

UNIVERSIDAD DE VALPARAISO  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS



## CÓMO HACER NEGOCIOS CON LA REPÚBLICA POPULAR CHINA

### Transporte y Barreras Paraarancelarias

SUE GABRIELA PÉREZ DONOSO

**Informe de Práctica Profesional para optar al Grado de Licenciado en  
Negocios Internacionales, Título Profesional de Administrador de  
Negocios Internacionales**



Profesor Guía:  
**Eduardo Jacquin**

**Diciembre 2004**

## Índice

### INDICE

INTRODUCCIÓN \_\_\_\_\_ 3

### TRANSPORTE

GENERALIDADES \_\_\_\_\_ 6

TRANSPORTE AÉREO \_\_\_\_\_ 7

Estructura Física \_\_\_\_\_ 7

Procedimientos Locales de Internación \_\_\_\_\_ 12

TRANSPORTE MARÍTIMO \_\_\_\_\_ 13

Estructura Física \_\_\_\_\_ 14

Procedimientos Locales de Internación \_\_\_\_\_ 25

Precios de Los fletes \_\_\_\_\_ 27

Actores Locales en Transporte \_\_\_\_\_ 33

Tendencias \_\_\_\_\_ 35

TRANSPORTE INTERNO \_\_\_\_\_ 38

### BARRERAS PARAARANCELARIAS

GENERALIDADES \_\_\_\_\_ 45

Aranceles Altos \_\_\_\_\_ 46

(52725) (53393) Reg: 1397

Controles Cambiarios _____	47
Barrera Cultural _____	47
Cuotas _____	49
Certificación de Etiquetado _____	53
Medidas Sanitarias y Fitosanitarias _____	61
Licencias _____	62
Otros _____	66
Procedimientos de Importación _____	67
Inspección de Importación y Exportación _____	67
Subsidios _____	69
Tributación _____	70
PRODUCTOS _____	72
ACTORES _____	89
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> _____	93
<b>ANEXOS</b> _____	97

## Introducción

Expectantes ante la firma de un posible tratado de Libre Comercio entre la República Popular China y Chile<sup>1</sup>, los empresarios, organismos e instituciones de comercio, estudiantes, y en general todos aquellos a quienes les sea relevante de una u otra manera la concertación de dicho acuerdo, ven cómo ante esta posibilidad surgen las primeras interrogantes y con ello la necesidad de información con respecto a las distintas formas y direcciones que toman los factores incluidos en un negocio con la República Popular China, entre ellos el transporte de mercancías y las medidas o barreras para arancelarias, aspectos sujetos a investigación en este informe.

El siguiente documento forma parte del proyecto de Investigación y Difusión de la Carrera de Administración de Negocios Internacionales que tiene como objetivo la sistematización de conocimientos con respecto a "Cómo Hacer Negocios con la República Popular China", que contempla las políticas, proceder administrativo, aspectos culturales, económicos, procedimientos comerciales e institucionales de dicha nación relativas al comercio internacional. Lo anterior, con el fin de generar un conocimiento estructurado, que pueda ser fácilmente divulgado entre las audiencias interesadas.

---

1. Referencia de las palabras del Intendente Jaime Tohá, para la Cámara de la Producción y del Comercio de Concepción.

El objetivo del trabajo de práctica es el realizar una investigación del Transporte y Barreras Paraarancelarias, afectas al proyecto anterior con el fin de obtener los conocimientos técnicos que; a) contribuyan al proyecto común con una orientación a los negocios, b) doten al lector de la información necesaria en ambos tópicos para conocerla y pueda ser aplicada en los negocios; c) aporten al alumno en sus capacidades y aptitudes técnicas para el asesoramiento y aplicación de la información en su trabajo y desempeño laboral, y d) otorguen al alumno un adicional en cuanto a los conocimientos de la República Popular China<sup>2</sup>, en conjunto con la asignatura de idioma y cultura china cursado por la alumna.

---

2. En adelante abreviado simplemente como RP China, por razones de espacio y tiempo.

## TRANSPORTE

## GENERALIDADES

El transporte internacional es uno de los elementos que consiguen y comienzan a concluir la transacción comercial entre las naciones, la que tuvo como precedente al transporte, la negociación y operatoria en el país de origen, antes de embarcar la mercadería.

En estos pasos previos es menester destacar que aún en estas fases de la transacción es relevante considerar aspectos como el transporte de las personas y procedimientos para ingresar a la RP China en pro de concretar los negocios. Bajo este concepto es relevante mencionar que la persona visada que desee entrar a la RP China con fines de negocios, requiere presentar una carta de invitación por parte de una empresa u organismo chino para la concesión de dicha visa, proceso que dura entre una a tres semanas. Para dichos visados la estancia en el país tiene una duración máxima de tres meses y sólo para una entrada, con la posibilidad de ir renovándolo sucesivamente por mayores espacios de tiempo y para múltiples entradas.

## TRANSPORTE INTERNACIONAL

### I. TRANSPORTE AÉREO

Como es sabido en el mundo del comercio exterior, cuando lo que se desea exportar e importar corresponde a productos que presentan características de alto valor, alta importancia en el tiempo de entrega, poco volumen, rápida perecibilidad y alta fragilidad, entre otras; la forma más efectiva de transportar dichos bienes es por vía aérea<sup>3</sup>.

#### **1. Estructura Física:**

La RP China cuenta con una gran infraestructura física en cuanto al número de aeropuertos internacionales que posee. Las empresas nacionales que deseen enviar sus productos por esta vía se encontrarán con que dichos aeropuertos cuentan con la capacidad suficiente para desembarcar y almacenar las cargas provenientes de los diferentes destinos del mundo.

---

3. UPS Servicios Logísticos.

Los aeropuertos internacionales con que cuenta la RP China son los que se encuentran en las siguientes ciudades <sup>4</sup>

- |                 |                  |
|-----------------|------------------|
| - Beijing       | - Nanjing        |
| - Chengdu       | - Nanning        |
| - Chongqing     | - Qingdao        |
| - Dalian        | - Liuting        |
| - Zhoushuizi    | - Shenyang       |
| - Fuzhou        | - Shenzhen       |
| - Yixu          | - Tianjin        |
| - Gaoqi         | - Zhangguizhuang |
| - Xiamen        | - Urumqi Wuhan   |
| - Guangzhou     | - Xi'an          |
| - Guilin Haikou | - Zhanjiang      |
| - Hangzhou      | - Zhengzhou      |
| - Harbin        | - Hong Kong      |
| - Kunming       | - Shanghai       |

Por otra parte, los aeropuertos internacionales con mayor infraestructura y número de arribos de la RP China corresponden a los que aparecen en el siguiente cuadro y serán detallados a su continuación;

---

4. [www.china.org.cn](http://www.china.org.cn)

<b>Nombre</b>	<b>Ciudad</b>	<b>Sigla</b>
1. Capital International Airport	Beijing	PEK
2. Hong Qiao International Airport	Shanghai	SHA
3. Pudong International Airport	Shanghai	PVG
4. Hong Kong Airport	Hong Kong	HKG

(Para ubicación geográfica, ver anexo 3)

#### 1. Capital International Airport, Beijing

- Se ubica a 17 millas (28 kilómetros) de la ciudad de Beijing.
- El tiempo para llegar a la ciudad desde el aeropuerto es de 40 a 60 minutos por carretera.
- Cuenta con instalaciones y servicios para negocios en general
- Para transporte de personas, cuenta con taxis que cuestan alrededor de 150 yuan y buses que salen cada 30 minutos con destino a los principales hoteles.

#### 2. Hong Qiao International Airport, Shanghai

- Se ubica a 8 millas (13 kilómetros) de la ciudad de Shanghai

- El tiempo para llegar a la ciudad desde el aeropuerto es de 25 a 40 minutos por carretera.
- Las instalaciones y servicios para los negocios están disponibles las 24 horas.
- Para transporte de personas, cuenta con taxis que cuestan desde 50 a 70 yuan, y buses con destino a los principales hoteles.
- Para información específica de itinerarios se puede recurrir a [www.shanghaiairport.com](http://www.shanghaiairport.com)

### 3. Pudong International Airport, Shanghai

- Se ubica a 19 millas (30 kilómetros) de la ciudad de Shanghai y a 25 millas (40 kilómetros) del Aeropuerto Internacional Hong Qiao
- El tiempo para llegar a la ciudad desde el aeropuerto es de 25 a 40 minutos por carretera.
- Las instalaciones y servicios para los negocios están disponibles las 24 horas
- Para transporte de personas, cuenta con taxis, y buses que le conectan, primero con el Aeropuerto Internacional Hong Qiao y, segundo con el Centro de Exhibición de la ciudad de Shanghai

- Para información específica de itinerarios se puede recurrir a [www.shanghaiairport.com](http://www.shanghaiairport.com)

#### 4. Hong Kong Airport

- Se ubica a 21 millas (34 kilómetros) noroeste de Hong Kong
- El tiempo para llegar a la ciudad desde el aeropuerto es de 20 a 35 minutos por carretera.
- Cuenta con instalaciones y servicios para los negocios. En este aeropuerto se encuentra un centro de negocios con todos los servicios telecomunicacionales que se necesitan.
- Para transporte de personas, cuenta con taxis que cuestan desde 350 a 400 dólares de Hong Kong <sup>5</sup>; buses con destino a la ciudad que cuestan entre 20 a 40 dólares de Hong Kong; trenes con destino a la ciudad de Hong Kong que salen cada 10 minutos y que cuyos tickets cuestan entre 50 a 90 dólares de Hong Kong; e incluso limusinas.
- Para información específica de itinerarios y otros servicios se puede recurrir a [www.hkairport.com](http://www.hkairport.com)

---

5.Ver Anexo 1

## **2. Procedimientos Locales de Internación:**

En Hong Kong, es posible encontrar los puertos marítimos y aéreos más importantes de la RP China. Tan sólo en el aeropuerto de Hong Kong operan más de 60 aerolíneas internacionales, lo que representó manipular en dicho aeropuerto más de 2.5 millones de toneladas correspondientes a carga aérea, en el año 2002.<sup>6</sup>

Debido a este alto nivel de tránsito, en Hong Kong opera desde 1997 el Air Cargo Clearance System (ACCS). Este mecanismo corresponde a un sistema computarizado dedicado al Gobierno de Hong Kong para hacer más expedito el proceso de internación y nacionalización de las mercancías de carga aérea.

El proceso involucra un sistema directo de interfaces de la mercancía entre la aduana y el operador de carga aérea, para comunicación electrónicamente e intercambiar datos e instrucciones concernientes a la internación en aduana.

Para el exportador chileno es importante conocer este mecanismo si se desea realizar una transacción comercial vía aérea o marítima, con Hong Kong.

