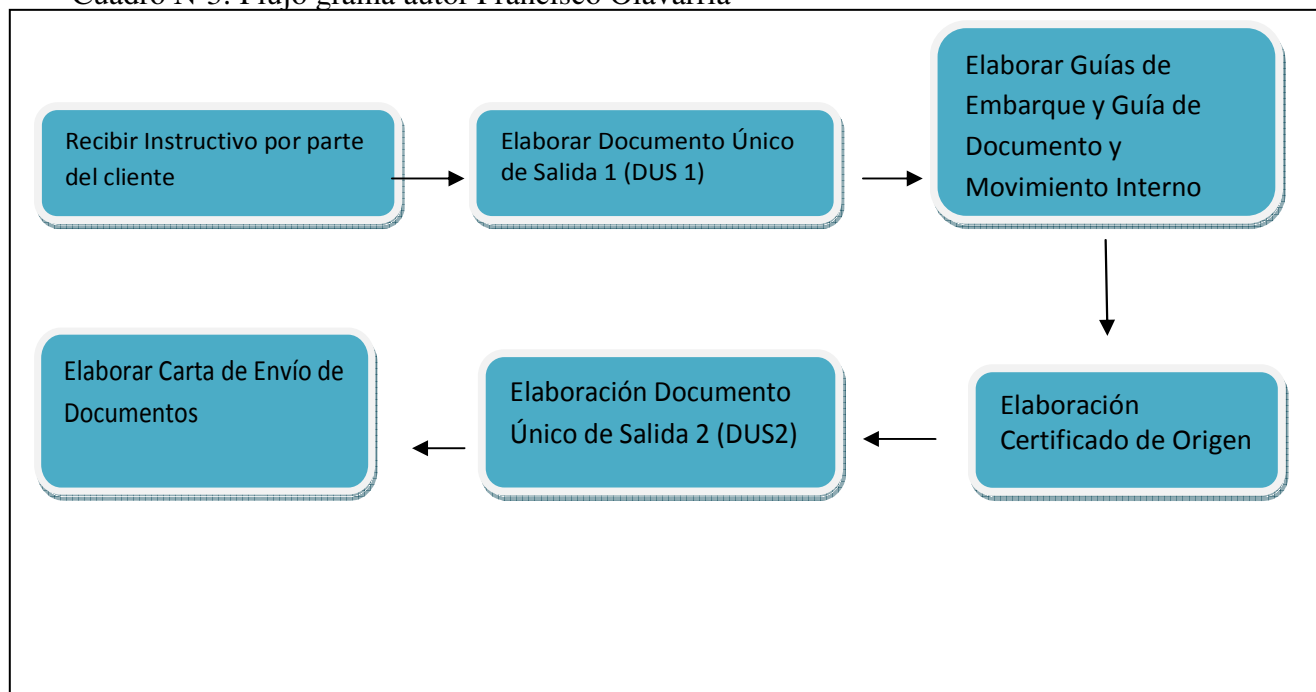
- Transmitir un DUS 1 cuando los tramitadores estaban ocupados y el ejecutivo requería de esta operación
- Retirar Conocimientos de Embarques, así como también cancelar este documento en las distintas navieras
- Llevar borradores de los certificados de origen a la ASOEX
- Pagar Get Out y Get In.

Los clientes que atendía el autor fueron: Exportadora Propal S.A., Exportadora Los Libertadores, Frucentro S.A. y FSC Produce, las funciones realizadas fueron:

- Documento Único de Salida 1 (Frucentro S.A.; FSC Produce.)
- Documento Único de Salida 2 (Exportadora Propal S.A.; Exportadora Los Libertadores; Frucentro S.A.; FSC Produce)
- Certificado de Origen (Frucentro S.A.; FSC Produce.)
- Carta de envío de Documentos (Exportadora Propal S.A.; Exportadora Los Libertadores; Frucentro S.A.; FSC Produce)
- Relación Guías de Embarque (Exportadora Propal S.A.; Frucentro S.A.; FSC Produce)
- Guía de Documento y Movimiento Interno (Exportadora Propal S.A.; Frucentro S.A.; FSC Produce)

A continuación se presenta un cuadro N°3, con el Flujo Grama que refleja los actos realizados por el autor Francisco Olavarría durante su práctica.

Cuadro N°3: Flujo grama autor Francisco Olavarría



Fuente: Elaboración Propia del autor Francisco Olavarría

1.2.2 Trabajo desarrollado Autor Daniel Toledo

A continuación se mencionara el trabajo realizado por el Autor Daniel Toledo dentro del departamento de Importaciones de la agencia de aduanas Alan Smith y Cia Ltda.

El trabajo del autor fue el de asistente de ejecutivo de importación y consistió en:

- Tarea Principal: Crear y Abrir los distintos despachos de las importaciones de los clientes del departamento dentro del programa “transcomex” y crear la carpeta aduanera de cada uno de estos para su envío a la Aduana para autorizar el ingreso de las mercancías.

Para poder realizar este trabajo, el autor debía realizar el siguiente procedimiento:

1. Recibir la orden de importación por parte del cliente, la cual viene acompañada por parte de los documentos necesarios para realizar la apertura de despacho.
2. Extraer la información necesaria para la confección de la carpeta aduanera, esta información vendría siendo los datos del embarque y mercancía, factura, seguro y régimen (en el segundo capítulo de esta investigación, en la sección de definición de la cadena de importación, se indaga de forma más precisa este punto).
3. Inscribir la importación dentro del programa Transcomex, para la aceptación de la operación dentro de la aduana.
4. Generar los documentos faltantes para la realización de la operación (documentos como seguro teórico, declaración jurada de los elementos, etc.)
5. Realizar el trámite frente a la TGR para el pago de los derechos, impuestos y/o tasas para que la mercancía pueda entrar al país.

6. Enviar la carpeta confeccionada para la impresión de la DIN por parte de los técnicos, la cual una vez impresa llega de vuelta al autor ya firmada por parte del Agente de Aduanas
7. Enviar la carpeta a puerto o a las otras sucursales de la Agencia, dependiendo de la aduana por la cual pasara la mercancía para su ingreso al país.
8. Recibir la carpeta aduanera de regreso de puerto, facturar los servicios de la agencia con el cliente y mandar a dicho cliente la factura más las fotocopias de la factura de compraventa internacional y la lista de empaque de la mercancía.
9. Mandar la carpeta aduanera a archivos de la Agencia, como operación realizada.

Por último para poder completar el trabajo principal del autor y realizar el pasado procedimiento, él autor tuvo que realizar las siguientes tareas secundarias:

- Recolectar los siguientes documentos:
 - Solicitud de pago a la Tesorería General de la República (TGR)
 - Declaración de Ingreso (DIN)
 - Bill of lading o Conocimiento de embarque (en caso de importación vía marítima)
 - Airwaybill o Guía Aérea (en caso de importación vía aérea)
 - Conocimiento terrestre (CRT) (en caso de importación vía carretera)
 - Manifiesto
 - Certificado de seguro.
 - Comercial Invoice o Factura Comercial.
 - Packinglist o lista de empaque.
 - Certificado de origen

- Certificado de destinación aduanera

- Generar los siguientes documentos:
 - Seguro teórico (en el caso de que no se encuentre el certificado de seguro)
 - Declaración jurada de elementos (para las importaciones de más de 5000 dólares FOB)
 - Gemis (en el caso de que la importación tenga como destino el puerto de Valparaíso)

- Identificar congruencia entre los documentos y la mercancía, como por ejemplo:
 - Asegurarse de que los datos de la comercial invoice sean los mismos que presenta el B/L al igual que con los datos del certificado de seguro y el certificado de origen

- Anotar en Carpeta aduanera los siguientes datos:
 - Cliente.
 - Tipo de carga
 - Bultos
 - Puerto de salida
 - B/L Master
 - Aduana de entrada
 - Nave
 - Fecha de llegada

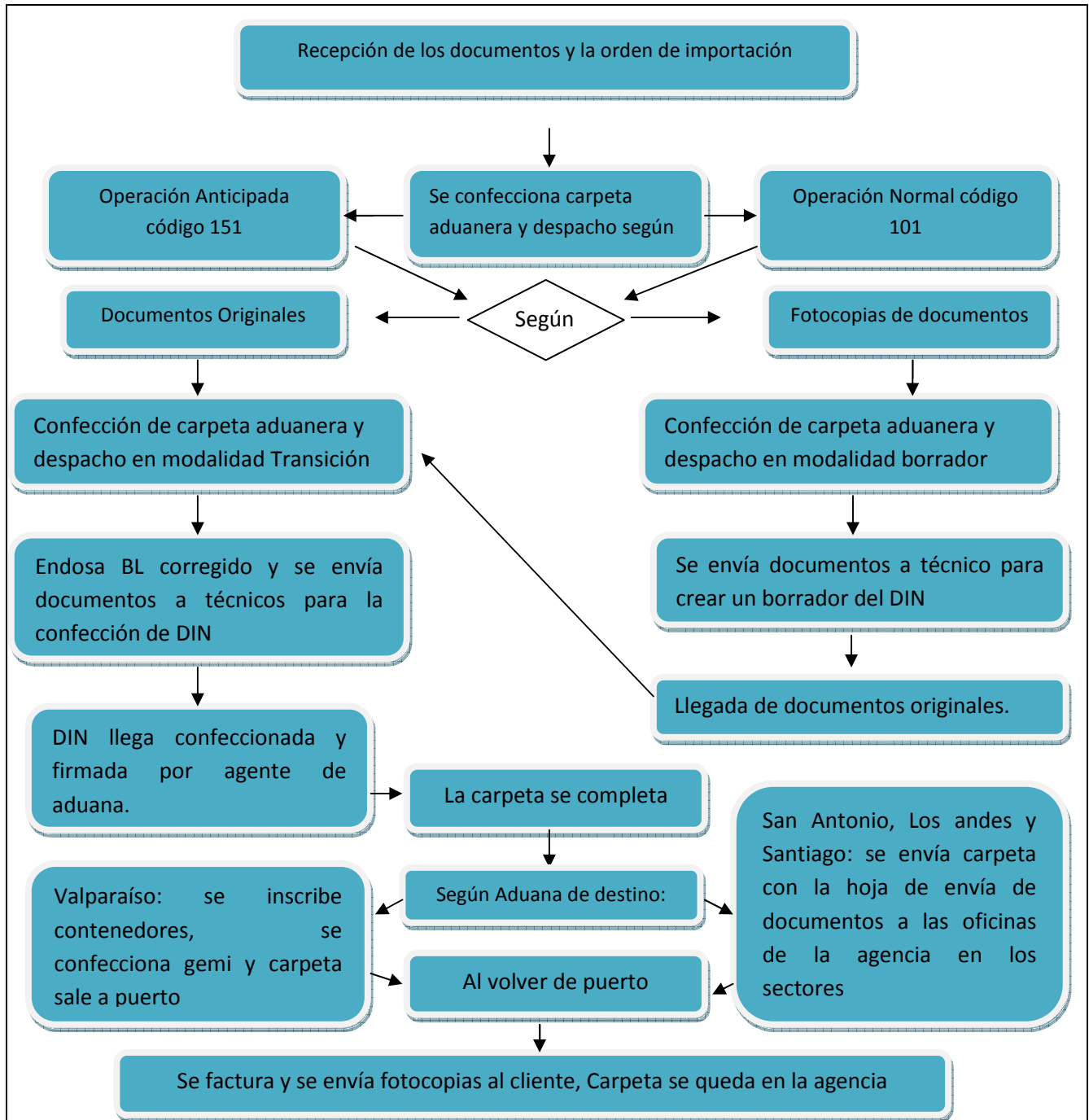
- Tramite si es Anticipado o Normal
 - Prima de seguro.
 - Valor Factura
 - Modalidad de pago
 - Cláusula de pago
 - Régimen aduanero
 - Ejecutivo
 - Borrador o directo
- Identificar Valides de los documentos:
 - Identificar si el certificado de origen sea importante para la mercancía, por ejemplo:

“En una ocasión desde República Dominicana llegaron 3 “Tank container” con distintos licores con sus respectivos certificados de origen, pero al no haber tratado entre Chile y República Dominicana que conlleve a una rebaja arancelaria, el certificado de origen era inútil al momento de presentar los documentos en la aduana” (Nota del autor Daniel Toledo).
 - Consultar y confirmar con las navieras sobre: el número del B/L Master, B/L Hijo, Nombre de la nave y Fecha de llegada.

- Ingresar en el programa Transcomex los siguientes datos:
 - Cliente.
 - Tipo de carga
 - Conocimiento de embarque
 - Aduana de entrada
 - Nave
 - Fecha de llegada
 - Tramite si es Anticipado o Normal
 - Anotar como borrador o Transición
 - Régimen aduanero
 - Ejecutivo

- Envío de documentos a técnicos para la confección de la DIN, ya sean estos los originales o las fotocopias para el borrador del DIN.
- Envío de Documentos para endosar y firma del agente de aduanas pertinente.
- Envío de documentos para la inscripción de contenedores, en el caso de que la aduana de destino fuera la aduana de Valparaíso
- Envío de documentos a las sucursales de la agencia en Los andes (importación por carretera), Santiago (importación aérea) y San Antonio (importación por puerto de San Antonio), dependiendo de la aduana de destino.
- Recibir las Carpetas aduaneras cuando regresan del puerto, facturarlas, mandar fotocopias al cliente y guardar la carpeta en los archivos de la Agencia.

Cuadro N°4: Flujo grama del Autor Daniel Toledo



Fuente: Elaboración Propia Autor Daniel Toledo Núñez

1.2.3 Razones que impulsan el tema a desarrollar:

A continuación se presenta las razones que motivaron al desarrollo de la presente investigación:

“Estamos muy contentos de cumplir con lo que prometimos. Hoy hemos anunciado una verdadera revolución en la operación del comercio exterior chileno, ya que hasta ahora estábamos operando con técnicas que están quedando obsoletas. Con SICEX Chile tendrá un portal único para que un micro, pequeño, mediano y gran empresario pueda hacer su operación de comercio exterior en línea, siguiéndola en tiempo real. Ya no se va a requerir más la presencia física”¹⁶, Estas fueron las palabras del Ministro de hacienda Sr. Felipe Larraín el pasado 30 de enero del 2014 en el Puerto de Valparaíso, durante la puesta en marcha del Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX), el cual consiste en una ventanilla única en forma de plataforma virtual para la realización de las operaciones de importación y exportación, la implementación de un sistema así dejaría los múltiples TIC’S utilizados hasta el día de hoy en el sector de comercio exterior chileno (tales como programas como el conocido Transcomex, portales específicos de los distintos servicios del estado asociados con el comercio exterior como la TGR y Sernapesca, y páginas webs de navieras y/o almacenes), obsoletos o en segundo plano. Según Hugo Baierlein, Gerente de Comercio Exterior de SOFOFA, “el gran aporte del SICEX al comercio exterior, será indudablemente la facilitación del comercio, el mejoramiento en los tiempos de tramitación

¹⁶ Ministro Felipe Larraín, Lanzamiento del sistema integrado de comercio exterior, <http://www.sicexchile.cl/portal/web/sicex/noticias>, 30.01.2014, 20:00 PM.

de los documentos requeridos en las instituciones públicas (SAG, Instituto de Salud Pública, SERNAPESCA, Servicio Nacional de Aduanas, entre otros)”¹⁷, esta observación que está confirmada dentro de los objetivos de este proyecto y que para muchos usuarios que esperan este sistema, es la más apreciada, puesto que por experiencia se sabe que un mal diseño o lentitud dentro de este tipo de sistemas puede causar estragos dentro del sector de comercio exterior del país, como lo fue el caso de Costa Rica, por poner un ejemplo, que el año 2013 gracias al mal diseño de su sistema TICA, se produjo un congestionamiento en todas las aduanas nacionales y que el mismo Óscar Ramos, presidente de la Asociación de Agentes de Aduana de Costa Rica, lo considera “una ‘trocha’ por la que pasan más camiones de los que soporta”¹⁸.

Hasta la fecha varias instituciones, como Sernapesca y el Instituto de Salud Pública junto a instituciones privadas como la Agencia de aduanas Santibáñez han utilizado y aprobado esta nueva Ventanilla Única y han confirmado la reducción de tiempo de tramitación de documentos, objetivo anteriormente mencionado. Según una entrevista a Jean Paúl Blancaire, ejecutivo comercial de exportaciones de la Agencia de aduanas Santibáñez, el afirma que “la implementación de SICEX será un gran cambio dentro del Comercio Exterior de nuestro país el cual ayudará tanto a las Agencias como a los Exportadores e

¹⁷Hugo Baierlein, Gerente de Comercio Exterior de SOFOFA, En producción Piloto de Exportaciones de Sistema Integrado de Comercio Exterior SICEX, <http://www.sicexchile.cl/portal/web/sicex/noticias>, 1.10.2013, 18:12 PM

¹⁸ Juan Pablo Arias (reportero), Mal diseño del sistema TICA congestiona control en aduanas, <http://www.nacion.com>, 01.09.2013, 12:00 PM.

Importadores a tener toda la información en Línea y en un solo lugar, y disminuirá los tiempos de tramitación ante los Servicios Públicos para las Destinaciones Aduaneras”¹⁹.

Pero aún teniendo en consideración estas experiencias positivas, que si bien afirman cada uno de los objetivos del programa SICEX, aún quedan en lista otras entidades dentro del comercio exterior en Chile donde aún es incierto si este nuevo programa traerá ventajas o desventajas a la forma en la cual estos funcionan, uno de estas entidades son las Agencias de Aduanas, que si bien ya se han probado este nuevo sistema, como es el caso de la Agencia de aduanas Santibáñez, la información de este nuevo cambio dentro de las Agencias aún es muy escasa como para afirmar en un 100% el éxito del sistema dentro de su funcionamiento, es por este motivo que el presente informe estará enfocado en investigar el impacto de la implementación de este nuevo sistema a nivel de tramitación de documentos y agilización de las actividades de importación y exportación dentro de la Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda. Para así poder confirmar y/o desmentir en parte las afirmaciones y objetivos del SICEX anteriormente expuestas sobre los beneficios de este nuevo programa dentro del funcionamiento de una Agencia de aduanas al momento de la tramitación de documentos y agilización de las operaciones, los cuales son 2 factores fundamentales dentro del funcionamiento de una Agencia de Aduanas como pudieron observar de primera instancia ambos autores.

¹⁹ Jean Paul Blancare, Las Instituciones Avanzan en las Nuevas Funcionalidades de SICEX ,<http://www.sicexchile.cl/portal/web/sicex/noticias>, 01.08.2013, 17:45 PM.

En resumen el presente informe tratara de responder la siguiente pregunta:

¿Cuál será el impacto de la implementación de esta nueva ventanilla única, en relación a su uso por parte de la Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda.?

Capítulo II

Desarrollo de Tema

2.1 Metodología

Para llevar a cabo la investigación se realizara una investigación Evaluativa, ya que lo que se busca es analizar el impacto de SICEX en la agencia de aduana Smith y Cía. Ltda. Para ello se recogen experiencias pasadas en la agencia por medio del plan piloto de dicho programa.

Por medio de análisis y recopilación de información extraída de organizaciones tales como: Servicio Nacional de Aduana de Chile, Banco Mundial, Programa SICEX, agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda.

2..2 Objetivo general

El objetivo principal de la presente investigación será: mostrar los impactos en la aplicación del Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX) al interior de la agencia de aduana Alan Smith Tapia Ltda. Y ¿cómo se verá afectado el desempeño de la agencia frente a la aplicación de este programa?, mostrando énfasis en la tramitación de documentos y agilización de actividades.

- Objetivos específicos

- Investigar el impacto de la implementación de SICEX al interior de agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda.
- Analizar el impacto de la implementación de SICEX en el departamento de exportación de fruta de la agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda.
- Analizar el impacto de la implementación de SICEX en el departamento de importación general de la agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda.
- Analizar efectos de SICEX en comparación a transcomex al interior de agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda.
- Ver las posibles falencias de SICEX en la recepción de documentos

2.3 Marco Teórico

La presente investigación está inserta dentro de una de las múltiples ramas de lo que es el Comercio Exterior de Chile, por lo cual para su completa comprensión, a continuación se presentara el Marco Teórico con la respectiva explicación general de los términos, instituciones, procedimiento y documentación inserta en el ambiente del comercio exterior. Para realizar este cometido, este marco se dividirá en tres secciones, comenzará con la definición y explicación de términos generales dentro del área del comercio exterior para seguir con las instituciones chilenas involucradas dentro de este rubro, y finalizara con la descripción del procedimiento documental que utiliza una de estas institución y de la cual se realiza la presente investigación, la Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda.

1. Comercio Exterior:

Para comenzar con este marco teórico, es indispensable definir el concepto que en sí, abarca y está presente en todo el contenido de la investigación, dicho concepto es el de “Comercio Exterior”, y consiste en:

- Comercio Exterior: Consiste en el intercambio de bienes o servicios existente entre dos o más naciones y o bloques comerciales con el propósito de que cada uno pueda satisfacer sus necesidades de mercado tanto internas como externas. Está regulado por normas, tratados, acuerdos, y convenios internacionales entre los países para simplificar sus procesos y busca cubrir la demanda interna que no pueda ser atendida por la producción nacional.

Si bien la definición anterior menciona “bienes y/o servicios”, en esta investigación nos centraremos en solo el intercambio de bienes, y para que este intercambio pueda ser realizado, exístelas siguientes dos actividades básicas dentro del comercio exterior, las cuales son:

- Exportación: Consiste en la “salida legal de mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso y o consumo en el exterior.”²⁰.
- Importación: Consiste en la “Introducción y o Nacionalización de una mercancía extranjera para ser consumida o usada dentro del país.”²¹

Ahora, para que estas dos actividades se puedan realizar se requiere lo que se conoce como “Contrato Internacional” el cual según, Rodolfo Valenzuela Sepúlveda (autor del libro Comercio Exterior, todos lo hacen ¿y yo sé?, se puede definir como “un acuerdo de voluntades entre dos o más personas físicas o morales domiciliadas en diferentes países, mediante el cual se crean o transfieren derechos y obligaciones entre sí”, para que se pueda realizar las actividades de Importación y exportación de mercancías, existen estos distintos tipos de “Contrato Internacional”:

- Contrato de Compra y Venta Internacional de una sola transacción.
- Contrato de Compra y Venta Internacional con modalidad de suministro.
- De comisión, representación o distribución mercantil.
- De licencia para el uso o explotación de una patente o marca

²⁰ No especificado, Glosario de Comercio exterior, <http://www.portalcomercioexterior.cl> , 21.10.2011, 08:22 A.M.

²¹ No especificado, Glosario de Comercio exterior, <http://www.portalcomercioexterior.cl> , 21.10.2011, 08:22 A.M.

- De maquila de exportación (Confección de prendas de vestir, entre otros)
- De prestación de servicios²²

Volviendo al tema de importación y exportación, actualmente en Chile, las entidades que pueden realizar la actividad de exportar son:

- Personas Naturales que tengan: Cédula Nacional de Identidad al día, que hayan presentado el formulario N° 4415 “Inscripción de rol Único y/o declaración de inicio de actividades” y acreditar el domicilio solo en el caso de que el contribuyente sea de “primera categoría”, en caso de que sea de “segunda categoría no debe acreditar domicilio.
- Personas Jurídicas deben presentar la “Escritura de constitución de sociedad, extracto y publicación en el diario oficial”, presentar el formulario N° 4415 “Inscripción de rol Único y/o declaración de inicio de actividades” y acreditar el domicilio.

Con respecto a la actividad de importación, las entidades que pueden realizar esta actividad son cualquier persona natural o jurídica que tengan RUT e iniciación de actividades ante el Servicio de Impuestos Internos.

Cabe mencionar que para poder realizarla estas dos actividades básicas, el importador y/o exportador puede tramitarlas frente la aduana respectiva llenando un formulario de importación y/o exportación simple, o utilizando un intermediario conocido como Agente de aduanas siempre y cuando:

²² Rodolfo Valenzuela Sepúlveda, Comercio Exterior todos lo hacen ¿y yo sé?, Contratos de compra y venta internacional, Legal Publishing, Santiago Chile, 2008, pagina 21

- Importaciones: mercancías que tengan un valor hasta US\$ 1000 FOB pueden ser realizadas por el importador sin necesidad de un agente de aduanas, mayor a este monto se debe utilizar un agente de aduanas para la tramitación frente la aduana respectiva.
- Exportaciones: mercancías que tengan un valor hasta US\$ 2000 FOB pueden ser realizadas por el exportador sin necesidad de un agente de aduanas, mayor a este monto se debe utilizar un agente de aduanas para la tramitación frente la aduana respectiva.

Estas 2 actividades básicas mencionadas anteriormente, son lo que se denomina “destinaciones aduaneras”, por destinación aduanera se entiende como “la manifestación de la voluntad del dueño, consignante o consignatario que indica el régimen aduanero que debe darse a las mercancías que ingresan o salen del territorio nacional.”²³, otros tipos de destinaciones aduaneras más complejas vendrían siendo: admisión temporal, admisión temporal para perfeccionamiento de activo, almacén particular, reingreso, tránsito, transbordo, reimportación, salida temporal, entre otros.

Por último, para poder realizar este intercambio de bienes entre compradores y vendedores a través de distintos países y bloques económicos, es necesario contar con herramientas de mutuo entendimiento y es por esto que la Cámara Internacional de Comercio creó una serie de términos llamados “Incoterms” para establecer un lenguaje estandarizado que pueda ser utilizado por estos compradores y vendedores, estos términos no son considerados por

²³No especificado, Glosario de Comercio exterior, <http://www.portalcomercioexterior.cl>, 21.10.2011, 08:22 AM

ningún motivo un contrato, son solo una herramienta utilizada para demostrar precios, modalidades de venta y fijar los límites de la responsabilidad en el movimiento de las mercancías a través de la operación de compra venta internacional.

Estos “Incoterms” hoy en día se dividen en las siguientes 4 categorías:





































































































































- Categoría E: Solo constituido por un Incoterm, conocido por el nombre “ex works” o “ex fabrica” y se presenta con las siglas EXW, este Incoterms representa la modalidad de compra/venta más sencilla para el vendedor, puesto que su responsabilidad solo consiste en entregar la mercancía a las manos del comprador en la misma fábrica o sala de ventas y todo el resto del trayecto es responsabilidad del comprador (véase la contratación del transporte a puerto, embarcación, flete principal, seguro, etc.).
- Categoría F: constituida por tres Incoterms, FCA (Free Carrier o transportador libre) donde la responsabilidad del vendedor termina al entregar las mercancías al transportista designado por el comprador, FAS (free along sideship o libre en el costado del navío) donde la responsabilidad del vendedor termina al ser colocada la mercancía al lado de la nave para ser embarcada y FOB (free on board o libre a bordo) en que el vendedor tiene la responsabilidad de embarcar la mercancía en la nave.
- Categoría C: Constituida por 4 Incoterms, 2 de ellos son utilizados exclusivamente para el transporte por vía marítima, estos son CFR (“Cost and Freight” o “Costo y flete”) donde el vendedor tiene la obligación de contratar el flete principal (en este caso el buque) y CIF (“Cost, insurance and freight” o “Costo, seguro y flete”) donde

el vendedor también está obligado a contratar el seguro del viaje. Los otros 2 Incoterms restantes de la categoría solo son usados para el transporte aéreo o carretero, estos son el CPT (“Carriage Paidto...” o “Transporta hasta...”) y CIP (“Carriage and insurance Paid to...” o “Transporte seguro y Pago hasta”) estos trabajan de la misma forma y orden a los anteriormente mencionados. Es indispensable mencionar que aunque el vendedor tenga más obligaciones en esta categoría, su responsabilidad en lo que se refiere al destino que pueda sufrir la mercancía sigue llegando hasta los límites de la “categoría F”, es decir el que asume la responsabilidad sobre las mercancías sigue siendo el comprador.




- Categoría D: La última categoría está conformada por 3 Incoterms, DAT (“Delivered at terminal” o “entregado en el terminal”) donde la responsabilidad sobre la mercancía recae sobre el vendedor hasta el puerto de destino, DAP (“Delivered at place”) donde la obligación y responsabilidad del vendedor llega hasta el almacén establecido por el comprador y por ultimo DDP (“Delivered Duty Paid”), el cual se caracteriza en que el vendedor a demás de estar obligado y correr la responsabilidad por las mercancías hasta el punto de entrega acordado en el país de destino, también debe encargarse de todos los pagos de Derechos, impuestos y tasas para que la mercancía sea nacionalizada.

En el cuadro N° 5, se muestra de forma más didáctica, cada Incoterm con su característica.

Cuadro N°5 “Incoterms 2010”

	 MODALIDAD DE TRANSPORTE	 Mercancía acondicionada para su venta	 Carga en la fábrica del vendedor	 Transporte interno en origen	 Formalidades aduaneras en exportación	 Gastos de manipulación de origen	 Transporte Principal	 Seguro de Mercancías	 Gastos de manipulación en destino	 Formalidades aduaneras en importación	 Transporte interno en destino	 Entrega de Mercancía al comprador
EXW Marítimo-Aéreo												
FCA Marítimo-Aéreo												
FAS Marítimo												
FOB Marítimo												
CPT Marítimo-Aéreo												
CIP Marítimo-Aéreo												
CFR Marítimo												
CFI Marítimo												
DAT Marítimo-Aéreo												
DAP Marítimo-Aéreo												
DDP Marítimo-Aéreo												

CONVENCIONES

 **Responsabilidad del vendedor**
  **Responsabilidad del comprador**
  **Responsabilidad vendedor - comprador**

Fuente: strawberrytrade.com, incoterms-2010

2. Instituciones

Ya definidos los conceptos básicos del Comercio exterior y su proceso, a continuación se presentan las instituciones chilenas involucradas dentro del sector del comercio exterior de Chile, comenzando con el Servicio Nacional de Aduanas.

- **Servicio Nacional de Aduana (SNA):** Consiste en un organismo del estado con dirección autónoma, el cual se relaciona con el poder ejecutivo mediante el ministerio de hacienda. Dentro del ámbito del comercio exterior, sus principales funciones vendrían siendo las de “facilitar y agilizar las operaciones de importación y exportación a través de una simplificación de trámites y procesos”, “resguardar los intereses del estado fiscalizando dichas operaciones de manera oportuna y exacta y recaudar los derechos e impuestos vinculados a estas”, “generar estadísticas del intercambio comercial de Chile” y la “realización de otras tareas encomendadas por la ley”²⁴. Para poder expresar estas funciones de forma más simple, la aduana se encarga de ayudar al paso de mercancías por la frontera, de fiscalizar estas mercancías para su pago de impuesto y derechos y ayudar e informar a sus usuarios en ámbitos de comercio exterior. Para poder lograr estas funciones, la aduana presta los siguiente servicios a los usuarios (ya sea el Estado de Chile, viajeros, importadores y exportadores, otros demandantes de información, despachadores de aduanas, usuarios de zonas francas, etc.):

²⁴Rodolfo Valenzuela Sepúlveda, Comercio Exterior todos lo hacen ¿y yo sé?, Organismos Reguladores, Legal Publishing, Santiago Chile, 2008, pagina 3

- Despacho de mercancías
- Generación de Normas y aplicación de técnicas aduaneras
- Fiscalización de Operaciones de comercio Exterior
- Generación y difusión de información – Información estadística Permanente²⁵

- **Banco Central de Chile:** fundado en agosto de 1925 bajo el gobierno de Arturo Alessandri Palma en virtud del Decreto Ley N°486 y tiene actualmente como objetivos: La estabilidad de la moneda, Normal el funcionamiento de los pagos internos y Normal los funcionamientos de los pagos externos. Es este último objetivo el incumbe en la presente investigación, por “pagos externos” se entiende como “el conjunto de transacciones que los residentes de un país realizan con no residentes, las que a su vez se registran en la balanza de pagos, luego el velar por su normal funcionamiento significa evitar crisis de balanza de pagos que interrumpan dichas transacciones”²⁶, En otras palabras el banco central tiene como objetivo en este ámbito el de evitar cualquier problema de financiamiento que pueda interrumpir las transacciones entre residentes y no residentes para que de esta forma la economía Chilena (tomando en cuenta que esta economía es abierta al comercio internacional) no sufra de un daño grave.

Para poder realizar este objetivo, la ley otorga al banco central el poder para determinar la política cambiaria del país, facilitándole su intervención en circunstancias excepcionales

²⁵ Rodolfo Valenzuela Sepúlveda, Comercio Exterior todos lo hacen ¿y yo sé?, Organismos Reguladores, Legal Publishing, Santiago Chile, 2008, paginas 4 - 6

²⁶ Rodolfo Valenzuela Sepúlveda, Comercio Exterior todos lo hacen ¿y yo sé?, Organismos Reguladores, Legal Publishing, Santiago Chile, 2008, pagina 9

(siempre y cuando esta entidad informe y justifique dicha intervención) e imponiendo restricciones cambiarias de carácter temporal.

En cuanto a su relación con importadores y exportadores, estos deben informar al banco Central en caso de que en sus respectivas actividades hayan sido por 5 millones de valor FOB o más a través del formulario de “Informe de flujos y saldos de divisas por operaciones de exportación o importación” dependiendo de la actividad.

- **Deposito Aduanero y Almacén extra portuario:** Para este tipo de entidad, primero se definirá cada una por separado para luego especificar cuáles son las diferencias entre ambos términos.

Como depósito aduanero se entiende al lugar, que al ser habilitado por la ley o por el Servicio Nacional de aduanas, se almacenan mercancías bajo su potestad, hasta el momento del retiro para su importación, exportación u otra destinación aduanera.

Y por Almacén extra portuario se entiende como el recinto de depósito aduanero autorizado mediante habilitación directa, destinado a prestar servicios a terceros, donde puede almacenarse cualquiera mercancía hasta el momento de su retiro, para importación, exportación u otra destinación aduanera.

La diferencia entre ambas instituciones radica en que la primera comienza como un servicio que presto en su inicio cada aduana para (como dice su definición) almacenar las mercancías para su importación, exportación y alguna otra destinación aduanera, en estos almacenes se podía mantener las mercancías mientras los importadores se encargaban de cancelar los derechos e intereses para que las mercancías fueran nacionalizadas o mientras los exportadores reunían todos los documentos necesarios para exportar sus mercancías, también podían ser dejadas en estos almacenes en caso de que las autoridades

correspondientes debieran realizar un aforo físico en caso de que la mercancía lo necesitara para poder entrar al país (como vendrían siendo los jugos, alcoholes, maderas, etc.) o incluso si las mercancías no fueran recibidas por nadie y se dejaran bajo el régimen de abandonadas para su posterior subasta en caso de no ser reclamadas, pero resultado que al ir creciendo la cantidad de mercancías exportadas e importadas, los puertos comenzaron a quedarse sin espacio suficiente para este tipo de almacenes y es por este motivo que se le dio la oportunidad a privados (naturales o jurídicas) para poder ejercer el giro de almacenista en lo que denominamos “un almacén particular” siempre y cuando hubieran obtenido, mediante licitación o habilitación directa del Director Nacional de Aduanas, el derecho a explotar un recinto de depósito aduanero y no haber sido condenados o que se hallen procesados por crimen o simple delito de acción pública y los fallidos no rehabilitados. Estos Almacenes extra portuarios aunque sean un servicio de terceros privados, siguen reportándose ante la aduana, por lo cual se entiende que en su terreno debe haber un sector que termina siendo denominado sector primario de potestad aduanera.

Cabe aclarar que por potestad se entiende al Conjunto de atribuciones que tiene el Servicio para controlar el ingreso y salida de mercancías, es decir, en un sector primario de jurisdicción el SNA tiene el poder de realizar a foro físico de las mercancías sin necesidad de una orden legal de un juez, a diferencia de un sector secundario de jurisdicción donde si necesitaría una orden de un juez.

- **Cámara Nacional de Comercio:** La Cámara Nacional de Comercio (en asociación con ASOEX) es la encargada de realizar los certificados de origen de los productos hortofrutícolas, pecuarios, pesqueros y maderas no elaboradas de exportación, otras entidades que también pueden emitir certificados de origen son: La sociedad de fomento

febril (SOFOFA), Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), Servicio Nacional de Pesca (SERNAPESCA), Comisión Chilena de Cobre (COCHILCO) y el Servicio Cooperación Técnica (SERCOTEC)

- **Servicio Agrícola y Ganadero (SAG):**“Organismo oficial del Estado de Chile, el cual está encargado de apoyar el desarrollo de la agricultura, los bosques y la ganadería, a través de la protección y mejoramiento de la salud de los animales y vegetales, para la realización de estos objetivos, el SAG ha establecido controles fronterizos Fito y Zoo sanitarios. Dichos Controles funcionan en los lugares de entrada al país, ya sea por vía terrestre, aérea o marítima. Allí se inspeccionan los productos, medios de transporte, equipaje de pasajeros, tripulación y cargas comerciales de productos silvoagropecuarios (frutos, leche, queso, etc) para verificar que cumplen con las regulaciones sanitarias establecidas”. Y en cuanto a la exportación“ el SAG participa en su certificación sanitaria, la que es reconocida internacionalmente por haber sido elaborada en base a normas y estándares que regulan el comercio mundial”²⁷. Esta entidad también puede realizar la certificación de origen de productos silvoagropecuarios.

- **Asociación de exportadores de Frutas de Chile (ASOEX):** “La Asociación de Exportadores de Frutas de Chile A.G., ASOEX, es la entidad gremial de carácter privado que representa a los exportadores de frutas y hortalizas frescas de Chile, y es la entidad a cargo de la administración de los convenios fitosanitarios internacionales”²⁸.

²⁷ No especificado, ¿Qué es y qué hace el SAG, <http://www.sag.cl>, ¿Quiénes somos?

²⁸ No especificado, ¿quiénes somos?, <http://www.asoex.cl>, 16.12.2013, 14:01 PM.

- **Compañías de transporte:** Empresas encargadas de prestar sus servicios a importadores y exportadores sobre materia de transporte de las mercancías a nivel internacional (modo de transporte, cupos, puertos de salida y destino, etc.), estas compañías pueden ser: embarcador, compañías navieras, compañía aérea, etc. Son estas las que emiten los documentos Bill of Lading (B/L), Guía aérea, Carta de porter para transporte carretero, etc.

- **DIRECON:** (Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales): Consiste en “una entidad pública, dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores, que tiene como fin ejecutar y coordinar la política de Gobierno en materia de Relaciones Económicas Internacionales”²⁹.

- **Tesorería General de la República:** Entidad gubernamental que se encarga (entre sus múltiples labores) de recaudar los Derechos, Impuestos y tasas cobradas a las mercancías importadas, para así poder ser nacionalizadas.

²⁹ No especificado, ¿Qué es Direcon?, <http://www.direcon.gob.cl>, ¿Quiénes somos?

3. Agencia de Aduanas.

Ya definidos los conceptos básicos y las instituciones inmersas dentro del comercio exterior chileno, es turno de definir la institución (y su proceso a nivel de tramitación de documentos para la realización de importación y exportación) en la cual se centra la presente investigación, esta vendría siendo las agencias de aduanas, en este caso la Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda.

Para comenzar esta sección del marco teórico, primero se definirán los conceptos de “Agencia de Aduanas” y “Agente de Aduanas”, para luego explicar el proceso de importación y exportación dentro de las agencias, tomando en cuenta todos los documentos necesarios para estos procesos.

- **Agencia de aduanas:** Consiste en una entidad privada con fines de lucro, la cual presta sus servicios para la internación y salida legal de mercancías a un tercero

- **Agente de aduana:** Se define como el “profesional auxiliar de la función pública aduanera, cuya licencia lo habilita ante la Aduana para prestar servicios a terceros como gestor en el despacho de mercancías”³⁰, es decir, la función de este “auxiliar” es la de guiar, asesorar y presentar ante la aduana correspondiente la tramitación para la importación y/o exportación de un tercero, siempre que dicho tercero no posea conocimiento sobre el tema

³⁰ No especificado, Glosario de Comercio exterior, <http://www.portalcomercioexterior.cl>, 21.10.2011, 08:22 AM.

o que su importación y/o exportación pase el límite de valor FOB requerido para poder realizar la tramitación frente a la aduana correspondiente por sí mismo (tal como se menciona en la primera parte de este marco teórico).