---

6.The Marine Cargo Terminal (MCT) de Hong Kong

El ACCS es un sistema que implica un proceso entre los operadores aéreos de las diferentes cargas, a quienes provee un servicio disponible las 24 horas los siete días de la semana. El sistema cubre la internación de todo tipo de carga incluyendo mercancías perecibles, carga general, mercancías enviadas por la vía express, entre otras.

## **II. TRANSPORTE MARÍTIMO**

En el año 2003, los envíos de mercancías hacia la RP China llegaron a bordear los dos mil millones de dólares, lo que se traduce en un 8.87% de la totalidad de los productos exportados por nuestro país<sup>7</sup>. Dicho incremento comenzó a producirse a partir de la finalización de la crisis Asiática, donde vemos cómo año tras año aumenta la demanda del cobre y la celulosa, principales commodities de Chile. Estos envíos hacia la RP China han podido ser realizados teniendo la más importante vía posible: el transporte marítimo; y esto debido a que el 90% del comercio exterior chileno se realiza a través del mar.

---

7. Fundación Mar de Chile

## **1. Estructura Física:**

Debido a la gran extensión de sus costas, en la RP China se ha desarrollado el transporte marítimo desde el inicio de su formación como nación, como puente principal para las transacciones comerciales con los países vecinos y dentro de su propio territorio.

La RP China cuenta con una de las dotaciones de puertos más grande del mundo. Éstos tienen como objetivo principal facilitar el transporte de carbón, de contenedores, de minerales de hierro importados y de cereales, así como el transporte roll-on-roll-off terrestre-insular y el de altamar. El Gobierno Chino ha instalado una serie de muelles de aguas profundas para el transporte de contenedores en los puertos de Dalian, Tianjin, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Shenzhen, etc., con lo que ha sentando una sólida base para el establecimiento de los centros chinos correspondientes.<sup>8</sup> Se ha reforzado el sistema de transporte de carbón, construyendo muelles especializados en la carga y descarga de este producto. A la par, se han modificado o ampliado un grupo de muelles especiales para el petróleo crudo y minerales de hierro importados. A finales de 2003, en los principales puertos costeros funcionaban cerca de 2.400 muelles de tonelaje mediano y grande, entre ellos, más de 540 con categoría para 10.000 toneladas, que en el curso de ese año realizaron una labor de carga y descarga de 48 millones de contenedores estándar, con lo que

se pasó a ocupar el primer lugar del mundo. El volumen de carga y descarga de algunos puertos sobrepasa los 100 millones de toneladas anuales.

Por su parte, y bajo la administración regional especial de Hong Kong, el puerto de Kwai Chung es considerado “el puerto más concurrido en el mundo”<sup>9</sup>. En él, en el año 2003 se movieron un total de 20 millones de contenedores estándar.

Asimismo el puerto de Shanghai, que está situado en el mar del este de la RP China en la desembocadura del río Yangtze, constituye el punto de distribución de mercancías entrantes o salientes más importante de la RP China. Está, además, conectado al eje conformado por Nanjing (Jiangsu)-Shanghai-Hangzhou (Zhejiang)<sup>10</sup> Debido a estas características, este puerto presenta una localización privilegiada, sin embargo la estrictez de sus autoridades portuarias hace que aún muchos productos estén entrando aún por los más densos puertos de la provincia de Guangdong. Es usual en este puerto y en los de sus alrededores que les sean enviados contenedores que ya han sido despachados en Hong Kong.

---

8. [www.chinaports.com](http://www.chinaports.com)

9 y 10. Sistema de Inteligencia de Mercados de Ecuador, [www.ecuadorexporta.org](http://www.ecuadorexporta.org).

Los nueve puertos más importantes de Chin; Shanghai, Shenzhen, Qingdao, Tianjin, Guangzhou, Xiamen, Ningbo, Kwai Chung y Dalian, cuentan hoy en día entre los 50 puertos de contenedores más importantes del mundo, representando en el 2003 el primer (Hong Kong), tercer (Shanghai), y cuarto lugar (Shenzhen).<sup>11</sup>

Clasificados por las distintas provincias con acceso marítimo, éstos son los puertos marítimos con que cuenta La República Popular China:

a) Provincia de Anhui:

ANQING	HEFEI	MA AN SHAN
BANGBU	HUAINAN	TONGLIN
CHAOHU	HUANGSHAN	WUHU

b) Provincia de China:

BEIJING	LIAONING	SHANGHAI
CHONGQING	MACAU	XANSHI
JIANG TANG	PANYU	ZHAOGANG

---

11. Agencia Oficial de Noticias XINHUA CRI de la RP China.

c) Provincia de Fujian:

CHANGLE	HUANGQI	TAIJIANG
DATIAN	JIANKOU	TONGAN
DONGSHAN	MAWEI	WEITOU
FUQING	NINGDE	XIAMEN
FUZHOU	PUTIAN	XINYOU
HAINAN	QUANGZHOU	ZHANGZHOU
HANJIANG	SHISHI	

d) Provincia de Gansu:

LANZHOU

e) Provincia de Guangdong:

AOTOU	DAGANWEI	DOUMEN
BEICUN	(GUANGZHOU)	ENPING
BEIJIAO	DATONG	FANGCUN
CHENGHAI	DAYABAY	FENGHUOJIAO (TAI
CHIWAN	DONGGUAN	SHAN)
	DONGJIANKOU	FOSHAN

GAO SHA	LANSHI	SHANTOU
GAOLAN (ZHUHAI)	LELIU	SHANWEI
GAOMING	LIANHUASHAN	SHAOGUAN
GUANGZHOU	LIUDU	SHATIAN
GUIZHOU	MAFANG	SHEKOU
HAIFENG	MAOMING	SHENWAN
HEHOU (XIN HUI)	MAWAN	SHENZHEN
HESHAN	NANAO	SHILIUGANG
HUADU	NANGANG	SHIQI
HUANGPU	NANHAI	SHIQIAO (PAN YU)
HUIZHOU	NANHAI (SANSHAN)	SHIWAN
JIANGMEN	NANSHA (PANYU)	SHUIDONG
JIAOKOU	PINGHAI	SHUIKOU
JIAOXIN	PUNING	SHUNDE
JIAZI (LU FENG)	QINGYUAN	SIHUI
JIEYANG	RONGQI	TAIPING
JIN GU ZHOU	SAMBEIMEN	TAISHAN
JINGAN	SANBEIMEN	WANZAI (ZHUHAI)
JIUJIANG (Nanhai)	SANBU	XIANGZHOU
JIUZHOU	SANRONG	XIAOLAN (SHI QI)
KAIPING	SANSHAN	XINFENG
KOMING	SANSHUI	XINHUI

XINTANG	YUNFU	ZHOUTOUZUI
XIUHUI	ZHANJIANG	ZHUHAI
YANGJIANG	ZHAOQING	ZHUHAI PORT
YANTIAN	ZHONGSHAN	(GAOLAN)

f) Provincia de Guangxi:

BEIHAI	GUILIN	QINZHOU
FANGCHENG	LIUZHOU	WUZHOU
GUIGANG	NANNING	

g) Provincia de Guizhou:

GUIYANG

h) Provincia de Hainan:

BASUO	HAIKOU	YANGPU
HAIAN	SANYA	

i) Provincia de Hebei:

QINHUANGDAO	SHIJIAZHUANG	TANGSHAN
-------------	--------------	----------

j) Provincia de Heilongjiang:

HARBIN

JIAMUSI

MUDANJIANG

k) Provincia de Henan:

CHINGYUAN

LUOYANG

ZHENPING

KAIFENG

SHANGQIU

LANSHAN

ZHENGZHOU

l) Provincia de Hong Kong:

HONG KONG

m) Provincia de Hubei:

HANKOU

TONGSHEN

YI CHANG

HUANG SHI

WUHAN

SHASHI

XIAOGAN

n) Provincia de Hunan:

CHANGSHA	HENGYANG	PINGZHOU
CHEN LIAN JI	NANKENG	YUEYANG

o) Inner Mongolia:

EREN	HOHHOT
ERLIAN	MANZHOULI

p) Provincia de Jiangsu:

BAOYING	KUNSHAN	WUXI
CHANGSHU	LIANYUNGANG	XUZHOU
CHANGZHOU	NANJING	YANGZHOU
CHUANGSHA	NANTONG	YIXING
FENGXIAN	PUDONG	ZHANGJIAGANG
GAOYOU	RUDONG	ZHANGJIAKOU
HONGKOU	SUZHOU	ZHENJIANG
JIANGYIN	TAICANG	
JINGJIANG	WUJIANG	

q) Provincia de Jiangxi:

JIUJIANG

NANCHANG

r) Provincia de Jilin:

CHANGCHUN

TUMEN

s) Provincia de Liaoning:

DALIAN

JINZHOU

YINGKOU

DANDONG

SHENYANG

t) Provincia de Ningxia:

YINCHUAN

u) Provincia de Qinghai:

XINING



aa) Tianjin

TANGGU

TIANJIN

XINGANG

bb) Provincia de Xinjiang:

URUMQI

WULUMUQI

cc) Provincia de Yunnan:

KUNMING

dd) Provincia de Zhejiang:

DACHEN

JINGHUA

TAIZHOU

FENGHUA

LINBAI

TONGLU

HAIMEN

NINGBO

WENZHOU

HAINING

PUQI

WUMEN

HANGZHOU

QUZHOU

XIAOSHAN

JIAOJIANG

RUIAN

ZHOUSH

JIAXING

SHAOXING

## **2. Procedimientos Locales de Internación:**

Al igual que para el transporte aéreo, en Hong Kong es posible utilizar el método del ACCS para la internación y nacionalización de mercancía, esta vez bajo la figura del Terminal de Carga Marina de Hong Kong.

Para poder internar las mercancías, es necesario contar con documentos de soporte para el control de la Aduana en la RP China , que dependerán y variarán según el producto a internar.

### **Trasbordos**

De acuerdo a las Leyes de Hong Kong<sup>12</sup> y sus legislaciones subsidiarias, los importadores deben presentar la licencia de trasbordo de las cargas exportadas o importadas, según sea el caso, especialmente cuando la carga se trate de artículos como discos de patrones ópticos y equipos reproductores de cualquier índole. El importador debe extender una notificación de trasbordo de la carga a la Oficina de Licencias, Comisión de Aduanas, antes de su importación.

---

12. "Laws of Hong Kong", Chapter 60. Leyes de Hong Kong, capítulo 60.

De acuerdo a las “Leyes de Hong Kong”, la carga importada corresponde a la siguiente:

Carga de trasbordo es toda aquel artículo importado que,

- a. es consignada por medio del conocimiento de embarque o guía aérea desde un lugar fuera de Hong Kong a otro lugar fuera de Hong Kong; y
- b. es o será removido desde el buque, avión o vehículo en el cual fue importado y vuelve al mismo buque, avión o vehículo o es transferido a otro buque, avión o vehículo antes de ser exportado; si éste es o será transferido directamente entre dichos buques, aviones o vehículos o, si éste es o será desembarcado in Hong Kong antes de su importación y almacenamiento, estando pendiente su exportación.

El llenado de las notificaciones, detalles e información de éstas, así como también los documentos de respaldo que deben presentarse, dependerán de la carga de que se trate.

### 3. Precios de los Fletes:

La RP China desde el año pasado consume más del 20% del cobre del mundo superando con creces a EE.UU. Con respecto a nuestro país, en el año 2003, se exportaron a RP China un total de 228 productos a través de 432 empresas; donde los envíos de mayor crecimiento durante el 2003 fueron Cobre para el afino con un alza de 431,8%%, seguidos por minerales de cobre y sus concentrados con 100,3% y finalmente desperdicios y desechos de cobre con un alza del 72,3%.<sup>13</sup>

Sin embargo este aumento de la demanda de RP China de todos los productos, no sucedió sólo en Chile, sino que también en muchos países del mundo lo que provocó un aumento de la demanda de fletes en todo el mundo. En términos económicos sabemos que el precio de los fletes marítimos se determina por las curvas de oferta y demanda y este aumento de demanda de RP China , además de otros factores como el alza en el precio del petróleo, han provocado que aumenten los precios de los fletes marítimos.

Para los exportadores nacionales, además del costo de los fletes, el tiempo de tránsito desde nuestro país, representa una debilidad debido a la lejanía de nuestro país con las principales potencias mundiales.

---

13. Documento "Relaciones Comerciales entre Chile y China: Lo que Recién Comienza" de Francisco Garcés, Director del centro de Economía Internacional LIBERTAD Y DESARROLLO.

Es así como tenemos que, por tipo de nave, éstos han sido los cambios en los precios;<sup>14</sup>

- El costo de arriendo diario de las naves petroleras se incrementó en promedio un 90% el año 2003.

- En el caso de la flota de los buques Bulk Carrier que transportan cargas sólidas a granel, ésta creció en un 2,5% y la su demanda lo hizo en un 11% impulsada mayoritariamente por los requerimientos chinos de acero y mineral de hierro, los cuales aumentaron en un cincuenta y treinta y tres por ciento respectivamente con respecto último año, lo que representa un aumento de la demanda de dichos buques en este mercado de un setenta por ciento.

- Los buques del tipo PANAMAX cambió de un promedio diario de US\$8.000 en el año 2002, a US\$20.300 en el siguiente, lo que ha ocasionado que en la actualidad se llegue a valores diarios de US\$50.000 por día.

- Los barcos CAPESIZE encargados de transportar carga a granel, tuvieron una diferencia de US\$22.800 en el mismo período, en los valores diarios. El valor a Marzo de 2004 fue de US\$76.000 por día. El arriendo diario de naves graneleras subió, en promedio, un 350% durante los últimos 18 meses.

---

14. Tarifas presentadas en el Documento "Transporte Marítimo Internacional el 2003 y proyecciones para el presente año" de la Asociación Nacional de Armadores A.G.

- Para los buques portacontenedores, el precio de arriendo de naves aumentó entre un 35% y 85% como promedio, siendo mayor el incremento en las naves de más capacidad de contenedores, mientras los fletes se reajustaron como promedio sólo en un 20% el 2003. La flota de los portacontenedores creció un 8% y su demanda lo hizo en un 12%, siendo también RP China el principal actor en este mercado con un crecimiento de un 35% respecto al año anterior. Este mismo mercado se ha visto también afectado por una demanda creciente de transporte en contenedores de cargas que antes era realizado a granel. La razón de este cambio ha sido principalmente el explosivo incremento de los costos de este último tipo de naves, incremento que no ha sido igual en las naves portacontenedores, ya que sus reajustes en los precios han presentado una menor intensidad, transformándolas en una atractiva oferta para esta clase de mercancías. En el 2004, la flota de naves porta contenedores ha continuado con su acelerado crecimiento, lo que prevee una aumento en 600.000 TEU en la capacidad de transporte, lo cual podrá ser confirmado en el final de este año.

- Dentro de las naves que están en construcción en los astilleros, encontramos un importante número de naves del tipo POST PANAMAX que corresponden a las más recientes generaciones de buques portacontenedores de un tamaño de tal magnitud que no caben por el Canal de Panamá. Tomando como referencia el arriendo diario de uno de estos buques de tres mil

toneladas, su variación fue de un 187% entre el 2002 al 2003 (US\$11.500 el 2002, a US\$21.500 el 2003). Actualmente el arriendo de las naves POST PANAMAX llega a US\$ 32.000, y aún cuando pudiese pensarse que ese incremento es demasiado elevado, sustenta una ventaja y es que comparado con una nave PANAMAX, los POST PANAMAX presenta una ventaja de US\$ 27 menos por contenedor por viaje entre América del Norte y Asia, porque por ejemplo, en ocho buques post-panamax necesarios para un servicio regular este-oeste, el costo marginal de transportar un contenedor es mínimo.<sup>15</sup>

- Asimismo, también en otro tipo de naves, sus mercados han sufrido variaciones en sus precios. Este es el caso de las naves quimiqueras que han visto un crecimiento en su flota en un seis por ciento y un diez por ciento en su demanda, con relación al año 2003.

Por otro lado, sumado a los costos de fletes, el exportador de considerar otros costos asociados y sus aumentos, como es el caso del alza que han sufrido costos como los del petróleo, costo del acero, peajes marítimos, contenedores y seguros marítimos.

---

15. Compañía Sudamericana de Vapores.

Asimismo, se debe considerar el “costo asociado con la implementación del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias” (Código PBIP), que fue acogido por la Organización Marítima Internacional (OMI) a fines del 2002, como una respuesta del sector marítimo ante los atentados terroristas ocurridos en septiembre del 2001, contra estados Unidos. <sup>16</sup>

### **Tendencias relativas a los precios de los fletes.**

La RP China, al venir creciendo y consumiendo a una tasa que bordea el nueve por ciento durante los últimos años, hoy en día está demandando un cuarenta y cuatro por ciento del transporte marítimo mundial, aproximadamente, dejando los envíos nacionales a los mercados exteriores y los de todo el mundo, frente a una situación de tarifas muy altas en los fletes o, sencillamente, sin ellos.

La gran demanda de los chinos impactó fuertemente el transporte marítimo, provocó escasez de buques, retrasos en el comercio y alza en el precio de los fletes, en los cuales también ha incidido la depreciación del dólar con respecto al Yen, del Won y Euro; y el aumento del precio del petróleo.<sup>17</sup>

---

16. Documento “Transporte Marítimo Internacional el 2003 y proyecciones para el presente año” de la Asociación Nacional de Armadores A.G.

17. Fundación Mar de Chile.

Lo anterior fue, es y podría seguir poniendo en una compleja situación a los empresarios y, principalmente, a las pequeñas y medianas empresas, que pueden no acceder a al mismo poder negociador con los transportistas debido a su tamaño y limitados recursos financieros.

Las tarifas de los fletes hacia la RP China pasaron de US\$ 30 a 60 por tonelada y siguieron aumentando por la gran necesidad de movilizar los bienes, haciendo reaccionar el precio de los productos de manera muy fuerte, incluyendo el acero y sus materias primas.<sup>18</sup>

Para ello el programa económico de RP China para disminuir la inflación en el ámbito nacional ha tenido el efecto de controlar los precios de transporte marítimo, sin embargo la preocupación es si la disminución de los costos de transporte será breve o durará el tiempo suficiente para afectar los precios que los consumidores pagan por una amplia gama de bienes desde la ropa hasta autos.

---

18. Pronunciamiento con Respecto al "flete" de Ernesto Escobar, Gerente Comercial de la Siderúrgica Huachipato.

*“Esta crisis en el transporte podría tener salida únicamente con un ajuste de mercado de las empresas chilenas exportadoras, ya que se prevé que dicha crisis y el alza de los fletes no se revertirá sino hasta dos años más, lo que se demoran en construirse los nuevos barcos que están en los astilleros, para compensar la demanda que se ha generado.”<sup>19</sup>*

#### **4. Actores Locales en Transporte:**

Nuestro país, ad portas de firmar un tratado de libre comercio con RP China, ya cuenta con mecanismos y servicios que faciliten el comercio entre ambas naciones.

Uno de los actores corresponde a la Asociación Nacional de Armadores A.G., quienes han debido adecuarse a la demanda de buques con cambios de rutas en todos los puertos.

Asimismo, la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI) es una empresa chilena que ha operado en el servicio de transporte marítimo desde 1930.

---

19. Palabras de Ernesto Edwards, presidente de la Empresa Portuaria San Antonio, para la Fundación Mar de Chile.

Para el mercado Chino, la empresa ha instaurado recientemente oficinas en Shanghai y Hong Kong, lo que les otorga una presencia más directa en ese mercado; además de considerar que es la única naviera que tiene dos salidas a la semana desde esta zona del pacífico con destino a RP China .\*

Por otra parte nos encontramos con la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV). Esta compañía ha sido sin duda uno de los actores más importantes en materia de transporte hacia la RP China.

En 2003, este país consumió más de la mitad de la producción mundial de cemento y un 17% del cobre de CODELCO. CSAV es una de las empresas que enfrentó dicho consumo, encabezando el crecimiento de las navieras en el mundo y hoy es la 17 a escala mundial en capacidad.

Durante el 2002 a través de CSAV se exportaron a RP China US\$ 5.870 mil y en el 2003 US\$ 14.520 mil.

Para responder a las necesidades de los importadores y exportadores de Chile y el mundo, de contar con un servicio de transporte que les permitiese estar conectados con el norte de Asia, CSAV compró NORASIA, empresa china de transporte que provee servicios navieros desde y hacia Japón, RP China, Corea y otras naciones. De esa compra, nació la CSAV Group China Shipping Co., Ltd, que es una subsidiaria de CSAV en el mundo. Con esta adquisición la

compañía pone a disposición de los exportadores e importadores los servicios de transporte en RP China contando con más de 360 empleados en todo el país (Ver Anexo 2)

Por otra parte y considerando la posibilidad de importar productos desde RP China por vía marítima, es posible mencionar a la compañía JAS FORWARDING (HK) LIMITED de Hong Kong, que tiene sucursal en Santiago de Chile bajo el nombre de Jas Forwarding (Chile) Ltda.

Esta compañía opera actualmente con empresas nacionales que importan productos desde RP China, en conjunto con la compañía de transportes KAWASAKI KISEN KAISH.

De la misma manera, se cuenta con la presencia de COSCO CHILE S.A., filial de la empresa china COSCO Logistics. Esta compañía naviera presta servicios que van desde el transporte de las mercancías hasta cubrir las operaciones en los terminales portuarios.