Las funciones que realiza el Agente de Aduanas dentro de una agencia son:

- Recolectar los documentos pertinentes para la realización de la operación (importación o exportación), como lo son: Factura Comercial o invoice, Documento de seguro, lista de empaque, certificado de origen, B/L, Carta de Porter de transporte carretero, guía aérea, manifiesto marítimo, etc. (en la sección de anexos se pueden observar imágenes de estos documentos)
- Confección de la carpeta aduanera y apertura del despacho en el programa utilizado para comunicarse con la Aduana (Programa Transcomex).
- Confección de documentos como la “declaración jurada del valor de los elementos” o “documento de seguro teórico”, si viene al caso.
- Inscripción de contenedores y/o bultos si se trata de una importación por vía marítima.
- Cálculo del valor de los impuestos, derechos y tasas a cancelar frente a la TGR para la nacionalización de las mercancías.
- Mandar la carpeta aduanera confeccionada para la impresión del DIN o DUS dependiendo de la operación.
- Mandar Carpeta a la aduana correspondiente para el ingreso o salida de las mercancías.
- Facturar sus servicios con sus clientes y archivar las carpetas aduaneras de las operaciones realizadas dentro de la bodega de la Agencia.

- Documentos:

Tanto en los departamentos de exportación de Fruta e Importaciones generales se confeccionan y/o tratan con los siguientes documentos:

- Bill of Lading: Este documento es un recibo de las mercancías embarcadas, entregado por Empresas transportistas (las navieras, aerolíneas, etc) a las agencias de aduanas. Acredita el título de propiedad, certifica su estado y prueba de existencia de un contrato.
- Carta de Porter Internacional por Carreteras: Se define como el “documento que las partes en un contrato de transporte otorgan, para acreditar la existencia y condiciones del contrato, y la entrega de las mercaderías al porteador”³¹
- Guía Aérea: Se define como el “documento que acredita en el transporte aéreo de mercancías, la celebración de un contrato, las condiciones de transporte, la recepción de la mercancía por el transportador, su peso, volumen, embalaje, así como el número de bultos”³².
- Factura o Comercial Invoice: Consiste en el documento que legaliza y especifica los términos de una compra venta de una mercancía, cuando se habla de “Comercial Invoice” es la nominación internacional de este documento cuando es usado para una compra venta a nivel internacional.

³¹ No especificado, Glosario de Comercio exterior, <http://www.portalcomercioexterior.cl> , 21.10.2011, 08:22 AM

³² No especificado, Glosario de Comercio exterior, <http://www.portalcomercioexterior.cl> , 21.10.2011, 08:22 AM.

En el departamento de Exportación de Fruta se confeccionan documentos para que la mercancía salga del país y llegue a destino entre ellos se encuentran:

- Documento Único de Salida 1: Documento que se declara ante la aduana para la tramitación a trámite de las mercancías
- Documento Único de Salida 2: Documento que se declara ante la aduana. Corresponde a la legalización del Documento Único de Salida. En el cual se menciona la carga definitiva que fue exportada.
- Certificado de Origen: Documento que certifica que la mercancía es de procedencia chilena
- Certificado Fitosanitario: Documento que certifica que la mercancía esta libre de plagas
- Get Out: Pago que se realiza a las navieras para retirar la carga del puerto.
- Get In: Pago que se realiza a las navieras para que la carga ingrese al puerto.
- Cut Off documental: Límite de tiempo que se tiene para realizar los trámites del embarque de las mercancías.
- Matriz BL: Documento que señala información del receptor, descripción de los bienes, puerto de embarque y desembarque, nombre de la nave.

2.4 La necesidad de poseer una Ventanilla Única del Comercio Exterior.

Tal como ya se mencionó con anterioridad, la presente investigación, está orientada a determinar el impacto del programa SICEX en la agencia de aduanas Alan Smith. Pero aún no se explica el ¿Por qué? O ¿qué motivos llevó a la creación o necesidad de crear este nuevo sistema?, en otras palabras ¿Cuál es la actual situación de Chile con respecto a su sector de Comercio exterior?, ¿Cuáles son las características de las cadenas de exportación e importación dentro de las entidades conocidas como agencias de aduanas?, ¿Cuánto significa para Chile un día extra a nivel nacional la demora de una carga para su exportación?, ¿Cómo está considerado su nivel logístico en el ámbito del comercio exterior en comparación a otras potencias mundiales?, es decir, ¿Cuál es la verdadera necesidad de contar con una ventanilla única para la mejor tramitación y funcionamiento del sector del comercio exterior de Chile?

Para poder realizar el presente análisis se comenzara detallando ¿Qué significa para Chile el sector del comercio exterior?, continuando con una detallada explicación de los procedimientos que componen las cadenas de exportación e importación dentro de la agencias de aduanas Smith y Cía. Ltda. en representación de dicho procedimiento en relación a la agencias de aduanas en general (recordando que este proceso es similar y solo varía dependiendo de la burocracia interna de cada institución, el tipo de producto y la relación con sus respectivos clientes), luego de dicha explicación, se dará a conocerlas falencias percibidas dentro del funcionamiento de dichas cadenas por parte de los autores para finalizar con el análisis de estas falencias a través de datos entregados por la institución de banco mundial, tales como: tramitación requerida para las operaciones de

exportación e importación a nivel nacional e internacional y desempeño logístico a nivel nacional e internacional.

2.4.1 Sector del Comercio Exterior en Chile

Chile cuenta con 22 acuerdos comerciales con un total de 60 países que representan el 85,7 % del PIB mundial, constituyéndose así Chile en uno de los países con más acuerdos comerciales a nivel mundial, lo anterior mencionado ha sido el resultado de 30 años de una política de apertura comercial y de 20 años negociando tratados de libre comercio, lo cual “ha posibilitado que entre 1990 y 2012 las exportaciones se hayan multiplicado por nueve”³³.

Gracias a esta evolución y mantención de la política de apertura comercial, se ha podido reportar en años anteriores un monto en exportaciones de MUS\$ 72.733,6 FOB el 2012 y MUS\$ 76.190,0 FOB el 2013, mientras que el sector importador reporto montos de MUS\$ 70.529 CIF el 2012 y MUS\$ de 71.675,4 CIF 2013, lo cual en conjunto significo un aumento del 0,4% del intercambio comercial entre los años 2012 y 2013 (exportaciones + importaciones).

Lo anteriormente mencionado se puede ver reflejado dentro del PIB nacional de los periodo, un estudio del Banco Mundial aclara que en Chile más del 60 % de su PIB le corresponde solo al sector de comercio exterior, cifra que como se puede apreciar en el cuadro N°6 se ha mantenido desde el año 2009.

³³Álvaro Jana, director de Relaciones Económicas Internacionales de la Cancillería chilena, Chile es el país con más acuerdos comerciales en el mundo, www.americaeconomia.com, economía y mercado, 06.10.2013 , 12:18 PM

Cuadro N° 6 “% de sector de comercio exterior dentro del PIB nacional”

Sector	% del PIB anual			
	año 2010	año 2011	año 2012	año 2013
Exportador	38	38	34	33
Importador	32	35	34	33

Fuente: Banco Mundial, Indicadores % del PIB del sector del comercio exterior.

2.4.2 Cadenas de Importación y Exportación de la Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda.

Para proseguir con la presente investigación, a continuación, se presenta el documental o cadena de importación y exportación de dos departamentos dentro de la Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda., esta vez la explicación de estas dos cadenas, a diferencia de la realizada en el capítulo I de esta investigación, estará más enfatizada en: cada paso del proceso (independiente si fue o no realizado por los autores durante su práctica profesional), todo tipo de documentación necesaria para la realización de la actividad y el tiempo que se requiere invertir para poder realizar estos dos procesos. Posteriormente se levantarán los puntos críticos, véase los problemas que los autores encuentren dentro de estos procesos, comenzando con la cadena de importación:

- **Cadena de Importación dentro de la agencia de aduana Smith y Cía. Ltda:**

A continuación se darán a conocer a las cadenas de importación y exportación de fruta de la agencia de aduana Alan Smith Tapia Ltda. para posteriormente analizarlas con el impacto que tendría el Sistema Integrado de Comercio Exterior dentro de la agencia de aduana Smith y Cía. Ltda.

Este proceso inicio cuando se establece el convenio comercial entre el cliente (terceros particulares, entidades públicas y privadas, etc) y la Agencia. Posteriormente el cliente envía vía correo electrónico a la agencia la orden de importación, esta orden corresponde a un correo simple, donde indica al Agente o ejecutivo encargado de dicho cliente, la mercancía que intenta importar en un ámbito general, normalmente dicho correo viene acompañado de los siguientes documentos o las fotocopias de los siguientes documentos:

- Bill of Lading
- Carta de Porter Internacional por Carretera
- Guía Aérea
- Factura o Comercial Invoice

Con estos documentos un Agente de aduanas puede comenzar a confeccionar la “Carpeta Aduanera” o “Carpeta de Despacho”, la cual consiste en la carpeta física que se presentara frente a la aduana correspondiente con todos los documentos necesarios para que las mercancías puedan entrar al país. Es necesario señalar que no es un requerimiento que todos los documentos anteriormente mencionados deban llegar al mismo tiempo para confeccionar esta “Carpeta Aduanera”, puesto que existe una modalidad llamada “trámite anticipado” donde el despacho puede ser creado 60 días antes de la llegada de las

mercancías al país, este tipo de tramitación solo se da para importaciones vía marítima puesto que por vía carretera o aérea aunque si se puede crear el despacho con anterioridad a la llegada de las mercancías, este tipo de trámite sigue siendo recibido como “trámite normal”. Para la creación del despacho (ya sea en modalidad anticipada o normal), los documentos que si deben llegar o las fotocopias de dichos documentos indispensables para la creación del despacho son: B/L o Guía Aérea, o “carta de porte de transporte carretero”, factura comercial, y los datos del seguro que pueden encontrarse dentro de un documento a parte, insertos en la factura o creados por el mismo Agente si es un seguro teórico.

De los documentos anteriormente mencionados, se comienza a rellenar los datos de la importación en dicha carpeta, extrayendo la siguiente información de cada uno:

- B/L, guía aérea, Carta de porte de transporte carretero: tipo de mercancía, número del B/L, cantidad y el tipo de bulto en donde se almacena (contenedor, bultos, pallets, etc.), la nave en donde es transportada la mercancía, país y puerto de donde salió, fecha de salida, puerto de entrega y fecha de entrega.
- Comercial Invoice o Factura Comercial: de este documento se extrae el valor de la mercancía, su modalidad de venta (es decir la Incoterms que fue utilizado para expresar el valor de la mercancía), la moneda en la cual se realizó la venta y la modalidad de pago.
- Packing list o lista de empaque: corresponde a la lista de las mercancías que fueron compradas por parte del importador.
- Seguro: de este documento se extrae el valor de la prima del seguro y la moneda en la cual esta expresada, puede caer la posibilidad que esta prima de seguro no esté dado ya sea porque: la modalidad de venta expresada en la factura sea CIF lo cual

incluye en su valor la prima del seguro o que no exista seguro y en dicho caso el Agente de aduanas está facultado para generar un documento llamado “certificado de seguro teórico” el cual corresponderá al 2 % sobre el valor FOB según el SNA.

- Certificado de origen: con este documento se extrae el tipo de régimen asociado a la carga, es decir de dónde viene y si esa procedencia cae dentro de algún acuerdo de complementación económica o tratado de libre comercio que tenga Chile, para así rebajar total o parcialmente el derecho de internación de la mercancía.

Una vez terminada la “Carpeta Aduanera” con la información básica pertinente, se crea el despacho con el programa “Transcomex”, un software utilizado para ingresar la operación en el sistema de la aduana, la información entregada aquí vendría siendo:

- Los números del B/L (Master e Hijo)
- El número de la factura.
- Aduana de ingreso
- Ejecutivo encargado de la importación
- Tipo de operación, anticipada o normal.

Luego de ingresada la información, el sistema arroja el número único de la operación (ejemplo: IV-123456), ya obtenido este número, el encargado de la importación (Agente de aduana o ejecutivo) comienza a encargarse de los preparativos para la llegada de estas mercancías, tales preparativos vendrían siendo:

- Mandar a crear un borrador de la DIN, esto se realiza para poder adelantar en parte la información que debe llevar la DIN, esta copia solo tiene valor de funcionalidad dentro de la agencia y se demora por lo general media jornada laboral.

- Generar los distintos documentos necesarios para la internacionalización, como lo son: el documento de seguro teórico (si corresponde), la declaración jurada de valores en caso de importaciones por sobre US\$ 5000 FOB facturado.
- Recolección de los documentos faltantes: Hace poco ejemplificamos que pueden llegar tanto documentos originales como fotocopias para la agilización de la operación, pero aún así para la importación es necesario los documentos originales, los cuales los puede enviar tanto el cliente como las distintas empresas transportistas o como los Freight Forwarder con quien esté trabajando el encargado de la importación
- Confirmar la información que este descrita en los documentos originales con lo que se utilizaron en la recepción de la orden de importación y a la vez complementar esta información, un ejemplo de esto vendría siendo cuando se realiza la garantización, canje y Corrección del B/L original (lo cual se demora 2 días) para así asegurar que los números de B/L hijo siguen siendo los mismo, al igual que la nave que en ocasiones puede cambiar y anotar el nuevo B/L número Master, información que carece las copias y fotocopias previas y que es indispensable para que la importación se realice.
- Realizar el trámite de destinación aduanera cuando sea requerido, por ejemplo, en el caso de que la mercancía necesite una inspección física para corroborar su contenido por la entidad correspondiente (ejemplos: maderas, tragos alcohólicos, jugos de fantasía, etc), el encargado de la importación debe realizar el documento CDA (Certificado de destinación Aduanera), este documento se demoraría en ser

generado por lo general una media jornada, es decir si es realizado antes de las 12 de la tarde, este documento estaría listo esa misma tarde.

- Realizar el cálculo de los derechos, impuestos y tasas impuestas a la mercancía y que es necesario cancelar frente a la TGR.
- Mandar las órdenes de pago a la TGR para poder nacionalizar la mercancía, luego de mandar esta orden de pago, por lo general el documento que confirma este pago se genera de forma inmediata sí es que este pago se hizo con anterioridad por parte del cliente o la agencia, en el caso de que aún no se haya realizado, este documento se demora en generar una media jornada laboral.
- Mandar órdenes de pago a los almacenistas por el servicio prestado y a los transportistas.
- Inscripción de los contenedores o bultos en los cuales están siendo transportados las mercancías, esto solo si es realizado por vía marítima y el tipo de tramite es anticipado, esta operación se hace a la par cuando se manda a garantizar, canjear y la corrección del B/L

Una vez hecho estos pasos se realizan la confección del DIN, esto se denomina “transmisión”, y se demora:

- 2:45 min. si es por vía aérea, 4 horas si es por transporte carretero y 6 horas si es por vía marítima, estos tiempos son lo que se demoraría la impresión si es que no existe un borrador de la DIN y la carpeta pasa de forma inmediata a transmisión, es decir, el despacho se pudo realizar con todos los documentos originales y ya tramitados desde el principio de la orden de importación (o con la mayoría de estos) o la orden

de importación llega con pocos días de anticipación a la llegada de las mercancías al país, por lo cual no queda suficiente tiempo para realizar un borrador de la DIN.

- Cuando ya existe un borrador y se manda a transmisión para la impresión final de la DIN, se denomina “de borrador a transmisión”, lo cual se demora 0:45 min. si es por transporte carretero o aéreo y 2:45 min. si es por vía marítima.

Una vez estos que estos tiempos sean cumplidos, la DIN ya debería estar firmada por parte del Agente de Aduanas para que el documento se considere legal y válido por la aduana correspondiente.

Luego de que estos pasos estén listos, el encargado crea el documento “gemis”, que consiste en una lista firmada por el donante donde se muestran todos los documentos que son enviados junto a la carpeta, luego esta carpeta se envía a la aduana correspondiente (en este caso, esta agencia solo envía directamente cuando la aduana correspondiente es la de Valparaíso, para lo cual se necesita ser enviada con lo menos 1 día de anticipación a la llegada de las mercancías, en el caso que la entrada de la mercancía sea por Santiago, Los Andes y/o San Antonio, se le envía primero a las sucursales de la agencia encargadas de dichas aduanas para que realicen la confección del documento “Gemis”, la inscripción de documentos y la tramitación frente a sus respectivas aduanas.

Para finalizar este proceso el encargado recibe de regreso la carpeta aduanera por parte de la aduana, la cual es almacenada dentro de los registros de las operaciones realizadas y envía las fotocopias de la Comercial Invoice y el packing list de las mercancías y la factura de su servicio al cliente.

Cadena de Exportación de Fruta dentro de la agencia de aduana Smith y Cía. Ltda:

El proceso de comercio exterior posee varias etapas, dentro de estas etapas están las agencias de aduanas. El proceso de documentación para una exportación de fruta para el caso de Smith y Cía. Ltda. comienza con el convenio comercial entre el cliente y la agencia, este envía vía correo electrónico a la agencia la orden de exportación dando inicio a la cadena.

El exportador envía la orden para pagar el “get -in”³⁴ o “get-out”³⁵ dependiendo de la operación que se quiera realizar. Una vez cancelado esta operación el cliente envía vía correo electrónico el instructivo con los detalles del embarque tales como: puerto de embarque y desembarque, país de destino, nombre del consignatario, modalidad de venta, incoterms, cantidad de cajas, kilos netos y brutos, entre otros.

Mediante el instructivo se da paso a la confección del Documento Único de Salida 1 (DUS1), documento que se presenta a la aduana vía web una vez impreso el DUS1 se escanea al cliente. Una vez realizado la confección del documento se cuenta con 21 días para su posterior legalización.

Luego se realizan las matrices para obtener el Bill of Lading (BL) este documento se entrega 48 horas después del zarpe de la nave. Las matrices deben generalmente realizarse 72 horas antes del arribo a puerto (destino Europa, U.S.A.).

³⁴ Consiste cuando el contenedor hace ingreso al terminal

³⁵ Consiste cuando el contenedor es retirado del terminal

El cliente envía la guía de despacho escaneada para confeccionar el certificado fitosanitario este documento se elabora vía web con la planilla SAG. Una vez que se tiene el “pre-fito”³⁶ se debe enviar los siguientes documentos para la aprobación: pre-fito, la planilla SAG original, baroti y el envío de embarque. Se demora entre 1 día y dos la entrega del certificado fitosanitario original dependiendo del puerto de embarque. Si es por Valparaíso tarda 1 día, si es por San Antonio normalmente se demora 2 días. Una vez enviado estos documentos se deben confeccionar la relación guías de embarque y la guía entrega de documentos y movimiento interno en el caso si el puerto de embarque es por Valparaíso, si fuese por San Antonio los confeccionan los colegas de la oficina de San Antonio.

Al recibir el BL se le envía escaneado al cliente para que posteriormente este envía la factura y así elaborar el certificado de origen.

Una vez que se tienen el BL, certificado fitosanitario, certificado de origen “originales” se le escanean al cliente el que manda las instrucciones para el envío por courier a los consignatarios.

Se deben dejar también estos documentos “originales” para posterior a la legalización del DUS enviar al cliente. Cuando esta la factura, BL, certificado fitosanitario, certificado de origen se da paso a la legalización del DUS, conocido como DUS2. Legalizado este documento se confecciona la carta de envío al cliente los documentos que se envían dependen del cliente en el caso de Exportadora Propal se envían los siguientes documentos: BL, certificado fitosanitario, certificado de origen y 4 copias del DUS2.

³⁶Es un borrador del certificado fitosanitario

Finalmente la carpeta aduanera pasa a archivo y se mantiene durante 5 años en los archivos de la agencia esto se debe a que la aduana puede solicitar la revisión de cualquier carpeta durante este período de tiempo.