## **5. Tendencias y sus consideraciones en el Transporte Marítimo**

A la celulosa, los cambios en el transporte marítimo, aún no le impacta, ya que son grandes empresas que hacen contratos anuales a un precio fijo y la aseguran el espacio dentro de los buques con antelación. Sin embargo, "seguro que tendrá efectos cuando haga el recontrato".

Aún cuando los cambios afecten a cuantos deseen realizar sus envíos a RP China, distinto es el caso de un exportador de madera aserrada que manda una carga cada cuatro meses, porque "ellos están pagando entre 40 y 100% más que el año pasado".<sup>20</sup>

En el caso de los pesqueros, el gerente general de la Sociedad Nacional de Pesca, Cristián Jara, ha señalado que los más afectados con los cambios en el transporte marítimo son aquellas empresas que venden con menor valor agregado, como los exportadores de harina de pescado, ya que el precio de venta por tonelada es más barato y envían grandes volúmenes, lo que implica que el precio del flete es más relevante en el precio de venta.<sup>21</sup>

Más que el alza de los precios de fletes, hay empresas preocupadas por la inestabilidad en la reserva de los espacios, como es el caso de la pesquera Ralún, que exporta conservas y congelados de marisco a Hong Kong y Europa. El problema principal se suscita al tener que dar fechas al cliente de cuándo van a llegar los productos por la escasez y demoras en los puertos, lo que provoca una incertidumbre a los exportadores porque ello no da garantías al pago de los embarques.

---

20. Palabras de José Ignacio Letamendi, Presidente de la Corporación Nacional de la madera para Fundación Mar de Chile.

21. Apreciación de Cristian Jara, Gerente general de la Sociedad Nacional de Pesca, para Fundación Mar de Chile.

Las apreciaciones anteriores fueron presentadas bajo la base de las cifras reales que presentaron los cambios en el transporte marítimo que nos señalan que en el mundo la demanda total de toneladas métricas en el año 2003 fue de un 9.5%, y el crecimiento de la flota mundial fue de un 3.9%. Lo anterior nos demuestra la escasez de transporte al haber crecido la demanda de éste por sobre el doble de la oferta.

Por naves, éste fue el comportamiento<sup>22</sup>:

TIPO NAVE	CRECIMIENTO DDA	CRECIMIENTO FLOTA
Petrolero	7,5%	2,5%
Granelero	11,0%	2,8%
Porta contenedores	12,0%	8,0%

Conscientes de la necesidad de transporte, ya se han realizado las órdenes de nuevas construcciones por 105 millones de toneladas de peso muerto (DWT), las cuales superan ampliamente a las que se tenían los años anteriores. Dicha ordenes están representadas principalmente por buques tanque, portacontenedores en menor medida a y mucho menos en graneleros.<sup>23</sup>

---

22 y 23. Documento "Transporte Marítimo Internacional el 2003 y proyecciones para el presente año" de la Asociación Nacional de Armadores A.G.

## TRANSPORTE INTERNO

Cuando las mercancías ya han ingresado al país, es importante tener en cuenta las distintas alternativas de transporte interno que existen y buen conocimiento de las distintas opciones al alcance, tanto de los transportistas como de las vías y medios de acceso a los puntos de destino de las mercancías.

Los diversos medios de transporte cuentan con distintas peculiaridades que hacen importante cierto conocimiento previo de los mismos para evitar, posteriormente, sorpresas desagradables. Por ejemplo, el proceso de liberalización que está experimentando la RP China hace que, en algunos casos, haya que tener muy en cuenta las trabas burocráticas que puedan surgir; aunque, en otros casos, el Estado no intervendrá en absoluto en todo el proceso. Se debe considerar, asimismo, el desigual desarrollo de la infraestructura de transportes en el país; así, dichas infraestructuras en el Este de la RP China, sobre todo el corredor Beijing- Shanghai-Guangzhou, están mucho más desarrolladas que en el Oeste.

Para comprender de mejor manera esta situación, se exponen de forma breve algunas características, ventajas y desventajas de los distintos vías de transporte<sup>24</sup>:

---

<sup>24</sup>[www.business-in-asia.com](http://www.business-in-asia.com). Consultar Anexo 4.

## Tren

El sistema de ferrocarriles en RP China está considerado como un monopolio estatal, si bien algunos operadores extranjeros han comenzado a ofrecer sus servicios utilizando las vías ya existentes. Esto se traduce en una mejora de los precios que, ya de por sí, eran los más baratos. Además, la red se encuentra en buenas condiciones y es amplia, dado que todas las ciudades importantes tienen estación de tren y en los últimos dos años se han abierto nuevas. Pero este medio de transporte tiene ciertos inconvenientes, que han hecho buscar medios alternativos para movilizar las mercancías:

- Daños en la mercancía: la mayoría de estos daños ocurren cuando los bienes han llegado a su destino y se trasladan del vagón de carga al camión que los llevará a su destino final; aunque este riesgo puede verse reducido si se emplean containers en lugar de los mencionados vagones de carga.

- Retrasos: principalmente ocasionados por temas burocráticos. En las rutas menos frecuentadas se suele establecer, en lugar de un día señalado, un margen de una semana para la entrega, mientras que en las rutas más saturadas, este margen suele estar en cuatro días. Velocidad: se estima que los trenes deberían recorrer 250 km por día; cuando la velocidad a la que viajan es inferior a los 10 km por hora, el trayecto recorrido es inferior al estimado, lo cual ocasiona retrasos en la fecha de entrega.

- Falta de información: una vez que la mercancía se ha depositado para ser transportada, el propietario de la misma carece de información relativa a si ha sido puesta en circulación, por donde va; incluso, es frecuente que no se le notifique la llegada a su destino.

- Requisitos de reserva: anteriormente había que hacer la reserva para el transporte con un mes de antelación, si bien este tiempo se ha visto reducido en dos semanas, a cambio de establecer un mínimo de diez toneladas por orden de embarque.

- Flexibilidad de la ruta: lógicamente, éste no es un medio de transporte puerta a puerta, y los últimos kilómetros entre la estación de trenes y el punto final, tienen que ser cubiertos.

### **Transporte por tren en container privado**

Esta variación sobre el transporte por ferrocarril ordinario ofrece una serie de ventajas en términos de reducción de tiempos:

- Planificación: gracias a estar planificada la entrega de los bienes, estos dejan el punto de partida en la fecha establecida; y al estar fijada la ruta que deben cubrir, no están sometidos a los retrasos originados por la recogida o depósito de mercancías en ruta.

- Despacho de aduanas: para los bienes importados, el tiempo empleado en recoger la mercancía se reduce de una semana a uno o dos días.
- Reducción del riesgo de hurto: una vez que se ha depositado el container en el tren, este no puede ser abierto hasta que sea descargado.
- Servicios especializados: tales como containers refrigerados.

## **Carretera**

Con el descenso en el número de transportes realizados por tren, el transporte por carretera ha experimentado un boom en los últimos cinco años, a pesar de que el estado de las carreteras no es bueno; si bien, desde mediados de los 90 se están construyendo vías de “primera clase” en las zonas costeras y autopistas que unen las grandes ciudades del Delta del Yangtze, Sichuan y el Noreste de RP China

Debido a la falta de organización, las licencias y permisos para el transporte son obtenidos de manera local, lo que se traduce en que, realmente, no hay empresas que cubran todo el territorio nacional; aunque el transporte de larga distancia es un caso distinto, ya que es más difícil de controlar. Esto se ha visto reflejado en la proliferación de compañías que cubren rutas entre ciudades muy distantes y, con el aumento de la competencia, se ha incentivado la

reducción de precios y de tiempos de entrega; especialmente a lo largo del corredor Pekín- Shanghai-Guangzhou.

## **Barco**

Dentro de esta categoría se incluye tanto el transporte por mar como por río, ya que los dos ríos más importantes de RP China , el río Yangtze y el río Perla, son navegables. Este tipo de transporte se caracteriza por ser barato (aproximadamente el mismo precio por kilómetro que en tren); por ser seguro, ya que no es tarea fácil abordar un barco, y por la facilidad de reservas, dado que no es un medio tan saturado como pueden ser el transporte por ferrocarril.

Por el contrario, las infraestructuras de los puertos no son las más adecuadas y los canales del río no siempre están preparados para el paso de barcos, lo que obliga a que, a menudo, se tengan que utilizar otros medios acuáticos; haciendo del tren o el camión fórmulas más rápidas para el transporte de mercancías.

## **Avión**

El transporte aéreo de mercancías puede suponer un coste efectivo en el caso de la importación de elementos manufacturados que, posteriormente, serán empleados en la fabricación de otros artículos, y en el caso de bienes con una tarifa aduanera baja; así como en la exportación de determinados productos finales. Sin embargo, para los transportes dentro de RP China no suele emplearse este medio, ya que, por ejemplo, los camiones pueden cubrir la mayor parte de las rutas con algún día más de los que se emplearían por avión, pero con un coste sustancialmente inferior.

En definitiva, y como ya se ha mencionado anteriormente, la importancia de un factor como el transporte hace necesaria una profunda investigación previa de las distintas opciones al alcance. Aunque no se debe olvidar que la entrada de RP China en la OMC y la consiguiente liberalización de los servicios de logística y transporte hacen que, con la aparición de agentes y compañías especializadas, se vea facilitada esta tarea.

## **BARRERAS PARAARANCELARIAS**

## GENERALIDADES

Las barreras no arancelarias, también llamadas paraarancelarias, y en el inglés *non tariff barriers*, son dificultades u obstáculos a la internación de un producto.

Para los productores chilenos los problemas más serios en el campo de las barreras no arancelarias son las prácticas que discriminan los productos nacionales, controladas directa o indirectamente por el gobierno.

Según el Catastro Nacional de Barreras externas al comercio<sup>25</sup>, las barreras se agrupan en distintas categorías, las que serán desarrolladas a continuación para dilucidar cuáles de ellas corresponden a las barreras chinas a los productos chilenos.

---

25. Documento "Tercer Catastro Nacional sobre Barreras externas al comercio 2002" del Ministerio de Economía.

## **I. BARRERAS PARAARANCELARIAS**

La RP China impone grandes restricciones al volumen de sus importaciones sea a través de medidas arancelarias como no arancelarias. Sin embargo, la RP China ha realizado una serie de compromisos desde que ingresó a la Organización Mundial del Comercio y demostrado una actitud de apertura. Dentro de éstos, el compromiso de publicar una directriz sobre procedimientos y trámites para el ingreso de mercaderías a su territorio aun no se ha concretado.

### **1. ARANCELES ALTOS**

Aun cuando el compromiso ante la OMC fue el reducir las barreras no arancelarias al 2005, la RP China mantiene restricciones importantes a las importaciones mediante medidas arancelarias y no arancelarias, aplicando por ejemplo aún altos impuestos de exportación a 47 productos, como crías de anguila, langostinos, castañas, lana, tungsteno, pieles de oveja, benceno, antimonio, cinc, cobre, níquel y seda, entre otros. La base imponible es el valor FOB de la mercancía. Los tipos aplicables oscilan entre un 10% y un 100%.<sup>26</sup>

---

26. [www.wto.org](http://www.wto.org) Organización Mundial De Comercio

## **2. CONTROLES CAMBIARIOS**

Debido al crecimiento de la RP China, este país ha ido acumulando importantes reservas internacionales en el último tiempo. Sin embargo, aún implementando estas medidas RP China ha sufrido ante la presencia de inflación, lo que sugiere que existen grandes desequilibrios en el tipo de cambio real, y la acumulación de reservas es no ha sido idealmente consistente con un fuerte aumento en la demanda por dinero.

Ante esta situación, el mundo está pidiendo que se liberalice el tipo de cambio, y esto también porque las presiones políticas para proteger industrias que pierden competitividad relativa existen en todas partes, incluso en la gran RP China

## **3. BARRERA CULTURAL**

Cuando el mercado al que se quiere acceder con vuestros productos y servicios corresponde a la RP China, se debe contemplar el hacer un seguimiento permanente y tener mucha paciencia para negociar. En este país y en todo el mundo, muchas veces la barrera que dificulta el comercio entre los países es el aspecto cultural, y esto básicamente porque los productores no

conocen o pasan por alto este aspecto que, al menos en la RP China, tiene una relevancia fundamental por el grado de importancia que las tradiciones y costumbres tienen en su población.

El mejor ejemplo para ello el caso de la leche. Los productores y/o exportadores de leche que quisiesen realizar envíos de este producto se encontrarían con que en la RP China existe una barrera cultural al consumo de leche. Esto se da porque el “pueblo chino no emplea lácteos en su cocina tradicional”<sup>27</sup> y existe una alta intolerancia a la lactosa.

Ante esta situación se recomienda a las empresas nacionales el centrar sus esfuerzos en lanzar productos de fácil digestión orientados a la población joven y urbana, estrategia que ya han implementado empresas de otros países para acceder de mejor forma al mercado.

En un aspecto más macroeconómico, la ideal consistiría en que ambos gobiernos, en busca de una mejor integración económica, adoptaran medidas que eliminaran o disminuyeran estas barreras por medio de programas de consumo, o instauración de Agregadurías Comerciales en la RP China con expertos en los distintos temas y productos.<sup>28</sup>

---

27. Profesora Bing Han Zhao, Asignatura Idioma y Cultura China.

28. Consulado General y Centro de Promoción Argentina en Shanghai

#### 4. CUOTAS

Dentro de las más tradicionales medidas no arancelarias que se aplican en la RP China, es posible encontrarse con las cuotas de importación y exportación. Este aspecto resulta relevante al considerar el nivel de aplicación de éstas, y que son el resultado de complejas negociaciones entre el gobierno central, los ministerios, las corporaciones estatales y las compañías comercializadoras.

Debido a la naturaleza productora de la población china y la abundancia de dotaciones de recursos para determinados productos, en la RP China dos de los productos más afectados en la oferta exportable chilena son los Fertilizantes y la Lana fina, sujetos a cuotas de importación.

Sin embargo, con el pesar de los importadores nacionales, en el sistema de comercio exterior chino existen no sólo cuotas de importación, sino también de exportación, como también cuotas de importación acompañadas de licencias de importación.

a) En primer lugar, los productos que requieren *cuotas y licencias* de importación corresponden a cien de ellos, insertos en un total de 15 categorías entre las cuales se contemplan:

- Vehículos automóviles, sus partes y piezas.
- Motocicletas, sus partes y piezas.
- Televisores.
- Radios, grabadoras y sus piezas principales.
- Frigoríficos y compresores.
- Lavadoras.
- Vídeos y sus piezas principales.
- Cámaras fotográficas.
- Relojes.
- Aparatos de aire acondicionado y compresores.
- Grabadores de cassettes.
- Elevadores.
- Microscopios.
- Maquinaria para el hilado, estiado, texturado.

Estas categorías son controladas por la Oficina Nacional de Importación y Exportación de Productos Electromecánicos.

b) En las *cuotas de exportación* existen dos tipos de cuotas. El sistema de éstas se realiza mediante la convocatoria de concursos que permiten a las empresas hacer ofertas por sus productos para obtener permisos de exportación e importación.

El primer tipo de cuota de exportación es impuesta por países extranjeros, y corresponden a los acuerdos firmados entre el gobierno chino y algunos gobiernos extranjeros, como los de Estados Unidos y la Unión Europea, para controlar la exportación de productos sensibles como los textiles o los juguetes.

El segundo tipo de cuotas a la importación corresponde a las que imponen las autoridades chinas. Éstas son cuotas internas, que se aplica a algunos productos de gran demanda interna cuando el gobierno juzga necesario regular la oferta para controlar el precio. Un ejemplo típico es la exportación de alimentos al mercado de Hong Kong desde la provincia de Guangdong.

c) Para las cuotas de importación se tienen dos tipos de categorías que están sometidos a cuota de importación, las materias primas y bienes de consumo y los aparatos electromecánicos.

La Comisión de Planificación Estatal fija los productos sujetos a cuota de importación y el MOFTEC es el encargado de controlar la importación de los 200 productos insertos en 16 categorías, las cuales corresponden entre otras a las siguientes:

- Derivados del petróleo.
- Lana.
- Fibras de poliéster.
- Caucho.
- Azúcar.
- Fertilizantes.
- Tabacos.
- Algodón.
- Licores.
- Películas fotográficas.

Además de los productos mencionados, hay ciertos productos objeto de cuotas de importación o exportación. Si se trata de diferentes provincias o diferentes importadores o exportadores también se requiere diferente tipo de autorización.

El proceso y normas para solicitar y concursar para la obtención de cuotas, son procedimientos complicados y el contar con la ayuda de algún experto o entendido en la materia para elaborar y realizar el seguimiento de la solicitud, es lo más recomendable.

## **5. CERTIFICACIÓN DE ETIQUETADO**

Existe una normativa que reglamenta el etiquetado de alimentos y bebidas importadas a la RP China. Para conseguir el permiso y la certificación del uso de los etiquetados importados se deben realizar complejos procedimientos en las instituciones pertinentes y que pueden demorar meses en saldarse.

Las exigencias más comunes para nuestro país son las relacionadas con los alimentos congelados y en conserva, así como también el vino embotellado, entre otros productos exportados a la RP China.

Para conocer con más detalle las exigencias sobre etiquetado, a continuación se presenta un extracto de la Normativa sobre el Etiquetado en RP China.<sup>29</sup>

## **Medidas Administrativas concernientes al etiquetado de productos alimentarios para la importación y/o exportación**

### Capítulo I

#### Aspectos Generales

Artículo 1: Estas Medidas han sido elaboradas con el fin de reforzar el control del etiquetado de los productos alimentarios para la importación y/o exportación y garantizar la calidad de dichos productos, a tenor de lo dispuesto en la “Ley de Inspección para las Mercancías de Importación y Exportación de la R.P. China”, sus artículos de implementación y la reglamentación comprendida en la “Ley de Higiene para Productos Alimentarios”.

Artículo 2: Como etiquetado de productos alimentarios se entiende por aquellos textos, gráficos, símbolos e indicaciones que aparezcan en los envases previo embalaje de los productos alimentarios.

---

29. Ver ampliación en el Anexo 5

Artículo 3: Estas Medidas conciernen al proceso de verificación y al de inspección del etiquetado previo embalaje de los productos alimentarios para la importación y/o exportación (referidos en adelante como productos alimentarios para la importación y/o exportación)

Artículo 4: La Administración Estatal de Inspección de Entradas y Salidas y Cuarentena (referida en adelante como “Administración Estatal de Inspección y Cuarentena”) es la encargada de la gestión en todo el país del etiquetado de los productos alimentarios para la importación y/o exportación, tiene además la responsabilidad de verificar, aprobar, y emitir los certificados para el etiquetado de los productos alimentarios. La Administración Estatal de Inspección y Cuarentena ha designado a varias instituciones (referidas en adelante como “instituciones de inspección y cuarentena designadas”) las cuales se encargarán de la primera evaluación e inspección del etiquetado de los productos alimentarios.

Artículo 5: Para poder obtener el “Certificado de Verificación del Etiquetado de Productos de Alimentación para la Importación y/o Exportación” se tendrá que pasar por un proceso de verificación del etiquetado.

## Capítulo II

### **Verificación del Etiquetado**

Artículo 6: Los comercializadores o agentes de los productos alimentarios para la importación y/o exportación tendrán que solicitar la verificación del etiquetado de dichos productos ante las entidades de inspección y cuarentena designadas, previa a cualquier gestión de importación o exportación.

Artículo 7: Al solicitar la verificación del etiquetado de los productos alimentarios, se deberá proporcionar la siguiente documentación:

- Solicitud para la verificación del etiquetado del producto alimentario.
- Documentación certificando las especificaciones del diseño y la idoneidad del Etiquetado.
- Información explicativa acerca del contenido del etiquetado.
- Reglamentación correspondiente al país (o región) importador en materia de etiquetado para productos alimentarios
- Seis muestras del etiquetado. En caso de imposibilidad se podrá presentar en su defecto fotos vigentes del etiquetado.
- Otros documentos necesarios.

Artículo 8: Se podrá agrupar en una sola solicitud de verificación del etiquetado de productos alimentarios para la importación y/o exportación

aquellos productos que correspondan a una variedad y elaboración similares, aunque la forma y medidas del envase sean distintas.

Artículo 9: En el momento de solicitar la verificación del etiquetado del producto alimentario se tendrá que facilitar también la muestra correspondiente para su inspección. Las muestras tendrán que ser representativas, y satisfacer los requisitos de la verificación del etiquetado.

Artículo 10: Las entidades designadas para la inspección y cuarentena se encargarán de procesar la solicitud de verificación del etiquetado del producto alimentario de importación y /o exportación así como de preparar una primera revisión de acuerdo a lo estipulado en la reglamentación correspondiente. Finalizado el proceso de la primera revisión, los resultados de la misma conjuntamente con la documentación de la solicitud deberán ser presentados a la Administración Estatal de Inspección y Cuarentena para su aprobación.

La inspección de la composición de nutrientes así como la evaluación de eficacia serán llevadas a cabo por los laboratorios designados por la Administración Estatal de Inspección y Cuarentena.

Artículo 11: Serán sujetos a verificación los siguientes aspectos del contenido del etiquetado de los productos alimentarios para la importación y/o exportación: Formato, diseño, autenticidad y precisión de la información relativa a la calidad descrita en el etiquetado.

Los productos alimentarios para la importación deberán llevar un etiquetado en chino (que respete la veracidad) del etiquetado original.