2.4.3 Puntos críticos

Tras haber analizado las cadenas de importación y exportación, los autores percibieron problemas cuando realizaron su práctica profesional en la agencia de aduana Smith y Cía. Ltda.

- Puntos críticos en común presente en ambas cadenas:

En el análisis anterior se encontraron elementos que conllevan al retraso de la documentación, los cuales serán explicados a continuación.

A. Tiempo

En la logística nos encontramos constantemente con indicadores temporales, tales son los casos:

- Ciclo total de un pedido: Tiempo transcurrido desde que el cliente realiza el pedido hasta la entrega
- Ciclo de la orden de compra: Se realiza para llevar un control de tiempo de respuesta y entrega de los proveedores
- Tiempo de tránsito: Tiempo transcurrido durante el transporte de mercancías

A través de estos indicadores se conoce y controla la duración de la ejecución de los procesos logísticos de una empresa, es decir, el tiempo que toma llevar a cabo una determinada actividad o proceso.

“Un indicador de tiempo muestra a la empresa las fluctuaciones que se generan de un período a otro durante la ejecución de sus procesos, lo cual brinda herramientas de respuesta inmediata a cambios drásticos en su nivel de servicio.”³⁷

Tras haber mencionado que es un indicador de tiempo se analizará este factor en la agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda.

Este indicador es primordial en este rubro tanto para la cadena de importación como la de exportación. Se cuenta con tiempos determinados para la elaboración de documentos, presentación de estos, entrega de documentos a los clientes, consignatarios. Es por esto que se considera como un factor crítico. Existen elementos que influyen en el retraso de la documentación como es el caso del orden, ya que, al estar trabajando con una gran cantidad de documentos es fundamental que no exista una confusión de papeles. Entonces al estar un documento en una carpeta que no corresponde se debe buscar este documento, esto provoca que se retrase la elaboración de los documentos que el cliente está solicitando, el que se repita esto en variadas ocasiones puede provocar que el cliente busque otra agencia de aduana.

Como se explicó anteriormente, los tiempos de tramitación de documentos dentro de la agencia en el sector de importación pueden variar desde media jornada laboral hasta dos

³⁷Luis Aníbal Mora García, Indicadores de la gestión de la logística, “los indicadores claves del desempeño logístico”, 28/09/2014, 17:03 HRS

días, tiempo que si bien, para las importaciones con un gran margen de tiempo entre su orden y la llegada de las mercancías no es tan relevante (véase las importaciones bajo tramite anticipado con un máx. de 60 días de anticipación), para el resto de las importaciones este tiempo puede ser considerado demasiado extenso, véase importaciones en las cuales los documentos llegan de forma tardía por motivos externos al control del cliente y los funcionarios que este contrata, a importaciones en las cuales su orden llega con una brecha de tiempo demasiado corta a la llegada de las mercancías (caso que se ve con más frecuencia en las importaciones por vía carretera y vía aérea), por lo cual, el procedimiento que aún se utiliza para estas tramitación es demasiado lento dependiendo del tipo de documento y la urgencia con la cual se necesita, ahora si bien este tema puede ser considerado externo al sistema en que se trabaja estas operaciones a la fecha (2014), puesto que puede ser un mero fallo dentro de las responsabilidades de algún funcionario, aún así el sistema debería contar con alguna forma de contingencia para evitar este tipo de demoras y así poder entregar una mejor y rápida atención que sea equivalente al constante crecimiento del Comercio Exterior del país.

Dentro de la cadena no hay demasiado tiempo destinado para poder corregir los errores dentro de la documentación (véase cualquier dato ingresado de forma incorrecta ya sea por parte del encargado dentro de la agencia o algún error de las instituciones externas a esta), este tipo de problemas, podrían ser tratados de una mejor forma si se contara con un sistema más rápido para la tramitación de estos documentos, como por ejemplo la nueva ventanilla única de comercio exterior (SICEX). Esto permitiría que los procedimientos de documentación en las cadenas de importación como de exportación se agilicen y sean más eficientes.

El impacto tanto de la cadena de exportación de fruta como de la cadena de importación en relación al tiempo en Smith y Cía. Ltda. y en el resto de las agencias de aduanas es un factor primordial, desde que se realiza el DUS1 hasta la legalización del DUS se cuenta con 21 días, por lo tanto el impacto esta en contar con un sistema que agilice el proceso de documentación dentro de Smith y Cía. Ltda.

B. Errores documentales

El impacto de un error documental es cuando se producen reiteradamente, ya que el exportador o importador solicitan que se le envíe estos documentos y al no tenerlos aprobados genera el retraso en el proceso de documentación.

Se dirá a modo de ejemplo que en la elaboración de certificados de origen suelen cometerse errores al presentar este certificado. Se tomaran en cuenta los errores más comunes tales como:

- Personas encargadas de la confección de estos certificados pueden incurrir en errores, porque cada país exige diferentes condiciones, por ejemplo para el caso de mercancía con destino a países pertenecientes a la Unión Europea se exigen dos copias de BL, dos copias de la factura comercial, dos de los DUS1, mientras que para el caso de Japón se exige una copia de los documentos descritos anteriormente. Depende también de las exigencias de los consignatarios puesto que algunos pueden solicitar que se ingrese el número de factura mientras que otros no la requieran lo que genera confusiones y esto a su vez provoca que los certificados sean rechazados.

- El exceso de documentos es un punto que ha de tomarse en cuenta porque provoca errores no solo en la elaboración del certificado de origen sino que en la elaboración del resto de los documentos. Cuando se tiene una mayor cantidad de certificados por elaborar la persona encargada posee menos tiempo para la realización de estos, por lo tanto la persona podría incurrir en errores al sentirse más presionada.

Lo descrito anteriormente genera un retraso para recibir el certificado de origen, lo que provoca una demora para el posterior envío de este documento junto con el BL y el certificado de origen al consignatario.

Provoca un retraso en la legalización del Documento Único de Salida, el que cuenta con un plazo de 25 días desde la creación del DUS1.

Esto es algo que afecta a la cadena de exportación de la agencia. El impacto de esto está en la entrega a tiempo de los documentos tanto para los clientes como para los consignatarios. Para el caso de los consignatarios los documentos deben estar en su poder antes que la nave llegue a destino. Es por esta razón que los clientes necesitan de estos documentos en el menor tiempo posible.

C. Congestión Documental

Para el caso del departamento de exportación de fruta la temporada alta es entre Enero y Mayo es en estos meses donde los clientes aumentan sus embarques. Esto provoca un aumento drástico de documentos lo que significa que se tiene menos tiempo para la elaboración de estos. Como ven el tiempo es un factor muy relevante. A su vez el orden también lo es, el que se pierda un documento significa en primer lugar una pérdida de tiempo en buscarlo, lo que retrasa la elaboración de otros documentos.

Para dejar claro los factores de temporada alta y el aumento de documentos se dará a conocer un ejemplo que se dio en el departamento de exportación de fruta precisamente en el equipo de trabajo del cual formo parte uno de los autores (Francisco Olavarría)

La elaboración de los reportes que tienen que ser confeccionados para uno de los clientes. Estos son reportes que la exportadora solicitaba para tener información acerca de la ubicación de sus contenedores que van a ser exportados, además los solicitan para tener una estadística de sus exportaciones y llevar un orden, estos son enviados al Gerente de Exportación. Estos reportes contienen información como: la fruta que se exportaba, además de la variedad de la fruta, los pesos netos y brutos, cuál era el puerto de origen, país y puerto de destino, entre otros datos.

Cualquier cambio en los horarios hace que el proceso de documentación se vea alterado. Esto genera que los reportes se atrasaran en su confección el problema está en que el gerente solicitaba estos reportes cada 3 a 4 días. Como esta compañera se ausenta en las tardes provocaba retrasos en los envíos de los reportes lo que generaba que el Gerente de Exportación comenzara a presionar para que los reportes estén terminados.

La decisión que tomo el jefe de departamento fue que uno de los asistentes de documentación se encargara de la elaboración de los reportes delegando esta función a otra persona.

En un comienzo se cumplía con los reportes, pero cuando el cliente comenzó con la exportación de uva que fue a comienzos de Febrero hubo más exportaciones por parte de este cliente lo que provocaba que hubiese más documentos por realizar como DUS1, certificados fitosanitarios, certificados de origen, legalización del DUS, etc. No solamente se atendía a este cliente por lo que todo el equipo con en el que trabajaba el autor tenía

variados documentos por realizar, la ausencia de dos compañeros (renuncia; pre y post natal) provocaba que existiese una mayor cantidad de trabajo.

Hay ejemplos que se darán a continuación que si retrasan el proceso de documentación en Smith y Cía. Ltda. Como es el caso de la confección de certificados fitosanitarios esto es un problema que abarca el error documental y la temporada alta en este caso podrían existir inconvenientes como:

- Errores al ingresar los datos al sistema multipuerto³⁸. Específicamente datos que vienen en la planilla SAG³⁹, el error más común es el ingreso de planillas que no corresponden al embarque. Esto provoca que exista un retraso en la elaboración de este certificado, porque se tiene que contactar con los colegas de ZEAL para que estos vayan al SAG y a su vez el SAG elimina la planilla para así poder continuar con la confección de este certificado.
- El retraso más común en la elaboración de un certificado fitosanitario son los errores que se cometen al ingresar información que no corresponde al destino del embarque. Depende del destino y de la fruta que se esté exportando. Cada destino y fruta tienen condiciones diferentes para la confección de este certificado. Ejemplo Estados Unidos para los embarques de paltas solicita que se ingrese el contenedor y un sello, pero para el caso de los limones solicita que se ingrese el contenedor solamente además de una declaración adicional. Cada país exige declaraciones adicionales y observaciones generales diferentes. Esto provoca que

³⁸Sistema en el cual se confeccionan los certificados fitosanitarios y son enviados en línea al SAG.

³⁹Planilla que contiene información como: puerto de embarque y desembarque, especie de fruta, cantidad de cajas, pesos netos, comunas de origen de las frutas.

a veces las personas que se encargan de la confección de los certificados fitosanitarios incurran en errores y esto genera que el SAG rechace el certificado por lo tanto se genera un retraso en la entrega del certificado lo que a su vez provoca un retraso en la cadena de exportación, ya sea, el cliente espera este certificado junto con el certificado de origen y el BL para dar las instrucciones de envío por courrier al consignatario, porque estos documentos tienen que estar en manos del consignatario antes que la nave llegue a destino.

Cabe mencionar que esto es un problema que no solo se genera con la agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda. sino que en otras agencias, por lo que es un tema de nivel general.

D. Costos

En este punto se mencionaran los costos que asume la agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda. y los costos que deben asumir los clientes. Debido a la ineficiencia en el proceso de documentación, tanto por la agencia, como por el cliente.

Costos que asume la agencia o los clientes cuando se realiza un cambio en un documento o se produce un error al hacer los documentos. Para el caso de la agencia estos costos se producen por ejemplo:

- Cuando se pierde un documento y se tiene que pedir la re- emisión siempre y cuando el personal de la agencia haya sido el responsable de tal perdida
- Se aclara un DUS posterior a su legalización

- Para el caso de la re-emisión se refiere cuando se rechazan por ejemplo un certificado de origen, certificado fitosanitario y se tiene que presentar nuevamente estos certificados. Esto sería un costo agencia. Para el caso de la re-emisión de un certificado de origen esta tiene un valor de \$6.500.
- Por matrices fuera de plazo
- Contenedores no embarcados por error de la agencia. Este es un problema grave

Para el caso de costos para el cliente:

- Si posterior a la aprobación de algún documento el cliente decide modificar por ejemplo el destino, aumentar o disminuir la cantidad de la mercancía, etc. Este debe correr con los costos que implica modificar un documento posterior a la aprobación
- La aclaración, re-emisión de un BL. Además del manifiesto de aduana que también se cobra al cliente cuando este decide modificar el BL

El impacto esta cuando se da repetidamente los ejemplos mencionados anteriormente lo que incurre en mermas por parte de la agencia.

2.4.4 Indicadores Documentales y desempeño logístico Chileno

Con la información entregada anteriormente, se puede deducir dos aspectos importantes:

- El comercio exterior forma parte fundamental dentro de los pilares con los que se sostiene la economía chilena.
- El principal problema percibido en la forma actual en que se da las operaciones de exportación e importación radica en la cantidad de documentos a tramitar, puesto que esto conlleva a un mayor margen de error documental, una mayor cantidad de días destinados a cada operación y a un mayor costo.

Pero, ¿cuánto material documental se requiere para ser realizadas estas dos operaciones en realidad?, ¿Cuánto se demora en promedio estas operaciones debido a este exceso documental? y ¿Esta Chile en este punto a la altura en comparación a las potencias a las que desea imitar? Para tratar de responder a estas preguntas se tomaran en consideración análisis sobre la cantidad de documentos promedio que se utilizan para importar y exportar, que según información del Banco Mundial y el CNIC es de 5 a 6 documentos promedio para la exportación y 5 promedio para la importación, aquí se comparará a Chile con las potencias Mundiales que se caracterizan por tener un fuerte sector de comercio exterior (en cuanto a cantidad de bienes tratados y en calidad de sus respectivos sistemas logísticos) y con sus respectivos países aliados dentro de la alianza del pacifico (Colombia, Perú y México) que se caracterizan también por poseer un sector de comercio exterior relativamente alto, para luego terminar con la cantidad de documentos tramitados el pasado 2013 en Chile para la realización de las actividades del comercio exterior. Cabe mencionar

que a continuación el término “Países Potencias” se empleara sobre los países que posean un PIB sobre los US\$ 35000, cifra expresada en Paridad de poder adquisitivo (PPP por sus siglas en Ingles), dichos países son los considerados por el Consejo Nacional de Innovación para la Competitividad (CNIC) como los países meta a los cual Chile a un largo plazo tendría planeado igualar mediante una mejora sobre el sistema logístico para aumentar así la competitividad de sus exportaciones para potenciar el crecimiento.

2.4.4.1 Documentos exigidos para exportar:

Consiste en el registro de todos los documentos exigidos para cada embarque de mercancías para exportar. Se toman en cuenta los documentos de autorización exigidos por ministerios gubernamentales, autoridades de aduanas, portuarias y de terminales de contenedores, organismos de control técnico y sanitario, se consideran además todos los documentos exigidos por los bancos para la emisión o garantía de una carta de crédito. No se incluyen los documentos que se renuevan anualmente y no exigen renovación por cada embarque.

Cuadro N° 7: Documentos exigidos para exportar, Chile V/S Países Potencia

Numero de documentos exigidos para exportar (promedio)	
Países	2009 – 2013
Chile	5
EE. UU.	3
Hong Kong	3
Canadá	3
Suecia	3
Australia	5
Reino Unido	4
Finlandia	4
Francia	2
España	4
Singapur	3

Fuente: Banco Mundial, Cantidad de documentos para exportar

Se Puede apreciar que en comparación con “Países Potencia”, Chile tiene una mayor exigencia documental promedio con un total de 5 documentos, mientras que la mayor parte de las potencias coinciden en demandar en promedio solo 3 documentos como es el caso de Estados Unidos, Singapur y Japón.

Cuadro N°8: Documentos exigidos para exportar de países de la Alianza del Pacífico.

Numero de documentos exigidos para exportar (promedio)	
Países	2009 - 2013
Chile	5
Perú	5
Colombia	4
México	4

Fuente: Banco Mundial, Documentos exigidos para exportar

En esta ocasión se puede apreciar que Chile está a la par con Perú en cuanto a requerimiento documental para la exportación, pero posee una índice inferior frente a Colombia y México los cuales en promedio solo requieren 4 documentos para realizar esta actividad, cabe mencionar que Chile comparándose con el resto de sus países vecinos aún posee menos requerimiento documental.

Este exceso documental es significativo aunque parezca escaso, la diferencia entre un documento más a tramitar puede terminar siendo de 1 a 2 días extras dentro de la cadena de exportación, y si a este dato agregamos el hecho que mientras más documentación sea necesaria para realizar dicha operación el margen de error documental aumenta, lo cual en caso de que dichos errores ocurran la cantidad de días para la tramitación aumenta de la misma forma, lo cual se traduce en un mayor costo para el país al final del proceso.

2.4.4.2 Documentos exigidos para Importar:

Consiste en el registro de todos los documentos exigidos para cada embarque de mercancías para Importar. Se toman en cuenta los documentos de autorización exigidos por ministerios gubernamentales, autoridades de aduanas, portuarias y de terminales de contenedores, organismos de control técnico y sanitario, se consideran además todos los documentos exigidos por los bancos para la emisión o garantía de una carta de crédito. No se incluyen los documentos que se renuevan anualmente y no exigen renovación por cada embarque.

Cuadro N° 9: Documentos exigidos para Importar, Chile V/S Potencias

Numero de documentos exigidos para importar (promedio)	
Países	2009 - 2013
Chile	5
EE. UU.	5
Hong Kong	3
Canadá	3
Suecia	3
Australia	7
Reino Unido	4
Finlandia	5
Francia	2
España	4
Singapur	3

Fuente: Banco Mundial, Documentos exigidos para importar

En el caso de Importaciones, Chile está al nivel promedio de exigencias documentales con Países Potencia como Estados Unidos y Finlandia, pero se queda atrás con respecto a la

mayoría que muestra el mismo patrón de pedir solo 3 documentos o menos, con la excepción de Australia.

Cuadro N°10: Documentos exigidos para Importar de países de la alianza del pacifico.

Numero de documentos exigidos para importar (promedio)	
Países	2009 - 2013
Chile	5
Perú	7
Colombia	6
México	4

Fuente: Banco mundial, Documentos exigidos para importar

En esta ocasión se aprecia que Chile está más avanzado en exigencias documentales para la importación en comparación a sus aliados Perú y Colombia quedándose con el segundo lugar dentro de la alianza solo superado por México.

Al igual que en el punto anterior (cantidad de documentos exigidos para importación), mientras más documentación sea necesaria, mayor será la cantidad de días necesarios para esta tramitación, mayor será también el margen de error que puede presentar dicha tramitación, lo cual se traduce en un mayor costo para el país

2.4.4.3 Documentos totales tramitados en el sector del Comercio exterior en Chile

Si bien, como se indico anteriormente el promedio de documentos utilizados para las exportaciones e importaciones en Chile es de 5, este dato no muestra en si la realidad exacta de la cantidad de documentos tramitados dentro de un año para poder haber obtenido los resultados expresados en el punto anterior. Según el SNA el 2013 se tramitaron una

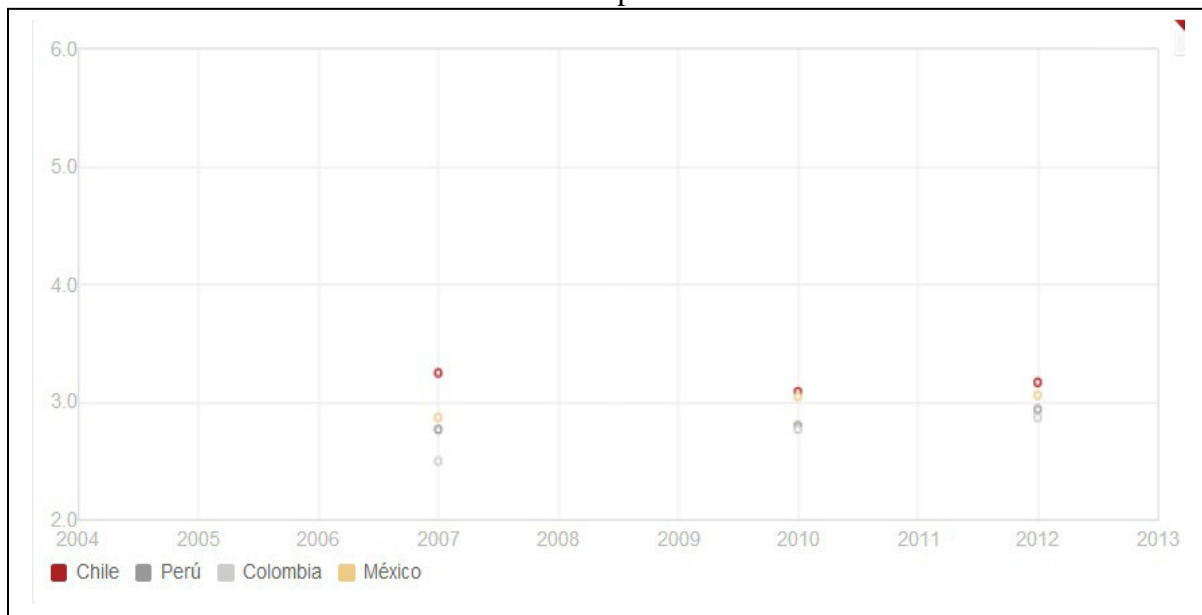
cantidad de poco menos 5 millones de documentos, las principales categorías tramitadas fueron los documentos de ingreso (importaciones, DIPS, FIVPS, reimportaciones) y los documentos de pago (GCP en dólares y GCP en pesos), estos dos tipos de documentos ocuparon el 66 % del total de tramitaciones del 2013, seguidos por los documentos de salida (exportaciones, reexportaciones y DUS 1er mensaje) que representaron el 20 % del total tramitado dicho año. En cuanto a tramitación por aduanas, el 45% del total de tramites lo concentro la aduana metropolitana, seguido por las aduanas de Iquique y Valparaíso con un 14 % cada una, luego San Antonio con 13%.