Artículo 12: La verificación del etiquetado de los productos alimentarios para la importación se realizará en concordancia con las leyes, reglamentos, normativas y requisitos del estándar de la R.P. China; la verificación del etiquetado de los productos alimentarios para la exportación se ceñirá a las leyes, reglamentos y requisitos del estándar del país importador.

Artículo 13: La Administración Estatal de Inspección y Cuarentena expedirá un “Certificado de Verificación del Etiquetado de los Productos Alimentarios para la Importación y/o Exportación” para certificar el cumplimiento de los requisitos de la verificación.

La Administración Estatal de Inspección y Cuarentena hará pública la lista de productos alimentarios que hayan obtenido dicho Certificado de Verificación.

### Capítulo III

#### **Inspección del Etiquetado**

Artículo 14: La persona encargada de gestionar la solicitud de inspección para los productos alimentarios para la importación y/o exportación deberá presentar en el momento de iniciar sus gestiones el “Certificado de Verificación del Etiquetado de los Productos Alimentarios para la Importación y Exportación”. En caso contrario, las instituciones de inspección y cuarentena denegarán dicha solicitud.

Artículo 15: En el momento de realizar la inspección práctica de los productos alimentarios para la importación y/o exportación, las entidades de inspección y cuarentena inspeccionarán también los datos indicados en el etiquetado de los mismos. Se evaluará la conformidad del producto según los resultados del análisis de estas dos informaciones.

Artículo 16: La inspección del etiquetado de los productos alimentarios para la importación y/o exportación comprende la comprobación de los siguientes puntos:

- Que el etiquetado de los productos alimentarios presentado para inspección sea el previamente verificado;

- Que el contenido indicado en el etiquetado de los productos alimentarios corresponda exactamente al contenido del producto;
- Que el etiquetado de los productos alimentarios para la importación y/o exportación sea adecuado al país de destino.
- Según la Administración Estatal de Inspección y Cuarentena de la RP China, este artículo se entiende como que todas las especificaciones o textos en idioma extranjero que figuren en el etiquetado deberán de ser traducidos al idioma chino y figurar en el etiquetado.

Artículo 17: No se permitirá la venta de aquellos productos alimentarios de importación y no se permitirá la exportación de aquellos productos alimentarios cuyo etiquetado no esté conforme con los procesos de verificación y aprobación.

#### Capítulo IV

#### **Disposiciones Adicionales**

Artículo 18: Como “productos alimentarios previo embalaje” mencionados en estas Medidas se entiende por aquellos productos alimentarios envasados, previo embalaje, y listos para ser entregados al consumidor.

Artículo 19: Se penalizará la infracción de estas Medidas siguiendo lo estipulado en las leyes y reglamentos correspondientes.

Artículo 20: La Administración Estatal de Inspección y Cuarentena se reserva el derecho de interpretación de estas Medidas.

## **6. MEDIDAS SANITARIAS Y FITOSANITARIAS**

Para nuestro país, las medidas sanitarias afectan principalmente uva de mesa, y esto es debido fundamentalmente a la mosca de la fruta.

Chile no ha sido clasificado como país libre de la “mosca de la fruta”, siendo que puede exhibir esa condición.

Corea del Sur reconoció a Chile como país libre de la mosca de la fruta en diciembre de 1998, y aún cuando puede exhibir esta condición esta condición, China aún no lo reconoce y existe una prohibición de ingreso de la uva de mesa producida de la IV Región del país al norte, excusando la presencia de la mosca de la fruta, y sólo se ha otorgado acceso a limitado a las exportaciones de este producto proveniente de ciertas regiones del país.<sup>30</sup>

---

30. Prochile

De firmarse un acuerdo entre Chile y la RP China, serán las autoridades sanitarias las que deberán evaluar posibles vías de acción para que Chile sea reconocido por RP China como libre de tal peste.

Pero el problema va más allá de la presencia de la mosca de la fruta y/o la falta de cumplimiento de las normas sanitarias, y esto debido a que “las empresas norteamericanas se están quejando porque la RP China sencillamente no está reconociendo los certificados sanitarios de origen” <sup>31</sup>

## **7. LICENCIAS**

En conjunto con las cuotas, las licencias son una de las barreras paraarancelarias más importantes que se aplican en RP China, donde la más importante corresponde a la lana que está sujeta a licencia de importación.

El Estado chino se sirve tanto del uso de licencias de importación, como de exportación para regular los productos que son objeto de tráfico exterior. Aunque la consecución de estas licencias es responsabilidad de la empresa china, es aconsejable cerciorarse, al principio de la negociación, de que la parte china dispone de la necesaria autorización para comprar o vender el producto.

---

31. Palabras de Juan Martín Rebolini, Agropuerto S.A.

## **Licencias de importación**

El sistema de licencias de importación está regulado por las Interim Regulations of the PRC on the Licensing System for Import Commodities de 1995, y por sus reglamentos de aplicación, de mayo del mismo año. Las licencias para empresas con capital extranjero están regidas por las MOFTEC Implementation Measures for Foreign Invested Enterprises Applying for and Receiving Import and Export Licenses, publicadas el mismo año.

El MOFTEC u otros ministerios publican periódicamente directrices sobre el comercio exterior que reflejan el estado de las prioridades de cara a la importación y la disponibilidad de divisas para ello.

Actualmente hay 36 productos sujetos a licencias de importación que deben ser emitidas por la Comisión de Planificación y Desarrollo, la Comisión de Economía y Comercio y el MOFTEC. Estas licencias sólo pueden ser solicitadas por las empresas autorizadas por el Estado para la importación y la exportación. Si la licencia es solicitada por una empresa con capital extranjero, se le exige un informe detallado que justifique la necesidad.

Como ya se explicó en el apartado de las cuotas, existen 200 productos que requieren están afectos a cuotas y licencias de importación simultáneamente.

### **Licencias de exportación**

La R.P. China cuenta con un sistema de licencias de exportación que le permite controlar la venta al exterior de los siguientes tipos de productos y actividades:

Exportaciones sujetas a cuota en los países de destino, como es el caso de los productos textiles, para asegurar que se exportan los productos que tengan mayor valor añadido.

Exportaciones de productos que escasean en el mercado doméstico.

Exportaciones de productos, como el petróleo en crudo o los derivados del petróleo, cuyos precios pueden fluctuar violentamente en el mercado mundial.

Competencia excesiva entre las empresas exportadoras chinas para que los precios estén en línea con los mercados internacionales.

El sistema de licencias de exportación está regulado por las Interim Regulations of the PRC on the Licensing System for Export Commodities, de junio de 1980.

Existen 142 productos sujetos a licencia de exportación, entre los cuales se destacan los productos aprobados por la oficina de licencias del MOFTEC, y que son los siguientes

- Té verde (cuatro códigos)
- Maíz.
- Soja.
- Productos de tungsteno.
- Carbón.
- Petróleo crudo.
- Derivados del petróleo.
- Productos químicos tóxicos.
- Algodón.
- Hilado de algodón.
- Hilado de poliéster-algodón.
- Tela de hilado de algodón.
- Tela de hilado de poliéster-algodón

Para ambos tipos de licencias, la oficina del MOFTEC es encargada de fijar cuotas y otorgar licencias de importación y exportación.

Las oficinas provinciales del MOFTEC pueden aprobar licencias para la importación de 19 tipos de productos manufacturados más y 16 productos básicos adicionales.

Las oficinas de representación o delegaciones del MOFTEC se encargan de otorgar licencias para la importación de 25 tipos de productos dentro de la cuota correspondiente a la región en la que estén establecidas.

Actualmente existen 143 productos que requieren licencia de exportación. De ellos, 21 necesitan licencia emitida por MOFTEC, 42 por las Oficinas de la Comisión Especial del MOFTEC y 80 por las Comisiones Provinciales del MOFTEC.

## **8. OTROS**

La Comisión de Planificación Estatal de la RP China debe aprobar un listado de productos cuya importación está permitida. El Nitrato de Potasio no está incluido en dicha lista lo que ha resultado en una limitación a la exportación de este producto nacional a este mercado.<sup>32</sup>

---

32. [www.customs.gov.cn](http://www.customs.gov.cn). Aduana China

## **9. PROCEDIMIENTOS DE IMPORTACIÓN**

Existe un procedimiento especial para productos que necesitan ser registrados en la Comisión de Planificación Estatal. Estos productos suponen un total de 150, insertos en veintiuna categorías, entre las que podemos mencionar:

- Fertilizantes
- Cereales
- Petróleo crudo
- Materias plásticas
- Maderas
- Caucho
- Papel
- Productos de hierro
- Cobre aluminio.

## **10. INSPECCIÓN DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN**

Todos los artículos de importación y exportación están sujetos a inspección. La Administración del Estado para la Inspección de Productos de Importación y Exportación publica una lista de productos de inspección obligatoria. La ley china es compleja y tiene implicaciones importantes en las transacciones de comercio exterior, ventas domésticas e incluso en materia de responsabilidad sobre el producto. Los estándares aplicables a las importaciones en la RP China son los que constan en el contrato de compraventa, los cuales no

pueden ser inferiores a los establecidos por la ley nacional sobre el mismo producto. Si no están definidos en el contrato, se deberán aplicar los chinos, los internacionales, si los hubiere, o los del país de origen, por este orden.

La legislación sobre responsabilidad por el producto se basa en la falta de cumplimiento de los estándares aplicables más que en las características defectuosas o peligrosas que el producto pueda presentar. En caso de litigio, el juez chino deberá determinar cuáles son los estándares de aplicación al producto en cuestión, a menudo con el recurso a técnicos independientes. Es, pues, muy importante que los exportadores de productos potencialmente peligrosos, como algunos artículos médicos, conozcan perfectamente cuáles son los estándares aplicables antes de realizar una operación comercial.

La oficina, local o provincial, de inspección de productos, o una sección de la Corporación China de Inspección de Productos, realizan la mayoría de las inspecciones. Estas oficinas certifican todos los envíos de productos clasificados para inspección y certifican que los artículos cumplen los requisitos de calidad especificados. También certifican las condiciones de los envíos a efectos de valoración de pérdidas o de responsabilidad por pérdida, incendio, sustracción o robo.

A diferencia de la práctica habitual en los países occidentales, en la RP China no se diferencia el ámbito de actuación de las compañías privadas de inspección comercial y de las entidades estatales que llevan a cabo inspecciones de carácter oficial. Las principales organizaciones de inspección en la RP China son la State Administration of Import and Export Commodities Inspection (SACI), el China National Import-Export Commodities Inspection Bureau (CCIB) y la China National Import-Export Commodities Corporation (CCIC), además del State Bureau of Technical Supervisión (SBTS). Varias de estas organizaciones tratan de monopolizar la actividad inspectora, tanto la oficial como la comercial.