2.4.4.4 Índice de desempeño logístico Internacional (LPI):

El puntaje general del Índice de Desempeño Logístico Internacional, refleja las percepciones de la logística de un país basadas en la eficiencia del proceso del despacho de aduana, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, la facilidad de acordar embarques a precios competitivos, la calidad de los servicios logísticos, la capacidad de seguir y rastrear los envíos, y la frecuencia con la cual los embarques llegan al consignatario en el tiempo programado. El índice varía entre 1 y 5, donde el puntaje más alto representa un mejor desempeño.

En el caso de Chile, su LPI consiste de 3,17, valor que aumento desde su LPI del 2007 que fue un 3,09, convirtiendo así a Chile en el país Sur Americano con mejor desempeño logístico en los últimos 4 años y si a este dato se le añade el hecho de que la calificación LPI de Chile también es superior a la obtenida por México, se puede afirmar también que Chile posee el liderazgo en desempeño logístico dentro de la “Alianza del pacifico”, tal como lo muestra el siguiente cuadro.

Cuadro N° 11: Grafico de LPI de la alianza del pacifico.



Fuente: Banco Mundial, Indicador LPI

Pero, ¿Cómo es la situación en comparación a las grandes potencias?, en el siguiente grafico se muestra el LPI de Chile en comparación a las Potencias anteriormente consideradas.

Cuadro N° 12: Tabla de LPI Chile V/S Países potencia

LPI		
Países	2010	2012
Chile	3,09	3,17
EE. UU.	3,86	3,93
Hong Kong	3,88	4,12
Canadá	3,87	3,85
Suecia	4,08	3,85
Australia	3,84	3,73
Reino Unido	3,95	3,9
Finlandia	3,89	4,05
Francia	3,84	3,85
España	3,63	3,7
Singapour	4,09	4,13

Fuente: Banco Mundial, Indicador LPI

Como se puede apreciar, Chile posee un índice menor en comparación a grandes potencia, para poder explicar esta falencia de Chile, en parte se podría deber a la cantidad de documentos requeridos para poder realizar las actividades de exportación e importación, puesto que cada uno de estos países que están sobre Chile en su LPI se caracterizan en parte por tener un menor requerimiento documental, lo cual conlleva a que su calificación de LPI sea mayor. Aunque cabe mencionar y recordar que parte de la calificación del LPI depende de más factores que solo la tramitación y el despacho aduanero, factores como infraestructura destinada para el sector de comercio exterior también son relevantes para la calificación, por lo cual al considerar potencias como Singapur que parte de su calificación fue gracias a su excelente infraestructura destinada al comercio exterior (por algo se le

denomina el puente comercial de Asia), es errado afirmar que Chile en comparación solo se queda atrás por su excesiva documentación.

2.4.5 Análisis General

Como se pudo observar, Chile está bien posicionado en términos logísticos para el promedio mundial, puesto que se entiende que sobre los 3.5 puntos de LPI, el país posee un sistema logístico aceptable para el creciente sector del comercio exterior mundial, es más, Chile lidera en América del sur en servicios logísticos según los datos obtenidos por el Banco Mundial, pero aún así, considerando que:

1. Más del 60 % del PIB nacional está relacionado con el sector de importación y exportación.
2. La cantidad de tratados de libre comercio que posee Chile haciende a 22 tratados comerciales con 63 países diferentes.
3. La cantidad excesiva de documentación exigida para la importación y exportación en comparación a algunas potencias mundiales.

Chile aún posee un sistema logístico para el desarrollo del sector del comercio exterior, demasiado atrasado y básico (Factor que se puede demostrar al ver la tendencia de documentación exigida para las importaciones y exportaciones, la cual no ha cambiado desde más de una década), en comparación a otros países. Ahora si bien se puede afirmar que este déficit puede variar tanto de factores macroeconómicos del país a simples problemas de infraestructura (como el pobre tamaño de los puertos de Valparaíso para recibir los nuevos buques de carga), gran parte de este déficit y la parte a la cual concierne esta investigación está a la demora en tramitación de las actividades de exportación e importación por la excesiva cantidad de documentos requeridos para estas operaciones,

puesto que (como se verá más adelante), solo para la actividad de exportación promedio se utilizan 21 días por la ineficiencia del trámite documental y si tenemos en consideración que un día menos dentro de las operaciones de exportación equivalen al ahorro del 1 % del total de exportaciones en el año (dato otorgado por el Banco mundial), se estaría hablando de un ahorro de US\$ 806 millones al día, ahorro que se podría dar si se redujeran los factores anteriormente mencionados.

En resumen, se puede afirmar que:

- Chile posee un fuerte sector de Comercio exterior que ocupa la mayor parte de su PIB con un total de más del 60 %.
- Chile no está avanzando en comparación a grandes potencias en lo que se refiere a agilización de la tramitación y cantidad de documentos requeridos para las actividades de exportación e importación.
- Debido a lo anteriormente mencionado, los días necesarios para realizar dichas actividades son excesivos, en especial para la actividad de exportación donde el promedio de días destinados para realizar dicha operación son de 21 días.
- Si tomamos en cuenta que de esos 21 días, solo 10 se dedican a la tramitación de la cantidad excesiva de documentos y cada día extra dentro del proceso cuesta a nivel país unos US\$ 806 millones, Chile solo por el factor documental está perdiendo competitividad.

Por estas razones para mejorar esta situación, se ve necesario el modernizar la forma en que se tramitan los documentos en la exportación e importación y de esta necesidad es donde nace la propuesta de crear una ventanilla única del comercio exterior de la misma

manera como ocurrió dentro del resto de los países de la alianza del pacifico (Perú Colombia y México) donde la gran cantidad de documentos y la poca agilización de la tramitación fueron unos de los gatillantes para la creación de sus respectivas ventanillas única de comercio exterior, ventanillas que en estos momentos se encuentra más desarrollada que la ventanilla nacional SICEX (que se describirá a continuación) y aún así Chile posee una calificación LPI mejor que la de sus asociados dentro de esta alianza, pero como se menciona anteriormente, dentro de esta calificación denominada LPI, interactúan factores más allá de solo la cantidad y tiempo de tramitación de documentos, es decir que Chile puede tener una calificación mayor gracia a factores como, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, la facilidad de acordar embarques a precios competitivos, la calidad de los servicios logísticos, la capacidad de seguir y rastrear los envíos, y la frecuencia con la cual los embarques llegan al consignatario en el tiempo programado.

2.5 Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX)

Ya presentados las cadenas actuales de Exportación e Importación dentro de la Agencia de Aduanas, es momento de comenzar a analizar el segundo factor primordial dentro de la presente investigación, este vendría siendo el Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX), lo cual se realizará de la siguiente forma:

- ¿Qué es SICEX?
- ¿Cómo funciona?
- Anuncio y Cronología
- Plan piloto de Exportación, Evolución hasta el día de hoy del plan de Exportación y Diseño del modulo de Importación..

2.5.1 ¿Qué es SICEX?

Aunque SICEX ya se había anunciado con anterioridad (como se verá más adelante), fue recién durante su puesta en marcha el 30 de enero del 2013 cuando se da a conocer al público en general por primera vez de una forma más objetiva y detallada ¿Qué es SICEX?.

Se aclara que SICEX es una Ventanilla única, una herramienta que permite un envío de información electrónica a través de un portal de internet para la tramitación relacionada con las exportaciones, importaciones y tránsito de mercancías y que como objetivo tiene el de

“modernizar, agilizar y hacer más eficiente los flujos de información entre los actores privados y las instituciones del estado que participan del comercio exterior”⁴⁰

- Beneficios para Servicios Públicos

En cuanto a los servicios públicos se aclaró que:

Los Servicios Públicos tendrán acceso a información confiable, actualizada y disponible 24x7, para facilitar la toma de decisiones.

La preparación de los diferentes sistemas de cada Servicio Público para funcionar en SICEX, permitirá reducir la digitación de información redundante, la posibilidad de levantar alertas simultáneas y coordinar los procedimientos respectivos. SICEX facilitará brindar un mejor servicio a todos los usuarios.⁴¹

- Servicios Participantes:

En cuanto a los servicios públicos participantes dentro de la primera etapa se encuentran los siguientes: SERNAPESCA, ISP, COCHILCO, SAG y ADUANA, estos servicios comenzaron a realizar sus respectivas pruebas de integración, es decir, probaron el funcionamiento de sus respectivas plataformas interna y la comunicación remota que están tienen con los servidores SICEX, para así estar preparados para la puesta en marcha del

⁴⁰ Ministro Felipe Larrain, SICEX: Ventanilla Única de Comercio Exterior, <http://www.sicexchile.cl/portal/web/sicex/noticias>, 30.01.2013, 19:17 PM.

⁴¹ No especificado, SICEX: Ventanilla Única de Comercio Exterior, <http://www.sicexchile.cl/portal/web/sicex/noticias>, 30.01.2013, 19:17 PM.

piloto de exportaciones el pasado primero de febrero del 2013. Otros Servicios Públicos

Relacionados: SRCEI, TGR, SEGPRES, SII.

- Beneficios de SICEX:

- Facilitar el comercio exterior impulsando el sector exportador.
- Optimizar el tiempo reduciendo costos operacionales.
- Apoyar la gestión de los Servicios Públicos participantes, manteniendo sus competencias y atribuciones.
- Maximizar el uso de los avances tecnológicos para hacer más eficiente y transparente la gestión de las operaciones de comercio exterior.
- Optimizar el uso de los documentos, racionalizando el uso del papel.
- Coordinar de manera más efectiva (eficaz y eficiente) la fiscalización de las operaciones de comercio exterior.
- Ampliar su cobertura de atención a 24 Horas, 7 días a la semana y desde cualquier lugar.
- Ser un referente de modernización e innovación a nivel internacional.
- Aprovechar eficientemente los beneficios de los TLC (Tratados de Libre Comercio), integrándose a nivel internacional.⁴²

⁴² No especificado, SICEX: Ventanilla Única de Comercio Exterior, <http://www.sicexchile.cl/portal/web/sicex/noticias>, 30.01.2013, 19:17 PM.

2.5.2 Como funciona SICEX

El programa SICEX facilita dos formas en las cuales el usuario puede realizar la actividad de exportar, la primera es en un entorno de pruebas o QA, donde el usuario puede realizar la operación de exportación utilizando datos y supuestos reales o no reales pero en un entorno ficticio donde no se ven afectados los Servicios Públicos del estado (SSPP), es decir la verdadera operación no corre riesgos en este modulo, dejando un espacio abierto para el usuario en aprender a utilizar el programa sin la preocupación de afectar negativamente su trabajo. La otra modalidad que entrega el programa es la de producción, donde la operación realizada mediante la plataforma es 100% real, por lo cual es la más arriesgada para los nuevos usuarios ya que si interviene con los servicios públicos respectivos, lo cual puede mermar la operación si el usuario no está familiarizado con el programa.

Para la utilización correcta de este sistema por parte del usuario, este debe poseer las siguientes características:

El usuario tiene los conocimientos de comercio exterior necesarios para hacer exportaciones.

Si es un exportador, cuenta con la asesoría de un Agente de Aduanas que le hace la tramitación correspondiente ante el Servicio Nacional de Aduanas, y ambos, Exportador y Agente, están dispuestos a trabajar con SICEX.

El usuario ha leído las preguntas frecuentes y, en consecuencia, conoce los requisitos para trabajar en SICEX y las restricciones que actualmente rigen.

En cuanto al procedimiento para trabajar con SICEX es el siguiente:

Revisar si los productos que desea exportar están dentro del catalogo de SICEX, en el caso de que no estén el usuario debe enviar un formulario con las características del producto para que con posterioridad sea agregado al catalogo de productos.

Luego de la capacitación requerida, el usuario obtiene código QA para poder comenzar a trabajar en exportaciones simuladas, una vez ya realizado una gran cantidad de operaciones vía QA, al usuario se le entrega la opción de realizar las operaciones en el módulo de producción.

Una vez aceptado la modalidad de producción, el usuario puede comenzar a realizar exportaciones reales en tiempo real a través de la plataforma.

2.5.3 Anuncio y Cronología

Anuncio:

El Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX) fue anunciado por el ministro de hacienda Felipe Larraín el día 23 de octubre del 2010, el cual fue anunciado como un apoyo al sector exportador y consistiría en una ventanilla única para realizar en un solo lugar los trámites que los exportadores deben cumplir en 19 servicios distintos del Estado, reduciendo los días de trámites para la exportación de los 21 días aproximados a solo 10, lo cual vendría implicando una mejora sustancial en el proceso de exportación en Chile, puesto que, según las palabras del ministro, aquellos 11 días que serian eliminados

corresponden solamente al tiempo destinado para preparar documentación, también afirmo que el 60% de los datos que se ingresan dentro del sistema son ingresados más de una vez durante un mismo proceso, y los retrasos en los tiempos de despacho se deben en un 75% a obstáculos administrativos. Otro motivo que impulsaban el desarrollo de este nuevo sistema es el de abaratar costos, el mismo ministro en dicho anuncio menciona este punto como uno de los más significativos, puesto que según estudios realizados por el banco internacional hechos en aquella fecha, mostraban que un día menos de demora en el proceso de exportación, equivalía a un ahorro de costos del 1% de las exportaciones, lo que para la fecha significaba un ahorro de US\$ 600 millones al día, por lo cual la reducción de los 10 días vendrían siendo un ahorro en costos de US\$ 6.000 millones.

Para concluir con el anuncio de este nuevo sistema, se aclaró que esta implementación estaría a cargo de una “Comisión Asesora Presidencial”, creada por un “Decreto Supremo” firmada por el ex-presidente de la república (Presidente de la república en el año del anuncio) Sebastián Piñera, integradas por los subsecretarios de los ministerios de Hacienda, Salud, Economía y Relaciones Exteriores, presidida por el Subsecretario de Hacienda Rodrigo Álvarez y que tenía el deber de entregar en los primeros 120 días un primer informe al Presidente de la República, otro en diciembre del 2011 y uno final en diciembre del 2012.

Cronograma y licitación:

Luego de casi 2 años desde su anuncio y con fecha del 14 de marzo del 2012, el ministro de hacienda Felipe Larraín anunció que después de la licitación pública internacional, fue seleccionado el consorcio Crimson Logic-Everis para el diseño, desarrollo,

implementación, puesta en marcha y operación del SICEX, dicha operación tendría una duración de 31 meses que partieron al momento de ser aprobado el contrato (contrato que tuvo el valor de US\$ 7,6 millones).

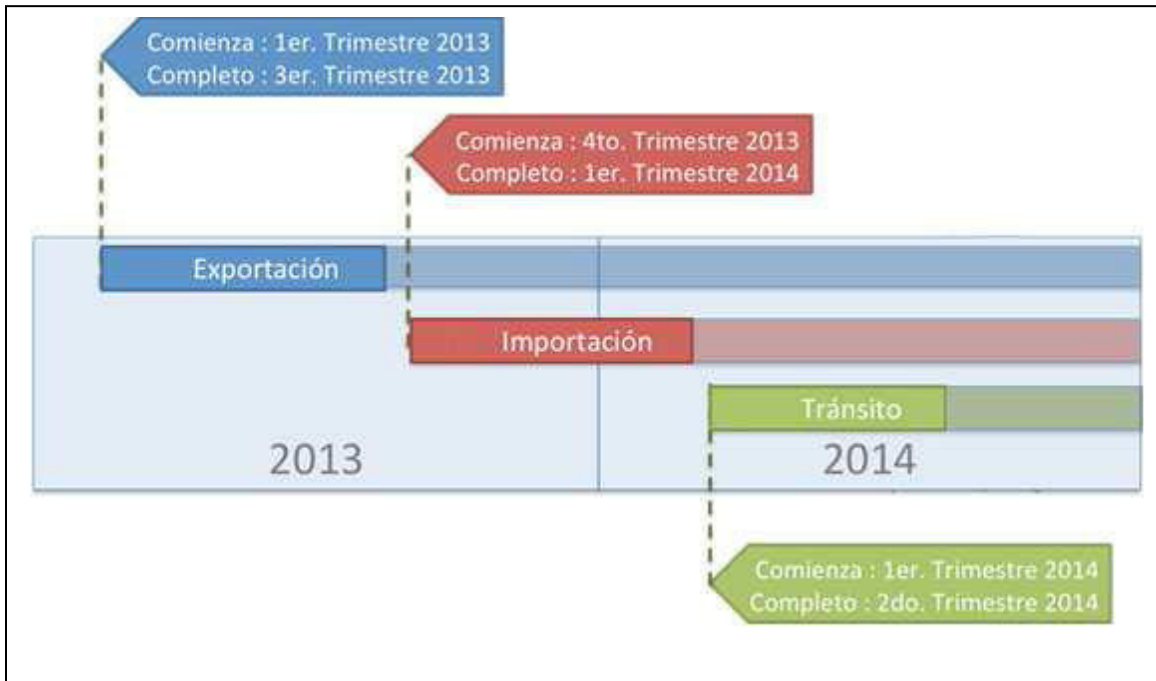
Junto a la licitación se dio a conocer el cronograma del proyecto el cual seguiría el siguiente orden:

- Programa Piloto SICEX Exportadores: Cuarto trimestre 2012
- Implementación SICEX Exportadores: Primer trimestre 2013
- Programa Piloto SICEX Importadores: Tercer trimestre 2013
- Implementación SICEX Importadores: Primer Trimestre 2014
- Implementación SICEX Tránsito: Segundo trimestre 2014.⁴³

Los pasos del cronograma anunciado anteriormente, fueron y están siendo implementados en tres módulos, cada uno comenzó y está comenzando con un piloto de este, al cual se le agregaran progresivamente funciones y operaciones hasta su habilitación total.

⁴³ Ministro Felipe Larrain, Ministerio de Hacienda adjudica licitación y fija cronograma para operación de ventanilla única de comercio exterior, <http://www.sicexchile.cl>, Noticias páginas. 2, 14.03.2012, 23:14 PM

Cuadro N° 13 “Módulos de implementación de SICEX”



Fuente: “SICEX: Ventanilla única de comercio exterior” <http://www.sicexchile.cl>

Sin embargo, este cronograma fue creado al comenzar el proyecto como una estimación de lo que podría haber demorado cada una de las etapas, pero como ocurre en todos los proyectos de gran envergadura, SICEX ha sufrido retrasos que son producto de las más variadas razones; entre ellas, la dinámica del comercio exterior que hace que condiciones que son válidas en un momento dado, ya no lo son al momento siguiente (palabras de los funcionarios de consultas sobre SICEX). Y es por este motivo que las fechas para la implementación del módulo de importaciones y de tránsito se han atrasado, los encargados del proyecto tomaron esta decisión para poder así destinar los recursos humanos y materiales para poder terminar en óptimas condiciones el módulo de exportaciones dentro del presente año 2014, según funcionarios de programa SICEX, una vez terminado este módulo, se podrá seguir con el módulo de importaciones.

2.5.4 Plan piloto de Exportación, Evolución hasta la actualidad del plan de Exportación y Diseño del módulo de Importación

Con fecha 23 de abril del año 2013 se daba inicio al plan piloto de exportación y al la primera operación de exportación realizada por vía de la nueva ventanilla única de comercio exterior, este anuncio fue (al igual que en las anteriores instancias) precedido por el Ministro de Hacienda Sr. Felipe Larraín en el terminal de carga Internacional del aeropuerto de Santiago. Para que se pudiera llegar a esta instancia los meses anteriores a la puesta en marcha, los funcionarios, servicios públicos y privados que participaron de este plan piloto tuvieron que:

- Realizar pruebas de integración para coordinar sus plataformas internas y su comunicación remota con las plataformas virtuales del SICEX
- Capacitación sobre cómo funciona la nueva plataforma, esto incluye familiarizarse con nuevos conceptos claves para la operación, como vendría siendo el Registro Único de Comercio Exterior (RUCE), nominación que vendría representando “al número de identificación de una operación, constituyéndose como el punto de vinculación entre Exportadores, Agentes de Aduana y los distintos Servicios Públicos con la plataforma”⁴⁴
- Pruebas de aceptación de usuarios o por sus siglas en inglés UAT (User Acceptance Testing), lo cual tuvo como objetivo asegurarse que el sistema cumpliera con el funcionamiento esperado para la fluida utilización por parte de los usuarios.

⁴⁴ No especificado, Capacitaciones del Sistema Integrado de Comercio Exterior SICEX, <http://www.sicexchile.cl>, Noticias, 20.04.2013, 10:42 PM.

Plan piloto de exportación y su evolución:

Volviendo al plan piloto, este al ser ejecutado consideró 700 productos (entre los cuales se encontraban uvas, manzanas, cátodos de cobre, pavos, pollos, salmones, truchas y medicamentos), junto a 20 empresas exportadoras y 12 agencias de aduanas, los 5 servicios del estado mencionados anteriormente (y de forma transversal el Servicio de Impuestos Internos (SII), Servicio de Registro Civil e Identificación (SRC EI), Tesorería General de la República (TGR), y Ministerio Secretaría General de la Presidencia (Minsegres), esto representaba aproximadamente (dentro de los datos del 2013) más del 35% de los envíos nacionales hechos a través del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, el Puerto de Valparaíso y el Paso Terrestre Los Andes.

Conforme avanzó el tiempo, desde la implementación de la marcha blanca del plan piloto de exportación, se siguieron dando charlas y talleres de difusión sobre las ventajas, objetivos y capacitaciones de la nueva ventanilla única de comercio exterior SICEX dentro de entidades públicas y privadas, entre las entidades públicas se pudo apreciar el caso del Servicio Nacional de Aduanas en sus respectivas sub secciones y dentro del sector privado a agencias de aduanas, exportadoras y otras empresas relacionadas al comercio exterior. De estas difusiones y capacitaciones se rescatan 2 entrevistas realizadas a Hugo Baierlein (Gerente de Comercio Exterior de SOFOFA) y a Ean Paul Blancaire (Ejecutivo comercial exportaciones de la Agencia de aduanas Santibáñez), en las cuales ambos afirman que la mayor ventaja de este nuevo sistema vendrían siendo:

- Reducción de los tiempos de tramitación y simplificación de los procesos
- Reducción de la duplicidad de información.

- Ayuda a las PYMES exportadoras.

Las difusiones anteriormente mencionadas, dieron como resultado un creciente interés de empresas en participar en el uso de la plataforma SICEX, entre las cuales la mayoría de estas consistían en pymes exportadoras (las cuales representaban en el 2013 el 40% de las empresas exportadoras y que por sus elevados costos administrativos en operaciones serían las más beneficiadas de este nuevo sistema), todo esto llevo a que para el primero de octubre del 2013 el laboratorio de capacitación del módulo de exportación de SICEX, tuviera 193 personas de distintas empresas ya capacitadas sobre el uso del nuevo sistema. Es gracias a estas pruebas y capacitaciones que el equipo de SICEX a la vez, fue corrigiendo errores y añadiendo mas funciones conforme paso el tiempo, un ejemplo de esto es la colaboración entre el equipo de trabajo SICEX y los otros servicios públicos participantes dentro del plan piloto, puesto que siguieron trabajando en la implementación de otras funcionalidades para poder completar este módulo, entre las más importantes se encontraban: Autorizaciones, Certificados y Pago en línea, Informe de Variación de Valor, Anulación y Prórroga.

Ya llegado a la finalización de la marcha blanca y estabilización del piloto de exportación el 30 de agosto del 2013, SICEX ya contaba con 85 operaciones reales de exportación por un total de 118,7 millones de dólares.

Continuando con las operaciones relevantes dentro de los servicios integrantes del plan piloto de exportación (luego de la finalización de la marcha blanca), el 21 de noviembre del año 2013 se realiza la exportación de 18 toneladas de filetes de salmón, exportación que fue

totalmente tramitada y realizada vía web a través plataforma virtual de SERNAPESCA, SISCOMEX (Sistema de comercio exterior de SERNAPESCA), plataforma virtual que forma parte de la plataforma única de comercio exterior SICEX. La ventaja detrás de esta plataforma virtual SISCOMEX, es que “un exportador o dueño de un establecimiento elaborador, pueda ingresar la información de su producto, y obtener inmediatamente, mediante las validaciones del sistema, la autorización para su exportación sin necesidad de acudir a una oficina del SERNAPESCA”⁴⁵. De esta forma se dio inicio a la marcha blanca de esta Sub sección de la ventanilla única de comercio exterior SICEX, con un período de varios meses para la incorporación gradual de nuevas empresas, nuevos productos y nuevos mercados de destino.

Para finalizar, la información más reciente que se tiene del módulo de exportación ocurrió el pasado 8 de abril del 2014, donde se anuncio que se “iniciarían las pruebas UAT⁴⁶ para los procesos de Anulación, Prórroga de las Operaciones de Exportación y entrega de los Vistos Buenos por parte de los Servicios Públicos (SSPP)”⁴⁷, esto quiere decir que a través de SICEX se podrá tramitar los “vistos buenos” desde el escritorio del usuario, en lugar que se deba hacer mediante cada servicio de forma separado, una vez entregados los vistos buenos el usuario podrá a través del mismo canal tramitar el DUS. Cabe mencionar que en dicha actividad están participando “delegados de los servicios públicos que operan integradamente a través de SICEX (ISP, SAG, SNP, SNA), junto con representantes del

⁴⁵Subdirectora de Comercio Exterior de Sernapesca Cecilia Solís, Sernapesca probó con éxito nuevo sistema que permite tramitar exportaciones vía web, <http://www.sicexchile.cl>, Noticias, 21.11.2013, 19:34 PM.

⁴⁶ UAT: Es una prueba para comprobar que el usuario es compatible con el sistema

⁴⁷ No especificado, Nuevas funcionalidades de exportaciones en SICEX, <http://www.sicexchile.cl>, Noticias, 08.04.2014, 17:23 PM.

sector privado, como Laboratorios Andrómaco, Laboratorios SAVAL y Laboratorios Bagó, además de la presencia de las Agencias de Aduanas Browne, Santibáñez y Francisco Pardo”⁴⁸.

Diseño del módulo de importación:

Como fue mencionado anteriormente, el módulo de importaciones ha sufrido retrasos por el intensivo trabajo que el equipo de SICEX realiza sobre el perfeccionamiento del módulo de exportación y su respectivo retraso, pero aún así el equipo encargado de su creación contempla los siguientes puntos:

- Tramitar documentos de ingreso normal y anticipado (CDA)
- Tramitar declaraciones de ingreso normal y anticipadas (DIN)
- Informar sobre la presentación de mercancías en Zona Primaria, incluyendo mensajes de notificación de llegada y tipo inspección de Aduana
- Informar resultado de inspección, según lo definido por cada SSPP
- Solicitar evaluación Uso y Disposición
- Modificación
- Pagos (arancel, impuestos, servicios, etc.)

Esta información fue dada a conocer el día primero de octubre del 2013, desde entonces el equipo SICEX no ha vuelto a mencionar el módulo de importación dentro de sus noticias relevantes.

⁴⁸ No especificado, Nuevas funcionalidades de exportaciones en SICEX, <http://www.sicexchile.cl>, Noticias, 08.04.2014, 17:23 PM.

2.6 Impacto de SICEX en Smith y Cía. Ltda..

A continuación se presentarán las mejoras que se tendrían con SICEX

2.6.1 Mejoras teóricas en la cadena de exportación de fruta de la agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda.

En este punto se entregarán las supuestas mejoras que existirían en la cadena de exportación de la agencia mediante la implementación de la ventanilla única.

Dentro de estas soluciones se encuentran:

En la tramitación del certificado Neppex. Este es un documento que se confecciona para los productos procedentes del mar. El caso es que este certificado se debe presentar junto con la guía de despacho, el packing list, entre otros y presentarlos en forma física al SERNAPESCA. Por medio de SICEX se evitaría este trámite y el procedimiento se realizaría vía web reduciendo los tiempos de tramitación.

Menos cantidad de documentos físicos, por lo tanto se reducen los papeles. Medida de cuidado del medio ambiente.

Para la obtención de un documento será más rápido, por ejemplo si se requiriera de algún documento se busca en el mismo PC y no será necesario el buscar estos documentos de forma física.

De una entrevista que se tuvo con Alan Smith (Agente de Aduana), nos mencionaba las ventajas que se tendrían entre las cuales se destacan⁴⁹:

⁴⁹ Alan Smith, agente de aduana de la agencia de aduana Smith y Cía. Ltda., 30-07-2014, 16:46 P.M.

Agilización de los tiempos en los procesos de documentación tanto para la exportación como para la importación

En el tema de los costos señalo que los costos asociados a la tramitación de los documentos se rebajarían, por ejemplo el presentar los certificados fitosanitarios en ZEAL⁵⁰, esto tiene un costo asociado al envío, por lo tanto con la ventanilla única este costo se reducirá.

En el caso de los horarios de presentación de ciertos documentos existiría una ventaja. Por ejemplo en el caso de los certificados fitosanitarios que se presentan en Valparaíso tienen un horario de presentación este es hasta las 12 A.M. Entonces si no se alcanza a presentar los certificados hasta este plazo los certificados tendrían un retraso de un día, porque cuando se presentan los certificados son entregados el día siguiente o dos días después de la fecha de presentación. Entonces por medio de SICEX ya no existiría este problema, ya que, el límite de tiempo de presentación se extenderá.

2.6.2 Mejoras teóricas en la cadena de importación de la agencia de Smith y Cía. Ltda.

Si bien la presente investigación está centrada en el efecto de la implementación de la nueva ventanilla de comercio exterior SICEX dentro de la Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda., es necesario recordar que (según el análisis de la trayectoria de dicho programa realizado anteriormente) este proyecto aún está en una etapa en donde todos los recursos están destinados solo a perfeccionar el módulo de exportación por lo cual aún no se tiene ninguna información práctica de cómo funcionaría el módulo de importaciones, por lo cual las siguientes probables mejoras son especulaciones creadas por los autores en función a su

⁵⁰ Zona de extensión y apoyo logístico en Valparaíso.

experiencia dentro de dicha cadena y a la poca información existente de los objetivos y planes del programa piloto de importaciones de la ventanilla única de comercio exterior SICEX:

Mayor margen para las correcciones de las operaciones 101 y 151 dentro de la cadena de importación en el caso de un ingreso erróneo de información antes de la tramitación y validación de la DIN

Mayor rapidez al solicitar un CDA y un flujo de información más inmediata de los resultados de las inspecciones físicas dentro de las zonas primarias en el caso de que las mercancías necesiten una.

Mayor control sobre la información de documentos delicados como lo son los certificados de origen, al utilizar la plataforma virtual se evitaría el constante manejo del documento físico, conservando este último solo para su presentación física en la aduana y evitando problemas como pérdida o destrucción del documento.

Reducción de horas y jornadas laborales destinados a la tramitación de documentos como el CDA, el endose y corrección de los BL y/o pago a la TGR.

2.6.3 Capacitación

Como se mencionó anteriormente SICEX es un programa realizado por el gobierno. De tal manera el gobierno es el encargado de capacitar a las entidades que desean trabajar con SICEX específicamente el Ministerio de Hacienda es el encargado de

capacitar. En el caso de Smith y Cía. Ltda. Esta ha concurrido a las capacitaciones que da la aduana.

Por lo tanto para la agencia no existiría un costo de capacitar a su personal, ya que, las personas que asistieron a las capacitaciones se encargarían de enseñar al personal de la agencia.

2.6.4 Resumen de los beneficios que otorgaría SICEX a la Agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda. Sí el programa estuviera en operación a un 100%

A continuación se procederá a entregar cual sería el posible impacto de SICEX en Agencia de Aduanas Smith y Cía. Ltda. con el funcionamiento de este programa en un 100%.

Sin SICEX:

- Tramitación de los documentos menos expedita. Porque se requiere de más tiempo para la tramitación, por ejemplo esperas en las distintas navieras para el pago de get out o get in, pago y retiros de BL, etc. Cabe destacar que SICEX está siendo utilizado en entidades públicas, por ende aún no se mejoraría el tema mencionado anteriormente, ya que, es una entidad particular
- El plazo desde que se inicia la documentación con el DUS1 hasta la legalización de este documento contempla 21 días, un tiempo que en comparación con países

desarrollados como USA, China, Japón es bastante. “Estos países poseen un promedio de tramitación de 10 a 11 días”⁵¹

- El que se tengan que presentar documentos físicamente ante entidades como el SAG, Cámara Regional del Comercio, etc. Requiere de un mayor tiempo para su tramitación.
- Por ejemplo un certificado fitosanitario está aprobado físicamente en el caso de Valparaíso entre uno a dos días, dos a tres días San Antonio. Actualmente se está presentando este certificado vía web.

Con SICEX:

- Reducción de los tiempos de tramitación para la exportación
- Aumento de la competitividad del sector exportador
- Se mejorarán las gestiones en los servicios públicos, ya que, SICEX trabajará solo con las entidades públicas
- Reducción de papeles contribuyendo al cuidado del medio ambiente
- En la actualidad una operación de comercio demora 21 días, mediante la ventanilla única esos 21 días serán reducidos a 11 días promedio

⁵¹ Noticias, Ministro de Hacienda Felipe Larraín, <http://www.sicexchile.cl>, 26/11/2014, 23:15 P.M.

2.6.5 Soluciones de SICEX a nivel país

Como ya es sabido SICEX es un sistema que creará una ventanilla única en la cual se realizarán los trámites requeridos tanto para la exportación como la importación, trámites que serán materializados electrónicamente.

Durante el tiempo que se ha investigado sobre SICEX a continuación se entregarán las posibles soluciones que SICEX entregará para las operaciones de comercio exterior desde el punto de vista de los autores.

Dentro de las ventajas más trascendentales que otorgará el Sistema Integrado de Comercio Exterior:

Crear la ventanilla única facilitará las operaciones de comercio exterior, ya que, los trámites se realizarán en un solo lugar. De esta manera se mejorará la gestión de los servicios públicos,

El otro punto es la reducción de los tiempos de tramitación para la exportación. En la actualidad una operación de comercio demora 21 días, mediante la ventanilla única esos 21 días serán reducidos a 11 días promedio. El proceso de exportación será más rápido y expedito

Los costos operacionales se reducirán en un 50%. Según estudios internacionales, se estima que un día menos de demora equivale a un ahorro de costos del 1% de las exportaciones. Es decir, un día de retraso cuesta el equivalente a US\$ 600 millones. “Si logramos reducir estos trámites en 10 días, y cada día equivale a un ahorro de costos de 1%

de las exportaciones, estamos hablando de una cifra en torno a los US\$ 6.000 millones⁵²

Esto fue mencionado por el Ministro de Hacienda Felipe Larraín.

Se da a conocer otras ventajas tales como:

En el ámbito del medio ambiente se reducirán los papeles, ya que, al ser una plataforma virtual ya no será necesaria la utilización de tantos documentos de forma física.

Por el lado tecnológico se pretende usar los beneficios de la tecnología para aumentar la competitividad del sector exportador. Además de hacer más transparente y eficiente la gestión de las operaciones del comercio exterior.

Fomentar a las pequeñas y medianas empresas para hacerlas participes del comercio exterior.

⁵² No especificado, lanzamiento SICEX-Sistema Integrado de Comercio Exterior, <http://www.anagena.cl/>, 29/07/2014, 12:20 P.M.

2.7 Implementación práctica del programa SICEX 2014 en la agencia de aduana Smith y Cía. Ltda.

Cuando se realizó la entrevista a Sergio Lavarello, mencionó que “la agencia está evaluando la opción de comenzar a utilizar SICEX”⁵³. Dentro de las razones que dio del porque no se ha implementado señalo que “es un sistema que está en pañales y que aún no está del todo desarrollado”⁵⁴.

Una de las razones principales del porque no se ha decidido implementar este sistema es porque se han encontrado falencias por ejemplo las que se mencionaron con anterioridad (mayor ingreso de datos, trabas en la corrección del DUS)

Otro tema que mencionaba Sergio Lavarello eran las capacitaciones que se entregaban, ya que, en estas el capacitador preguntaba a los asistentes que problemas han encontrado y estos a su vez comentaban los errores encontrados. El problema está en que una vez que se daban a conocer los errores del Sistema Integrado de Comercio Exterior, no se llevaban a cabo soluciones y el sistema seguía con las mismas falencias.

Por estas razones es que agencia de aduana Smith y Cía. Ltda. No ha implementado SICEX.

⁵³ Sergio Lavarello jefe departamento exportación de fruta y departamento exportaciones generales, 30-06-2014, 17:26 PM.

⁵⁴ Sergio Lavarello jefe departamento exportación de fruta y departamento exportaciones generales, 30-06-2014, 17:32 PM.

A continuación se mostrará lo que sucedería con y sin la implementación de SICEX en agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda. basada en la experiencia de la Agencia con SICEX

Sin SICEX:

- Exceso de documentos físicos
- Mayor margen de error al realizar un documento

Con SICEX:

- Demora en la confección del DUS1, vale decir el aumento de datos, porque, se debía ingresar una mayor cantidad de datos para la confección del documento. También en el ingreso erróneo de datos, por ejemplo, una vez terminada la elaboración del DUS, y si se detectaba un error en un dato se tenía que ingresar nuevamente toda la información y no se podía modificar solo el dato mal ingresado.
- Reducción en la tramitación del certificado NEPPEX, mencionado con anterioridad

Capítulo III

Conclusión

A modo de concluir la investigación, por medio de lo que se ha analizado sobre SICEX y la experiencia que tuvo la agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda. Con este sistema se dará a conocer las mejoras en relación a los puntos críticos.

Tiempo:

Es cierto que con SICEX se mejorarán los tiempos de tramitación de documentos, porque existirá la posibilidad de tramitar los documentos vía web y no presentarlos de forma física por lo que se reducirán los tiempos de tramitación, pero también existen algunos inconvenientes que retrasan el proceso de exportación.

Con respecto a la tramitación de documentos se mencionara una experiencia que tuvo agencia de aduanas Smith y Cía. Ltda.

Mediante una entrevista con Sergio Lavarello (Jefe del Departamento de Fruta y Exportación General), se puede mencionar sobre SICEX que en algunos puntos existen mejoras en la tramitación mientras que en otras no las hay.

Se pueden encontrar mejoras por ejemplo: En la tramitación del certificado Neppex. Este es un documento que se confecciona para los productos procedentes del mar. El caso es que este certificado se debe presentar junto con la guía de despacho, el packing list, entre otros y presentarlos en forma física al SERNAPESCA. Por medio de SICEX se evitaría este trámite y el procedimiento se realizaría vía web reduciendo los tiempos de tramitación.