## **11. SUBSIDIOS**

La creciente producción china en el campo agrícola y agroindustrial es, sin duda, una de las mayores amenazas a la libre competencia en el mundo hoy en día, aspecto sobre el cual no hay medidas de defensa que adoptar. Las franquicias que está ofreciendo esa nación a los inversionistas extranjeros, en conjunto con una política económica que no expresa los verdaderos costos de producción para las empresas que se instalan en ese país, han determinado un explosivo crecimiento de la producción de frutales y hortalizas. En una primera instancia, las nuevas ofertas generadas han sido comercializadas internamente

en la RP China, por el crecimiento económico experimentado por esa nación. Sin embargo, ya se hace sentir en el mercado internacional de los deshidratados y el jugo los excedentes exportables chinos. De no contrarrestarse “el efecto chino”, en los próximos años se podrán ver amenazados importantes sectores de la industria nacional.

Adicionalmente, debido a innumerables trabas, se hace difícil la detección de los instrumentos mediante los cuales se llevaban a cabo subsidios, en especial a la producción agrícola.

Los chinos son competitivos en textiles, ropa, zapato y artículos electrónicos y aunque los productores en Chile puedan argumentar que los chinos puedan acabar con ellos por los subsidios, la verdad es un poco distinta; los chinos son más competitivos básicamente por menores costos laborales.<sup>33</sup>

## **12. TRIBUTACIÓN**

La RP China mantiene un impuesto al valor agregado, que grava todos los productos que ingresan al territorio chino con un porcentaje que oscila entre el 13 y el 17%, aplicado después del arancel de importación.

---

33. Cámara de Comercio de Santiago (CCS)

Este impuesto es oscilante, dependiendo del lugar fronterizo por el cual ingresa el producto. En esta situación se encuentran los siguientes productos hortofrutícolas: almendras (producto exportado por Chile a RP China ), avellanas, nueces, mangos, naranjas, limones, paltas, tomates, cebollas y ajo; y los productos de mar: salmón, abalón, camarón, entre otros.

## II. PRODUCTOS

Aplicando de manera más detallada de las barreras arancelarias, a continuación se exponen los casos de 8 productos de constante exportación hacia la República Popular China y Hong Kong, principalmente. En cada producto se expondrá los requisitos y barreras no arancelarias a las que está afecta para acceder a dichos mercados.<sup>34</sup>

### **MADERA**

Producto:

4407 –Madera,

440710 - Coníferas

4407.1030 – Pino Radiata

Destino:

República Popular China

Arancel general:

14%

---

34. Fuente, PROCHILE

Arancel Preferencial Producto Chileno:

0%

Documentos y Certificación Requerida:

- Licencia de Exportación (Código 4)
- Licencia de Exportación (Código X)
- Licencia de Exportación (Código Y)
- Certificados de Inspección de mercancías A y B
- Certificado de la Licencia de Importación o Exportación para especies en peligro de extinción.
- Autorización de la Administración General de Supervisión de Calidad, Inspección y Cuarentena.
- Autorización de Inspección y cuarentena para animales y plantas.
- Requerimientos de Cuarentena para maderas importadas.

**CHORITOS CONGELADOS**

Producto:

Choritos congelados (Mytilus spp, perna spp)

Destino:

Hong Kong, RP China.

Arancel general:

0%

Documentos y Certificación Requerida:

“La ley básica de alimentos de Hong Kong - Part V (Food and Drugs) of the Public Health and Municipal Services Ordinance (Cap. 132)- establece como principio básico que cualquier alimento que se intente vender en el mercado debe ser apto para el consumo humano.

Los alimentos importados que ingresen al territorio deben venir acompañados de un certificado de salud emitido por la autoridad competente del país de origen, que acredite que el producto esta apto para el consumo humano. Dicha certificación cobra mayor importancia en los productos marinos, considerados de alto riesgo, en función de la mayor probabilidad de contaminación bacteriológica y/o química en las zonas de cultivo o de procesamiento”.

La legislación autoriza al El Food and Environmental Hygiene Department, FEHD- organismo responsable de implementar las políticas de seguridad alimentaria, a inspeccionar los productos que ingresan al territorio y someterlos a análisis bacteriológicos, químicos, etc.

#### Otras Barreras Paraarancelarias:

##### Etiquetado:

De acuerdo al *Food and Environmental Higyene Department*, los productos importados “preempaquetados”<sup>35</sup> deben ser etiquetados en idioma inglés y/o chino, y contener la siguiente información:

- Nombre del producto: el nombre que se indique no debe ser falso o engañoso. Este debe servir para que el consumidor lo identifique de acuerdo a la naturaleza y tipo de producto.
- Lista de Ingredientes: precedidos por las palabras “ingrediente”, “contenido”, “composición” u otra palabra similar, deben listarse en orden descendente de acuerdo al peso o volumen de los mismos. Si se utilizan aditivos, estos deben ser indicados especificando el nombre o la categoría de estos (preservante, edulcorante, etc.) o por nombre y categoría.

---

35. Según el mismo organismo, se entiende como preempaquetado cualquier alimento envasado de tal forma que su contenido no puede ser alterado sin que se abra o cambie su empaque y que esta listo para ser vendido al consumidor final o establecimiento de catering.

- Fecha de expiración: Usando las palabras “best before” o “used by”, seguido de la fecha.
- Si el alimento requiere condiciones especiales de almacenaje, estas deben ser informadas en la etiqueta.
- Nombre y dirección del productor
- Pesos o volúmenes netos.

Esta norma opera desde el 1 de Abril de 2000 y regula lo que debe o no aparecer en las etiquetas.<sup>36</sup> Es conveniente tener muy en cuenta esta normativa, no sólo por la obligatoriedad de cumplirla que, evidentemente, es importante, sino por la desventaja que supone no incluir la descripción y nombre en caracteres chinos. La gran mayoría de los chinos no hablan idiomas extranjeros y no adquirirán ningún producto del que no entiendan cuáles son sus ingredientes y demás características.

#### Substancias prohibidas:

Se prohíbe la importación de alimentos que contengan ciertas sustancias en concentraciones excesivas.

---

36. Ver Gráfica de Etiquetado, Anexo 5.

### Metales Pesados:

Se prohíbe la venta de alimentos que contengan metales pesados, con excepción de aquellos naturalmente presente en ciertas concentraciones.

### Embalaje:

En Hong Kong no se aplican exigencias específicas al embalaje de los productos importados, no obstante, al momento de decidir el empaque se debe tener en consideración las condiciones climáticas de Hong Kong (altas temperaturas y humedad)

Una barrera muy alta a la que se enfrentan los productos conservados y congelados en China es que el consumidor no puede tocar el alimento, no puede olerlo; en definitiva, no puede comprobar que el producto está en perfecto estado. De hecho, existe la creencia generalizada de que lo habitual es utilizar los productos de peor calidad o que han empezado a pudrirse para las conservas y congelados. Es en este aspecto donde hace falta hacer énfasis a la hora de vender los productos objeto de estudio; hay que hacer ver al comprador que los alimentos empleados son de buena calidad y que se han seguido ciertos controles que garantizan su perfecto estado a la hora de consumirlos. Este es el caso de la importancia que se le concede a la cadena de frío o a la ultracongelación, proceso donde los alimentos se congelan en un corto espacio

de tiempo para que el consumidor reciba en su casa los productos con todos los aportes nutricionales que tienen en estado fresco.

Por tanto, hay que prestar atención al desarrollo de los productos y tratar de hacer patentes las buenas cualidades nutritivas que puedan tener. Es muy importante destacar, si procede, que el producto no contiene colorantes o conservantes, y que todo el proceso de elaboración ha sido llevado a cabo con especial cuidado.

## **MARISCOS EN CONSERVA**

### Producto:

Otros crustáceos, moluscos e invertebrados acuáticos preparados o preservados (incluye lapas, Pacific Clams, espárragos de mar, caracol, entre otros)

### Destino:

Hong Kong

### Arancel general:

0%

Arancel Preferencial Producto Chileno:

No hay

Otras Documentos y Certificación Requerida:

Al igual que en los congelados, los mariscos en conserva deben atender la ley básica de alimentos de Hong Kong - Part V (Food and Drugs) of the Public Health and Municipal Services Ordinance (Cap. 132)- establece como principio básico que cualquier alimento que se intente vender en el mercado debe ser apto para el consumo humano.

Los alimentos importados que ingresen al territorio deben venir acompañados de un certificado de salud emitido por la autoridad competente del país de origen, que acredite que el producto esta apto para el consumo humano. Dicha certificación cobra mayor importancia en los productos marinos, considerados de alto riesgo, en función de la mayor probabilidad de contaminación bacteriológica y/o química en las zonas de cultivo o de procesamiento.

La legislación autoriza al El Food and Environmental Hygiene Departament, FEHD- organismo responsable de implementar las políticas de seguridad alimentaria, a inspeccionar los productos que ingresan al territorio y someterlos a análisis bacteriológicos, químicos, etc.

### Otras Barreras Paraarancelarias:

#### Etiquetado:

De acuerdo al *Food and Environmental Higyene Department*, los productos importados “preempaquetados” deben ser etiquetados en idioma inglés y/o chino, y contener la siguiente información:

- Nombre del producto: el nombre que se indique no debe ser falso o engañoso. Este debe servir para que el consumidor lo identifique de acuerdo a la naturaleza y tipo de producto.
- Lista de Ingredientes: precedidos por las palabras “ingrediente”, “contenido”, “composición” u otra palabra similar, deben listarse en orden descendente de acuerdo al peso o volumen de los mismos. Si se utilizan aditivos, estos deben ser indicados especificando el nombre o la categoría de estos (preservante, edulcorante, etc.) o por nombre y categoría.
- Fecha de expiración: Usando las palabras “best before” o “used by”, seguido de la fecha.
- Si el alimento requiere condiciones especiales de almacenaje, estas deben ser informadas en la etiqueta.
- Nombre y dirección del productor
- Pesos o volúmenes netos.

### Substancias prohibidas:

Se prohíbe la importación de alimentos que contengan ciertas substancias en concentraciones excesivas.

### Metales Pesados:

Se prohíbe la venta de alimentos que contengan metales pesados, con excepción de aquellos naturalmente presente en ciertas concentraciones.

### Embalaje:

En Hong Kong no se aplican exigencias específicas al embalaje de los productos importados, no obstante, al momento de decidir el empaque se debe tener en consideración las condiciones climáticas de Hong Kong (altas temperaturas y humedad)

## **DURAZNOS y MANZANAS**

### Producto:

Duraznos Frescos 0809-30

Manzanas Frescas 0808-10

Destino:

Hong Kong

Arancel general:

0%

Documentos y Certificación Requerida:

Los productos agrícolas que se exporten a Hong Kong deberán ser cultivados, cosechados y procesados de acuerdo al Código de Prácticas Higiénicas recomendado por el CODEX Alimentarius Commission de la FAO u otras reconocidas prácticas agrícolas.