Por otro lado se encuentran algunos aspectos complicados en SICEX por ejemplo: En el DUS, para la tramitación de este documento se utilizó SICEX como prueba en el que se encontraron errores como: el aumento de datos, es decir, se debía ingresar una mayor cantidad de datos para la confección del documento. También en el ingreso erróneo de datos, por ejemplo, una vez terminada la elaboración del DUS, y si se detectaba un error en un dato se tenía que ingresar nuevamente toda la información y no se podía modificar solo el dato mal ingresado.

Esto provocaba que se perdiera tiempo realizando nuevamente el DUS. Por lo que en el factor del tiempo para el caso de este documento no habría una mejora, sino, más bien un empeoramiento.

Errores Documentales:

Se mejoraría la tramitación de estos documentos, porque dentro de los objetivos de SICEX está la de mejorar la gestión de los servicios públicos además de que los procesos de documentación en la agencia serán más eficientes.

Congestión Documental:

El problema de los reportes que se menciono anteriormente es un problema que no se resolverá con la ventanilla única, porque es un documento que se realiza internamente entre la agencia y un cliente.

Por otra parte con documentos tales como el DUS, certificado fitosanitario si se verán mejoras con respecto a la tramitación de estos.

Cabe mencionar que el SAG a partir del lunes 4 de agosto de este año, realizara cambios en su página de multipuerto⁵⁵. Estos cambios en simples palabras provocarán que los inconvenientes respecto a los certificados fitosanitarios se solucionen. Por ejemplo cuando se debe ingresar los números de los contenedores, esto a veces incurría en errores. Ahora lo que se pretende es que estos van a salir automáticamente generando que la confección de estos certificados sea más rápida y sencilla.

Costos:

Como se mencionó anteriormente la pérdida de algún documento como el certificado de origen o el certificado fitosanitario se vuelve un costo para la agencia.

SICEX al ser una plataforma virtual tendría la ventaja de que si se llegase a extraviar un documento estos podrán ser encontrados e impresos desde la ventanilla única.

Mediante una entrevista que se tuvo con Sergio Lavarello señalo que la agencia de aduana había realizado DUS1 en el entorno de prueba⁵⁶, por lo que la agencia ya tiene una experiencia con SICEX.

⁵⁵ Página del SAG en la cual se confeccionan los certificados fitosanitarios

⁵⁶Entorno de prueba (QA) en el que se pueden hacer los procesos sin afectar los sistemas reales de los Servicios Públicos (SSPP) y, por lo tanto, usar datos que no son reales o cambiarlos casi sin restricciones, como participar en esta iniciativa, <http://www.sicexchile.cl>, 30-07-2014, 12:12 P.M.

Impacto de SICEX en el comercio exterior y competitividad país.

En relación al impacto que generaría en el comercio exterior se mencionará que la implementación del programa SICEX facilitaría las operaciones de comercio exterior, ya que, los trámites se realizaran en un solo lugar. De esta manera se mejorará la gestión de los documentos de los servicios públicos y privados. Cabe destacar que uno de los beneficios más trascendentales es la reducción de los tiempos de tramitación para la exportación. En la actualidad una operación de comercio demora 21 días, mediante la ventanilla única esos 21 días serán reducidos a 11 días promedio y considerando que por cada día de retraso es el equivalente en costo país a unos US\$ 600 millones, se está refiriendo a un ahorro a nivel país de US\$ 6000 millones, gracias a este nuevo proceso de exportación más rápido y expedito.

En cuanto a la competitividad país, SICEX traería una nueva ventaja al momento de calificar el desempeño logístico nacional, si bien Chile ya posee un buen desempeño en este ámbito lo cual lo hace más competitivo ante los países potencias, sus colegas dentro de la alianza pacífico y sus países vecinos, esta calificación esta obviando el funcionamiento de esta nueva herramienta debido a los problemas de retraso que ha tenido (mencionados en la segunda parte de la investigación), a diferencia del resto de la alianza pacífico, donde sus respectivas ventanillas únicas de comercio exterior si bien aún no se encuentran implementadas a un 100%, tienen más desarrollo y funcionamiento hasta la fecha 2014 que la ventanilla Chilena, por lo cual esta una vez instalada y funcionando en su totalidad puede ayudar aún más en la calificación de su desempeño logístico, aumentando de esta forma su competitividad frente a lo que considera países potencias. Pero para poder responder a una pregunta más general como: ¿SICEX podría ser la respuesta para la mejora total del Sector

del Comercio dentro de Chile?, la presente investigación quedaría insuficiente para responder a dicha pregunta, por los siguientes motivos:

El programa SICEX al estar incompleto, no puede proporcionar de forma exacta como este se desempeñaría estando implementado en un 100%.

Dentro del Sector del Comercio exterior interactúan más factores que el simple trámite documental, factores como la infraestructura, barreras económicas del país y situación macroeconómica del país también afectan el desempeño y competitividad de este sector con respecto al resto del mundo, por lo cual adjudicarle a un solo programa el trabajo de mejorar todo el sector del comercio exterior de Chile sería inconcebible, por ejemplo: el puerto de Valparaíso carece de la profundidad necesaria para la admisión de las naves portacontenedores más grandes como lo son las naves Post-Panamax, obligando a todo envío que viaje en estas naves y que tenga como destino Chile, pase primero por un puerto eje, donde se realizaría un posterior transbordo a otra nave que si pueda atracar en el puerto de Valparaíso, por lo cual, las mercancías por el viaje extra llegan con un precio más inflado, de esta forma Chile pierde competitividad por un problema de infraestructura.

Bibliografía y Webgrafía

Referencias Bibliográficas:

Rodolfo Valenzuela Sepúlveda, Comercio Exterior: todos lo hacen ¿y yo sé?, 6° edición, editorial legal Publishing.

Vesna Silva y Laura Llano, Análisis crítico del proceso de exportación de bienes entre la agencia marítima y la agencia de aduanas, Informe de Práctica, 2011, Universidad de Valparaíso

Referencias Webgraficas y artículos.

<http://www.smith.cl/home.htm>

<http://www.directoriotransporte.cl/>

<https://www.aduana.cl>

<http://www.emprendepymes.es/>

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

<http://www.nacion.com>

<http://www.portalcomercioexterior.cl>

<http://www.sag.cl>

<http://www.asoex.cl>

<http://www.direcon.gob.cl>

www.americaeconomia.com

<http://www.anagena.cl/>

Anexos

Tratados y Acuerdos de Libre Comercio⁵⁷

Tratado de Libre Comercio Chile - Vietnam

Tratado de Libre Comercio Chile - Malasia

Tratado de Libre Comercio Chile - Turquía

Tratado de Libre Comercio Chile - Australia

Tratado de Libre Comercio Chile - Panamá

Tratado de Libre Comercio Chile - Japón

Tratado de Libre Comercio Chile - China

Tratado de Libre Comercio Chile - Estados Unidos

Tratado de Libre Comercio Chile - Canadá

Tratado de Libre Comercio Chile - México

Tratado de Libre Comercio Chile - Corea

Tratado de Libre Comercio Chile - Centro América

Tratado de Libre Comercio Chile - EFTA

Acuerdo de Libre Comercio Chile - Perú

Acuerdo de Libre Comercio Chile - Colombia

⁵⁷ No especificado, Acuerdos y Tratados, Tratados y Acuerdo de Libre Comercio, www.aduana.cl, 31-08-2014, 18:54 P.M.

Acuerdos de Asociación Económica⁵⁸

Acuerdo de Asociación Chile - Unión Europea

P4 - Nueva Zelanda, Singapur, Brunei, Chile

Acuerdos de Complementación Económica⁵⁹

Acuerdo de Complementación Económica Chile - Bolivia [ACE 22]

Acuerdo de Complementación Económica Chile - Cuba [ACE 42]

Acuerdo de Complementación Económica Chile - Ecuador [ACE 65]

Acuerdo de Complementación Económica Chile - Mercosur [ACE 35]

Acuerdo de Complementación Económica Chile - Venezuela [ACE 23]

Acuerdo de Alcance Parcial: India

⁵⁸ No especificado, Acuerdos y Tratados, Acuerdos de Asociación Económica, www.aduana.cl, 31-08-2014, 18:57 P.M.

⁵⁹ No especificado, Acuerdos y Tratados, Acuerdos de Complementación Económica, www.aduana.cl, 31-08-2014, 19:02 P.M.

Documento Único de Salida (DUS1)

SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS / CHILE				DOCUMENTO UNICO DE SALIDA		NUMERO DE IDENTIFICACION 6052223-5	
34	Aduana VALPARAISO	C62	Despachador SMITH TAPIA ALAN E.		FECHA 11072014		
N° Despacho 220973		Tipo de Operacion 200		EXPORTACION NORMAL			
IDENTIFICACION							
Rut Exportador 3199551270-K		Consignatario o Exportador EXPORTADORA PROPAL S.A.					
Dirección PANAMERICANA NORTE KM.107				5503	Comuna HUIJUELAS		
Rut Exportador Secundario 010		Consignatario o Exportador Secundario					% 0
Dirección				0	Comuna No Existe		
Consignatario TO THE ORDER OF SHIPPER							
DESTINO Y TRANSPORTE				REGIMEN SUSPENSIVO			
905	Puerto Embarque VALPARAISO	Cod.Region Origen 0	Tipo Carga P	Via Transporte 1	N° Documento 0	Aduana 0	Plazo 0
543	Puerto Desembarque LIVORNO	504	Pais Destino ITALIA		ANTECEDENTES FINANCIEROS		
Rut Cia. Transportadora 96707720-B		Cia. Transportadora M.S.C.		Pais Cia de Transp. SUIZA	0	Tipo de Autorización 504	Fecha 0
Rut Emisor 96707720-B		Emisor Documento Transporte M.S.C.					
Número Documento de Transporte				Fecha Documento de Transporte			
N° Viaje 112470		Nombre de la Nave MSC MATILDE					
V"B 1 SAG 0 SAG		1		3		1	
DESCRIPCION DE MERCANCIAS				DESCRIPCION DE BULTOS			
ITEM 1 Nombre SIN-CODIGO ; LIMONES FRESCOS; PROPAL-F; VARIEDAD GENOVA							
Atributo 1		Atributo 4		Cód. Arancel 08055010		Peso Bruto 46500	
Atributo 2		Atributo 5		U. Medida 6 RN		Precio Unitario FOB .7972	
Atributo 3		Atributo 6		Cantidad 45000		Valor FOB 35874	
Observaciones 1 991000003000 CAJAS				Observaciones 2 611 ISA0409956		Observaciones 3 721 PRECIO PROMEDIO	
ITEM 2 Nombre							
Atributo 1		Atributo 4		Cód. Arancel		Peso Bruto	
Atributo 2		Atributo 5		U. Medida		Precio Unitario FOB	
Atributo 3		Atributo 6		Cantidad		Valor FOB	
Observaciones 1		Observaciones 2		Observaciones 3			
DESCRIPCION DE BULTOS							
N°	Cod	Tipo de Bulto	Cantidad de Bultos	Identificación de Bultos		Sub Continente	
1	76	REEFER40	1			3000 CAJAS DE CARTON (22)	
2							
3							
4							
5							
OBSERVACIONES GENERALES 7804L/				Parcial NO	Número Parcial 0	Total Parciales 0	TOTALES
						Total Items 1	Total Bultos 1
						Total Peso Bruto 46500	
						Total Valor FOB 35874	
						Seguro 0	
						Flete 0	
						Valor Cif 0	
ACEPTACION A TRAMITE		AUTORIZACION DE SALIDA			LEGALIZACION/DECLARACION		
Fecha		Tipo Examen			Fecha		
AARON AMENABAR A Ag. Aduana Aljan Sm FUNDACION CRUC DE SANTO		201111952011270 SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS			FIRMA DESPACHADOR O DECLARANTE		

Bill of Lading

Overseas Transport Co. Ltd.

BILL OF LADING

Combined Transport or Port-to-Port Transport

Page 1 of 2

Shipper/Exporter (Complete name and address) EXPORTADORA PROPAL S.A. PANAMERICANA NORTE KM. 107 HIJUELAS QUILLOTA - CHILE		Booking No. ISA0409956	B/L No. OTCS42718254
Consignee (complete name and address) TO THE ORDER OF SHIPPER		Export references	
Notify Party (complete name and address) F. LLI ISELLA SRL PIAZZA XX SETTEMBRE 32 51016 MONTECATINI TERME PISTOIA-ITALIA EORI NUMBER IT00831700158 PHONE: +39 0572 909601 FAX: +39 0572 70242 CONTACT: ALFONSO CUOMO ALFONSO.CUOMO@DOLE.COM		Forwarding agent - references	
Freightage by*		Point and Country of Origin	
Vessel/Voy. no. MSC MATILDE 427	Place of Receipt*	Domestic routing/export instructions	
Port of Discharge LIVORNO	Port of Loading VALPARAISO	Onward inland routing	
Place of Delivery*			

CARRIER'S B/L CONTRACT RECEIPT		PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - FOR MERCHANT'S USE ONLY	
Mark and Numbers Serial Numbers	Shipper's description of goods	Shipper's Gross Weight	Shipper's Measurement
MSCU744109-3 SN: 0768047	1600 CASES FRESH LEMONS VARIETY GENOVA ON 20 PALLETS THERMOGRAPH: 34071 FREIGHT PREPAID AS PER AGREEMENT REFRIGERATED CARGO CARRIING TEMPERATURE: 7° C VENTILATION: 20 CBM EMB.: 7804 H.S.: 0805.50 Shipper's load, count and sealed FCLFCL Lloyds/IMO Number: 9181663 Shipper load and count container sealed by the shipper which is said to contain what is by him expressly declared. Cargo is stowed in a refrigerated container set at the shipper's requested carrying temperature of 7 degrees celsius and 20	24,800.00 KGS.	CBM
No. of Containers or other Pkgs. Total No. of COGSA Pkgs. (see Cl. 6)	This box for Merchant's use only; Not part of Bill of Lading Contract		

Freight and charges	Prepaid	Collect	RECEIVED in external apparent good order and condition, except as otherwise noted above, the number of containers or other packages or units listed in the "Carrier's Bill of Lading Contract Receipt", above, said by the Shipper to contain the goods described by him in the "Particulars Declared by Shipper", above, which measurement, including declared weight and measurement, have not been checked or verified by the Carrier and is consequently by the agreement not considered as part of the Bill of Lading contract but is for Merchant's use only. The shipment is to be carried to the Port of Discharge shown above, or if the Place of Delivery box is filled in, to such inland Place of Delivery.
Basic Freight	USD 4111.00 40RH		the provisions of the Carrier's tariffs, rules and regulations which are deemed incorporated herein as if set forth at length. The Carrier has the right to use lighters, barges or feeder vessels in addition to or in place of the vessel named above, as well as any other mode of transport, to accomplish the carriage described above. The Carrier has the right to carry containers, yards and heavy vehicles or dock (see Clause 15). One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.
BAF	USD 1794.00 40RH		IN WITNESS WHEREOF the billow stated number of Bills of Lading all of the tenor and date have been signed (if no number is stated three (3) bills have been issued) one of which being accomplished, the others to stand void.
PCS	USD 520.00 40RH		CONTINUED ON REVERSE SIDE
OHC	USD 75.00 40RH		
CSF	USD 11.00 40RH		
AMS	USD 25.00 LU		
THC	EUR 240.00 40RH		
Total Prepaid:	USD 6536.00		
	EUR 240.00		

Freight payable at	Place and date
DECLARED VALUE (see clause 6)	VALPARAISO, Jul 18, 2014
US\$	For the Master
Charges US\$	
Number of original B/L.	Agents
3: Three	

Overseas Transport Co. Ltd.
Road Town, Tortola
British Virgin Island

*Applicable only when document used as a Combined Transport Bill of Lading

Factura Comercial

PROPAL EXPORTADORA PROPAL S.A.

Panamericana Norte Km. 107
 Phone: (56-33) - 297400
 Fax: (56-33) - 272711 - P.O.Box : 4 Hijuelas
 Hijuelas - Chile
 e-mail: contabilidad@propal.cl

RUT: 99.551.270-K
COMMERCIAL INVOICE
N°13447

Date	18-07-2014
Messers	F.LLI ISELLA SRL
Address	PIAZZA XX SETTEMBRE 32 51016 MONTECATINI TERME PISTOIA - ITALIA EORI IT00831700158
City	LIVORNO
Country	ITALIA
Phone	+ 39 0572 90960
Fax:	+39 0572 70242

VESSEL	LOADING PORT	DISCHARGING PORT
MSC MATILDE	VALPARAISO	LIVORNO
SALES AGREEMENT	CURRENCY	PAYMENT
CIF	EURO	COBRANZA
COUNTRY OF ORIGIN	NET WEIGHT	GROSS WEIGHT
CHILE	24.000,00	24.800,00

UNIT	DETAIL	UNIT PRICE	TOTAL AMOUNT
720	CASES FRESH LEMONS VARIETY GENOVA LABEL MAX CAT 1 SIZE 100 15 NW	21.10	15,192.00
240	CASES FRESH LEMONS VARIETY GENOVA LABEL MAX CAT 1 SIZE 125 15 NW	21.10	5,064.00
160	CASES FRESH LEMONS VARIETY GENOVA LABEL MAX CAT 1 SIZE 65 15 NW	21.10	3,376.00
480	CASES FRESH LEMONS VARIETY GENOVA LABEL MAX CAT 1 SIZE 85 15 NW	21.10	10,128.00
	CONTAINER:MSCU744109-3		
	"THESE FRESH LEMONS WERE GROWN IN CHILE"		
1.600		EURO	33,760.00

ORIGINAL CLIENT

Documento Único de Salida Legalizado (DUS2)

SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS / CHILE			DOCUMENTO UNICO DE SALIDA			NÚMERO DE IDENTIFICACION 6052223-5			
34 Aduana VALPARAISO			C62			Despachador SMITH TAPIA ALAN E.			
N° Despacho 220973			Tipo de Operación 200			EXPORTACION .NORMAL			
IDENTIFICACION									
Rut Exportador 3199551270-K			Consignatario o Exportador EXPORTADORA PROPAL S.A.						
Dirección PANAMERICANA NORTE KM.107						5503		Comuna RIJUELAS	
Rut Exportador Secundario 010			Consignatario o Exportador Secundario						
Dirección						0		Comuna	
Consignatario TO THE ORDER OF SHIPPER									
DESTINO Y TRANSPORTE						REGIMEN SUSPENSIVO			
905 Puerto Embarque VALPARAISO		Cod.Region Origen 5	Tipo Cargo F	Via Transporte 1		N° Documento 0		Aduana 0	Plazo 0
543 Puerto Desembarque LIVORNO		504	PAIS DESTINO ITALIA			ANTECEDENTES FINANCIEROS			
Rut Cia. Transportadora 96707720-8		Cia. Transportadora M.S.C.		País Cia de Transp. SUIZA		0		Tipo de Autorización 504	N° Informe 24042015
Rut Emisor 96707720-8		Emisor Documento Transporte M.S.C.			142		Moneda EURO	Valor Clausula de Venta 45950.73	
Número Documento de Transporte OTCS42718254			Fecha Documento de Transporte 18072014			3		Modalidad de Venta CONS-LIBRE	
N° Viaje 112470		Nombre de la Nave MSC MATILDE			1		Cláusula de Venta CIF		Otros Gastos Deducibles 6651.2
V-B* 1 SAG 0000831500 24072014 SAG					1		Forma de Pago COB1		Valor Líquido de Retorno 39299.53
DESCRIPCION DE MERCANCIAS									
ITEM 1 Nombre SIN-CODIGO ; LIMONES FRESCOS; PROPAL-F; VARIEDAD GENOVA									
Atributo 1		Atributo 4		Cód. Arancel 08055010		Peso Bruto 24800			
Atributo 2		Atributo 5		U. Medida 6 KN		Precio Unitario FOB 1.63748			
Atributo 3		Atributo 6		Cantidad 24000		Valor FOB 39299.53			
Observaciones 1 99 000001600 UNIDAD			Observaciones 2 61 ISA0409956			Observaciones 3 68 800 AAPCCH-UE			
ITEM Nombre									
Atributo 1		Atributo 4		Cód. Arancel		Peso Bruto			
Atributo 2		Atributo 5		U. Medida		Precio Unitario FOB			
Atributo 3		Atributo 6		Cantidad		Valor FOB			
Observaciones 1			Observaciones 2			Observaciones 3			
DESCRIPCION DE BULTOS									
N°	Cod	Tipo de Bulto	Cantidad de Bultos	Identificación de Bultos			Sub Contenedor		
1	76	REEFER40	1				1600 CAJAS DE CARTON (22)		
2									
3									
4									
5									
OBSERVACIONES GENERALES						Parcial NO	Número Parcial 0	Total Parciales 0	TOTALES
7804L/.FACT.13447. 64 A VARIACION P.U.									Total Items 1
/30 C ORIGEN 2200164942 23072014 C ORIGEN									Total Bultos 1
									Total Peso Bruto 24800
									Total Valor FOB 39299.53
									Seguro 1115.2
									Flete 16536
									Valor CIF 45950.73
ACEPTACION A TRAMITE			AUTORIZACION DE SALIDA			LEGALIZACION DE DECLARACION			
Fecha 11/07/2014			Tipo Examen L SIN EXAMEN			Fecha 28/07/2014			
			2011119520111270			Tipo Examen L LIBRE			
FIRMA DESPACHADOR O DECLARANTE			SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS			FIRMA DESPACHADOR O DECLARANTE			

SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS / CHILE			NUMERO DE IDENTIFICACION
DOCUMENTO UNICO DE SALIDA			6052223-5
			FECHA
			11072014
34	Aduana VALPARAISO	C62	Despachador SMITH TAPIA ALAN E.
N° Despacho 220973		Tipo de Operación 200	EXPORTACION .NORMAL
CONTENEDORES			
N° Contenedor 1		Sigla MSCU7441093	

--

Certificado Fitosanitario



CERTIFICADO FITOSANITARIO PHYTOSANITARY CERTIFICATE

SERVICIO AGRICOLA Y GANADERO
ORGANIZACION DE PROTECCION FITOSANITARIA DE CHILE
PLANT PROTECTION ORGANIZATION OF CHILE

Nº 0000831500

CS015 VALPTEER
XPE2014PU075MB24

1. A : ORGANIZACION (ES) DE PROTECCION FITOSANITARIA DE / To : Plant Protection Organization (s) of:

ITALY

DESCRIPCION DEL ENVIO / DESCRIPTION OF CONSIGNMENT		
2. NOMBRE Y DIRECCION DEL EXPORTADOR (A) / Name and address of Exporter EXPORTADORA PROPAL S.A., PANAMERICANA NORTE KM 107, HIJUELAS, QUILLOTA, CHILE.	3. NOMBRE Y DIRECCION DECLARADOS DEL DESTINATARIO (A) / Declared name and address of consignee F.LLI ISELLA S.R.L., PIAZZA XX SETTEMBRE 32 51016 MONTECATINI TERME PISTOIA - ITALIA EORI IT00831700159, ITALIA	
4. NUMERO Y DESCRIPCION DE BULTOS / Number and description of packages 1600, BOXES	5. NOMBRE DEL PRODUCTO Y CANTIDAD DECLARADA / Name of product and declared quantity FRESH LEMON, 24000KGS NET WT	6. NOMBRE BOTANICO DEL PRODUCTO / Botanical name of product CITRUS LIMON
7. MEDIO DE TRANSPORTE DECLARADO / Declared means of transportation MSC MATILDE	8. LUGAR DE ORIGEN / Place of origin IV REGION: ELQUI ; V REGION: BETORCA, QUILLOTA, VALPARAISO ; METROPOLITAN REGION: TALCAGANTE, MELIPILLA	9. PUNTO DE ENTRADA DECLARADO / Declared point of entry LIVORNO
10. MARCAS DISTINTIVAS / Distinctive marks CONTAINER: MSCU 744109-3		
11. Por la presente se certifica que las plantas, productos vegetales, u otros artículos reglamentados descritos aquí se han inspeccionado y/o sometido a análisis de acuerdo con los procedimientos oficiales adecuados y se considera que están libres de plagas cuarentenarias especificadas por la parte contratante importadora y que cumplen los requisitos fitosanitarios vigentes de la parte contratante importadora, incluidos los relativos a las plagas no cuarentenarias reglamentarias. <i>This is to certify that the plants, plant products or other regulated articles described herein have been inspected and/or tested according to appropriate official procedures and are considered to be free from the quarantine pest specified by the importing contracting party and to conform with the current phytosanitary requirements of the importing contracting party, including those for regulated non-quarantine pest.</i>		

ORIGINAL

DECLARACION ADICIONAL / ADDITIONAL DECLARATION

FRESH LEMON: "CONSIGNMENT COMPLIES WITH ANNEX IV. A.I., POINTS 16.2 A, 16.3 A, 16.4 A, AND 16.5 A, OF EC PLANT HEALTH DIRECTIVE 2000/29/EC."
"INSPECTION DATE: 16/07/2014"

TRATAMIENTO DE DESINFESTACION / DISINFESTATION AND/OR DISINFESTATION TREATMENT

12. FECHA / Date XXXX	13. TRATAMIENTO / Treatment XXXX	
14. PRODUCTO (Insumo de Activo) / Chemical (active ingredient) XXXX	15. CONCENTRACION / Concentration XXXX	16. DURACION Y TEMPERATURA / Duration and temperature XXXX
17. INFORMACION ADICIONAL / Additional information XXXX		



TIMBRE DE LA ORGANIZACION / Stamp of Organization

18. NOMBRE OFICIAL AUTORIZADO (A) / Name of authorized officer JUAN MIRANDA VILLALON	
19. FIRMA OFICIAL AUTORIZADO (A) / Signature of authorized officer 	20. LUGAR DE EMISION / Place of issue PUERTO VALPARAISO
21. FECHA / Date 24/07/2014	

EL SERVICIO AGRICOLA Y GANADERO, sus funcionarios y representantes, declinan toda responsabilidad financiera resultante de este certificado. / No financial liability shall attach to the AGRICULTURAL AND LIVESTOCK SERVICE or to any of its officers or representatives with respect to this Certificate.
Cualquier adulteración o uso indebido de este documento es penado por ley. / Any adulteration and for inspected use of this official document is penalized by law.

Certificado de Origen

CERTIFICADO DE CIRCULACION DE MERCANCIAS

21501591

1. Exportador (nombre, dirección completa y país) EXPORTADORA PROPAL S.A. PANAMERICANA NORTE KM.107 HIJUELAS QUILLOTÁ CHILE		EUR. 1 N° 2A00164942 Véanse las notas del reverso antes de rellenar el impreso	
3. Destinatario (nombre, dirección completa y país) (mención facultativa) F. LLI SELLA S.R.L. PIAZZA XX SETTEMBRE 32 51016 MONTECATINI TERME PISTOIA - ITALIA EORI IT00891700159 ITALY		2. Certificado utilizado en los intercambios preferenciales entre CHILE y EUROPEAN COMMUNITY (Indíquese el país, grupo de países o territorios correspondientes)	
6. Información relativa al transporte (mención facultativa) CARRIAGE BY SEA VALPARAISO, CHILE LIVORNO, ITALY MSC MATILDE 07/18/2014		5. País, grupo de países o territorio de destino ITALY	
		4. País, grupo de países o territorio de que se considera que los productos son originarios CHILE	
		7. Observaciones ISSUED RETROSPECTIVELY	

(1) Si la mercancía no está embalada, indíquese el número de artículos o declárese "a granel", según sea el caso.

8. Número de orden; marcas y numeración; número y naturaleza de los bultos(1); Designación de las mercancías (2) HS 0805 1.600 CASES FRESH LEMONS VARIETY GENOVA 24.000,00 NET WEIGHT CONTAINER: MSCU 744109-3 EMB. 7804	9. Masa bruta (kg) u otra medida (litros, m3, etc.) 24.800,00 GROSS WEIGHT	10. Facturas (mención facultativa) 13447 07/18/2014


(2) Se puede incluir la clasificación arancelaria de la mercancía a nivel de partida (código de 4 dígitos)

11. VISADO DE LA ADUANA O DE LA AUTORIDAD GUBERNAMENTAL COMPETENTE Declaración certificada Documento de exportación N° Formularios Aduana u oficina gubernamental competente: Dirección: Valparaíso País o territorio de expedición: Chile Lugar y fecha: Valparaíso 23 JUL 2014 (Firma)	12. DECLARACION DEL EXPORTADOR El que suscribe declara que las mercancías arriba designadas cumplen las condiciones exigidas para la expedición del presente certificado Lugar VALPARAISO Fecha 07/23/2014 EXPORTADORA PROPAL S.A. (Firma)
--	--

(3) Complétese con la normativa del país o territorio exportador lo exige.

no exportador lo exige. 23 JUL 2014 VALPARAISO (Firma)	EXPORTADORA PROPAL S.A. (Firma)
---	------------------------------------

Carta de Porte Internacional por Carretera (CRT)

 Carta de Porte Internacional Por Carretera Conhecimento de Transporte Internacional por Rodovia		<p>El transporte realizado bajo esta Carta de Porte Internacional esta sujeto a las disposiciones del Convenio sobre Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Terrestre Internacional de Mercaderías, las cuales anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del remitente o del consignatario.</p> <p>O transporte realizado ao amparo deste Conhecimento de Transporte Internacional está sujeito as disposicoes do Convenio sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Terrestre Internacional de mercaderias, as quais anulam toda estipulacao contraria os mesmos em prejuizo do remetente ou do consignatario.</p>																										
1 Nombre y domicilio del remitente / Nome e endereço do remetente EXPORTADORA PROPAL S.A. PANAMERICANA NORTE KM. 107 HIJUELAS - CHILE		2 Número / Número 071514CH		3 Nombre y domicilio de porteador / Nome e endereço do transportador TRANSPORTES POWER LTDA. LOS LIBERTADORES KM 79 SN - OF 316 LOS ANDES - CHILE																								
4 Nombre y domicilio del destinatario / Nome e endereço do destinatário PUTRUELE HNOS. S.A.A.I.C. ANCHORENA 672 2ª CAPITAL FEDERAL BUENOS AIRES - ARGENTINA		5 Lugar y país de emisión / Localidade e país de emissao SANTIAGO - CHILE		7 Lugar, país y fecha en que el porteador se hace carga de las mercancías / Localidade, país e data em que o transportador se responsabiliza pela mercaderia. HIJUELAS - CHILE																								
6 Nombre y domicilio del consignatario / Nome e endereço do consignatário PUTRUELE HNOS. S.A.A.I.C. ANCHORENA 672 2ª CAPITAL FEDERAL BUENOS AIRES - ARGENTINA		8 Lugar, país y plazo de entrega / Localidade, país e prazo de entrega DESTINO FINAL BUENOS AIRES - ARGENTINA		10 Portadores sucesivos / Transportadores sucessivos																								
9 Notificar a: / Notificar a: PUTRUELE HNOS. S.A.A.I.C. ANCHORENA 672 2ª CAPITAL FEDERAL BUENOS AIRES - ARGENTINA		11 Cantidad y clase de bultos, marcas y números tipo de mercancías, contenedores y accesorios / Quantidade e categoria de volumes, marcas e números, tipo de mercaderias, containers e pecas. CANTIDAD Y CLASE DE BULTOS: 2.024 CAJAS DE PALTAS FRESCAS VARIEDAD HASS KG NETOS: 22.422,40 SON 23 PALLETS TOTAL CAJAS: 2.024 TERMOGRAFO Nº 33331 MERCADERIA A NACIONALIZAR EN PUERTO SECO MENDOZA CON DESTINO FINAL BUENOS AIRES ARGENTINA. PAIS DE ORIGEN Y PROCEDENCIA: CHILE.																										
		12 Peso Bruto en Kg. / Peso bruto em Kg. 22.994,40		13 Volumen en m.cu / Volume em m.cu																								
		14 Valor / Valor 64.768,00 FOB Moneda / Moeda DOL		16 Declaración del valor de las mercancías / Declaração do valor das mercadorias FOB USD 64.768,00																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Gastos a pagar / Gastos a pagar</th> <th>Monto remitente / Valor remitente</th> <th>Moneda / Moeda</th> <th>Monto destinatario / Valor destinatario</th> <th>Moneda / Moeda</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Flete / Origen</td> <td></td> <td>US\$</td> <td>1.020,00</td> <td>US\$</td> </tr> <tr> <td>Flete / Destino</td> <td></td> <td>US\$</td> <td>2.380,00</td> <td>US\$</td> </tr> <tr> <td>Otros O utros.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td></td> <td>US\$</td> <td>3.400,00</td> <td>US\$</td> </tr> </tbody> </table>		Gastos a pagar / Gastos a pagar	Monto remitente / Valor remitente	Moneda / Moeda	Monto destinatario / Valor destinatario	Moneda / Moeda	Flete / Origen		US\$	1.020,00	US\$	Flete / Destino		US\$	2.380,00	US\$	Otros O utros.					TOTAL		US\$	3.400,00	US\$	17 Documentos anexos / Documentos anexos FACTURA COMERCIAL: 13482	
Gastos a pagar / Gastos a pagar	Monto remitente / Valor remitente	Moneda / Moeda	Monto destinatario / Valor destinatario	Moneda / Moeda																								
Flete / Origen		US\$	1.020,00	US\$																								
Flete / Destino		US\$	2.380,00	US\$																								
Otros O utros.																												
TOTAL		US\$	3.400,00	US\$																								
19 Monto del flete externo / Valor do frete externo		18 Instrucciones sobre formalidades de aduana / Instruções sobre formalidades de alfadenga		22 Declaraciones y observaciones / Declarações e observações SEGURO DE LA MERCADERIA POR CUENTA DEL IMP/EXP CON CLAUSULA DE NO REPETICION A LA EMPRESA TRANSPORTISTA. LAS DEMORAS EN ADUANAS SUPERIORES A 24 HRS DEVENGAN UN COSTO ADICIONAL DE US\$ 250 DIA / CAMION.																								
20 Monto de reembolso contra entrega / Valor de reembolso contra entrega		21 Nombre y firma del remitente o su representante / Nome e assinatura do remetente ou seu representante EXPORTADORA PROPAL S.A.		24 Nombre y firma del destinatario o su representante / Nome e assinatura do destinatario ou seu representante PUTRUELE HNOS. S.A.A.I.C.																								
Las mercaderías consignadas en esta Carta de Porte fueron recibidas por el porteador aparentemente en buen estado bajo las condiciones generales que figuran al dorso. As mercadorias consignadas neste Conhecimento de Transporte foram recebidas pelo transportador aparentemente em bom estado, sob as condições gerais que figuran no verso.		Fecha / Data 21-07-2014		ANCHELLA BELLEGRINO RUI 16.550.130-7 21-07-2014 p/ TRANSPOWER LTDA.																								

COPIA

Manifiesto Internacional de Carga por Carretera (MIC)

MIC / DTA		Manifiesto Internacional de Carga por Carretera / Declaración de Tránsito Aduanero Manifiesto Internacional de Carga Rodoviária / Declaração de Tránsito Aduaneiro	
1 Nombre y dirección del remitente / Nome e endereço do remetente TRANSPORTES POWER LTDA LOS LIBERTADORES KM 79 OF 316 S/N LOS ANDES Chile PIERM 862 VTO. 07-04-2015 Y 799 VTO. 31-03-2015 / PERMISO INT. 6704C6422 VTO. 30-10-2017 SEQ: 18012757 VTO. 22.01.2015 PAUT 50055 CUIT-20-16171884-8		3 Tránsito aduanero Trânsito aduaneiro NO / Não	4 N° 02778CL
2 Hel de contribuyente / Cadastro geral de contribuintes RUT 77726460-5		5 Haja / Faixa 1/1	6 Fecha de emisión / Data de emissão 22-07-2014
7 Adreça de origem y país de partida / Atividade, cidade e país de partida Chile - Los Andes		8 33 997	
9 Ciudad y país de destino final / Cidade e país de destino final Argentina - Buenos Aires		10 CANTÓN SUBSTITUTO / Número y domicilio del propietario CAMINHO SUBSTITUTO / Nome e endereço do proprietário	
11 Nombre y dirección del propietario CANTÓN ORIGINAL / Nombre y dirección del propietario TRANSPORTES POWER LTDA LOS LIBERTADORES KM 79 OF 316 S/N LOS ANDES Chile		12 Hel de contribuyente Cadastro geral de contribuintes RUT 77726460-5	
13 Marca y número / Marca e número FREIGHTLINER JFUJAWA86ALAT1984		14 Placa del camión / Placa do caminhão CCLF32	15 Placa del conductor / Placa do condutor
16 Año / Ano 2010		17 Marca y número / Marca e número SEMIREMOLQUE / Semi-reboque JN4290	18 Capacidad de arrastre (t) / Capacidade de tração (t)
19 Número de serie / Número do chassi 071514CF		20 País de destino / Atividade de destino Argentina - Mendoza Dep. Fiscal: DEP. FISCAL PUERTO SECO MENDOZA Código: 11001	21 Remitente / Remetente EXPORTADORA PROPAL S.A. PANAMERICANA NORTE KM. 107 HIJUELAS - CHI- LE
22 Moneda / Moeda US Dollar		23 Origen de las mercancías / Origem das mercadorias Chile 997	24 Destinatario / Destinatário PUTRUELE HNOS. S.A.A.I.C. ANCHORENA 672 2ª CAPITAL FEDERAL BUENOS AIRES ARGENTINA
25 Valor FOB / Valor FOB 64768.00		26 Flete en USA / Frete em USA 3400.00	27 Seguro en USA / Seguro em USA 129.53
28 Tipo de bultos / Tipo dos volumes PALLET		29 Cantidad de bultos / Quantidade de volumes 23	30 Peso bruto (kg) / Peso bruto (kg) 22994.40
31 Número de las mercancías / Número das mercadorias		32 Descripción de las mercancías / Descrição das mercadorias CANTIDAD Y CLASE DE BULTOS: 2.024 CAJAS DE PALTAS FRENCAS VARIEDAD HASS KG NETOS: 22.42.00 SON 23 PALLETS TOTAL CAJAS 2.024 TERMIGRAFO N° 33331 MERCADERIA A NACIONALIZAR EN PUERTO SECO MENDOZA CON DESTINO FINAL BUENOS AIRES ARGENTINA. PAIS DE ORIGEN Y PROCEDENCIA: CHILE.	
33 Declaración que las mercancías declaradas en este Documento son expeditas de verdad, que los datos referentes a los destinatarios fueron suministrados voluntariamente conforme a la declaración del remitente, los cuales son de su exclusiva responsabilidad, y que esta operación obedece a lo dispuesto en el Convenio sobre Transporte Internacional Ferrocarril de los Países del Este Sur.		34 Declaración que las mercancías declaradas en este Documento son a expensas de verdad, que en todos los casos se otorgaron los datos referidos a los destinatarios voluntariamente conforme a la declaración del remitente, en cuyo caso de su exclusiva responsabilidad, y que esta operación obedece al Convenio sobre Transporte Internacional Ferrocarril de los Países del Este Sur.	
35 Firma y sello del remitente / Assinatura e carimbo do remetente TRANSPORTES POWER LTDA Fecha / Data ANGHELLA PELLEGRINO RUT 16.550.135-7		36 Número de serie / Número do chassi DUS: 606407-1 - Guía: 0063902 FACTURA COMERCIAL 13482 AG. AD. ALAN SMITH	
37 Número de la Aduana de Partida / Assinatura e carimbo da Atividade de Partida		38 N° DTA, ruta y placa de transporte / N° DTA, rota e placa de transporte LOS ANDES - LOS LIBERTADORES (CL) - LAS CUEVAS - PUNTA DE VACAS - USPALLATA - PUERTO SECO - MENDOZA - BUENOS AIRES DNI 17439366 RUBEN RUARTE	
39 N° MIC Electrónico 2920919		40 Firma y sello de la Aduana de Partida / Assinatura e carimbo da Atividade de Partida	