En virtud de los compromisos internacionales asumidos por Hong Kong y frente a las necesidades de protección de la salud pública y la seguridad interna, se exigen certificaciones acordes con la naturaleza del producto. En el caso particular de la fruta fresca se exige una certificación fitosanitaria emitida por la autoridad competente, el homólogo al SAG, que establezca el origen, que están libres de infestación de insectos, que no contienen sustancias (pesticidas o vestigios metálicos, etc.) en cantidades que puedan ser nocivas para la salud y que están aptas para el consumo humano.

Se debe consultar la nómina de pesticidas prohibidos esta disponible en [http://www.afcd.gov.hk/quarantine/pprd/pesticide/control\\_index\\_e.htm](http://www.afcd.gov.hk/quarantine/pprd/pesticide/control_index_e.htm)

#### Otras Barreras Paraarancelarias:

##### Control de Calidad y Regulaciones de Seguridad Alimentaria:

El Food and Environmental Hygiene Dept.. tiene a su cargo velar por la seguridad de los consumidores y garantizar que los alimentos que consumen no están contaminados o adulterados. Para tales efectos priorizan el chequeo de los alimentos acorde con la naturaleza de los mismos y del riesgo que representan para el consumidor. En el caso particular de la fruta chequean, aleatoriamente, ya sea al ingresar al territorio, en los mercados mayoristas o en lugares de venta al detalle, los niveles microbiológicos y de residuos de pesticidas.

#### Packing:

El packaging de la fruta fresca en el mercado de Hong Kong varía significativamente en función del segmento al que este enfocado. Al momento de decidir el empaque se debe tener en consideración las condiciones climáticas de Hong Kong (altas temperaturas y humedad)

## **NUECES**

### Producto:

Nueces con cáscara, frescas o secas 0802-3100

### Destino:

Hong Kong

### Arancel general:

0%

### Documentos y Certificación Requerida:

La ley básica de alimentos de Hong Kong - Part V (Food and Drugs) of the Public Health and Municipal Services Ordinance (Cap. 132)- establece como principio básico que cualquier alimento que se intente vender en el mercado debe ser apto para el consumo humano.

Los alimentos importados que ingresen al territorio deben venir acompañados de un certificado de salud emitido por la autoridad competente del país de origen, que acredite que el producto esta apto para el consumo humano. Dicha certificación cobra mayor importancia en los productos marinos, considerados de alto riesgo, en función de la mayor probabilidad de

contaminación bacteriológica y/o química en las zonas de cultivo o de procesamiento.

La legislación autoriza al Food and Environmental Hygiene Department, FEHD- organismo responsable de implementar las políticas de seguridad alimentaria, a inspeccionar los productos que ingresan al territorio y someterlos a análisis bacteriológicos, químicos, etc.

#### Otras Barreras Paraarancelarias:

##### Etiquetado:

De acuerdo al *Food and Environmental Higyene Department*, los productos importados “preempaquetados” deben ser etiquetados en idioma inglés y/o chino, y contener la siguiente información:

Nombre del producto: el nombre que se indique no debe ser falso o engañoso. Este debe servir para que el consumidor lo identifique de acuerdo a la naturaleza y tipo de producto.

Lista de Ingredientes: precedidos por las palabras “ingrediente”, “contenido”, “composición” u otra palabra similar, deben listarse en orden descendente de acuerdo al peso o volumen de los mismos. Si se utilizan aditivos, estos deben ser indicados especificando el nombre o la categoría de estos (preservante, edulcorante, etc.) o por nombre y categoría.

Fecha de expiración: Usando las palabras “best before” o “used by”, seguido de la fecha.

Si el alimento requiere condiciones especiales de almacenaje, estas deben ser informadas en la etiqueta.

Nombre y dirección del productor

Pesos o volúmenes netos.

#### Substancias prohibidas:

Se prohíbe la importación de alimentos que contengan ciertas substancias en concentraciones excesivas.

#### Metales Pesados:

Se prohíbe la venta de alimentos que contengan metales pesados, con excepción de aquellos naturalmente presente en ciertas concentraciones.

#### Embalaje:

En Hong Kong no se aplican exigencias específicas al embalaje de los productos importados, no obstante, al momento de decidir el empaque se debe tener en consideración las condiciones climáticas de Hong Kong (altas temperaturas y humedad)

## VINO TINTO

### Producto:

Vino tinto embotellado en envases de 2 litros o menos 2204-21

### Destino:

Hong Kong

### Arancel general:

0%

### Otros Impuestos:

80% ad valorem

### Requisitos y barreras de Ingreso:

Para la importación de vinos en Hong Kong se requiere una Licencia de importación que es emitida por el Hong Kong Customs and Excises Department. Es fácil y barato adquirir la licencia para importación de vino, no siendo necesarios para ello que el solicitante cuente con conocimientos o experiencia en la industria del vino o de la logística. Se conceden anualmente.

Cualquier persona que importe, exporte, almacene o produzca licores requiere contar con una licencia vigente, existiendo tres tipos de licencias:

- Licencia de Importación y Exportación:
- Licencia de Producción
- Licencia de Depósito: Para el almacenamiento de licores cuyo pago de impuestos no se haya realizado.

Normas de Etiquetado:

En Hong Kong no existe una legislación de etiquetado obligatoria para el vino, no obstante se exige que la descripción que se incluye en la etiqueta sea real y legal. La legislación exige que los aspectos relacionados con seguridad en el mantenimiento, uso, etc. sea escrita en idioma chino e inglés y que estas sean legibles y estén situadas en un lugar destacado del producto.

### III. ACTORES

#### ACTORES EN LA RP CHINA

El sistema de comercio exterior de la RP China está formado por tres partes principales: el Ministerio de Comercio Exterior, las Corporaciones de Comercio Exterior, que forman una categoría especial de entidades autorizadas a exportar bienes y servicios extranjeros, y los usuarios, considerando tanto a los que suministran productos chinos para su exportación como a los destinatarios finales de las importaciones.

#### El Ministerio de Comercio Exterior y Cooperación Económica (MOFTEC)

Este Ministerio es la primera autoridad en el sector del comercio exterior, con variadas funciones entre las que se destacan la regulación del comercio exterior, aspecto relevante para este estudio ya que dentro de esta función se contempla la concesión de licencias de importación y de exportación.

Las medidas no arancelarias se aplican en la RP China a nivel nacional y regional, por la Comisión Estatal de Economía y Comercio (SETC), la

Comisión de Planificación Estatal (SPC) y el Ministerio de Comercio Exterior y Cooperación Económica (MOFTEC).

## **ACTORES NACIONALES**

### CESMEC, Certificación para RP China

Ante la necesidad de contar con la certificación adecuada para ingresar los productos a la RP China, es posible destacar dentro de los actores nacionales a CESMEC. Esta empresa posee una amplia red de unidades en Chile y Sudamérica, y juega un importante papel en la certificación de productos a Asia y la RP China, como cobre y productos marítimos. Sus gestiones han resultado en convenios como el recientemente suscrito con el surveyor CCIC-China National Import and Export Commodities Inspection Corporation.

Desde hace 20 años, CESMEC incursiona en el Comercio Internacional a través de sus distintas Divisiones, entre ellas, las Divisiones Química y Alimentos y la de Servicios Marítimos.

Para la prestación de servicios en el extranjero, CESMEC ha establecido convenios con empresas especializadas en el campo de análisis, inspección y

certificación, entre las que destacan CCIC para la RP China y otros países de Oriente y resto del mundo, Beckmann & Jorgensen para Europa, OMIC para Japón y otros países asiáticos.

Varios son los rubros que supervisa CESMEC, de los cuales los más importantes son: minerales, productos pesqueros, agrícolas, agroindustriales, derivados de la madera, fertilizantes y una gran variedad de productos terminados, tales como:

electrodomésticos y equipos de seguridad y protección personal.

Hoy, CESMEC se ha convertido en el principal certificador de productos pesqueros de Chile, con un 85% de la harina de pescado que Chile exporta a los mercados del Lejano Oriente, Europa y Canadá. Certifica también la totalidad de las conservas de jurel a Sri Lanka, principal comprador de este producto chileno.

En los rubros congelados y fresco-enfriados, el Centro certifica mayoritariamente el salmón y otras especies que se exportan a Japón, Estados Unidos y la Unión Europea.

Otra importante área de inspección la constituyen los concentrados de cobre con destino a RP China.

Se menciona además el reciente convenio firmado recientemente con CCIC-China National Import and Export Commodities Inspection Corporation.

Este Convenio implica controles de las exportaciones a su arribo a la RP China, de modo de verificar y respaldar la certificación emitida en Chile. En el caso de las importaciones provenientes de la RP China, CESMEC cuenta con los servicios de CCIC en la RP China para verificar la calidad pactada con los importadores chilenos.

## **BIBLIOGRAFÍA**

### **Sitios Web**

Aeropuerto de Hong Kong, [www.hkairport.com](http://www.hkairport.com)

Aeropuerto de Shanghai, [www.shanghaiairport.com](http://www.shanghaiairport.com)

Agencia Oficial de Noticias, [www.xinhua-cri.com.cn](http://www.xinhua-cri.com.cn)

Banco Central de Chile, [www.bcch.cl](http://www.bcch.cl)

Buscador Chino, [www.chinaonline.com](http://www.chinaonline.com)

Buscador Chino, [www.sinolaw.com](http://www.sinolaw.com)

Buscador Chino, [www.sohu.com](http://www.sohu.com)

Buscador, [www.china.org.cn](http://www.china.org.cn)

Certificadora Chilena CESMEC, [www.cesmec.cl](http://www.cesmec.cl)

Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, [www.ccni.cl](http://www.ccni.cl)

Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), [www.csav.com](http://www.csav.com) , [www.csav.cl](http://www.csav.cl)

COSCO LOGISTICS de RP China, [www.cosco.com.cn](http://www.cosco.com.cn)

Customs and Excise Department, de Hong Kong, [www.customs.gov.cn](http://www.customs.gov.cn)

DHL RP China, [www.dhl.com](http://www.dhl.com)

El Mercurio, [www.emol.com](http://www.emol.com)

Hong Kong Trade Development Council (HKTDC), [www.tdctrade.com](http://www.tdctrade.com)

Información portuaria de RP China, [www.chinaports.com/chinaports](http://www.chinaports.com/chinaports)

Información sobre la industria logística, [www.56source.com](http://www.56source.com)

Ministerio de Comercio Exterior y Cooperación Económica de RP China

(MOFTEC), [www.mofcom.gov.cn](http://www.mofcom.gov.cn)

Ministerio de Economía, Gobierno de Chile, [www.minecon.gob.cl](http://www.minecon.gob.cl)

Portal de negocios con Asia, [www.business-in-asia.com](http://www.business-in-asia.com)

Prochile, [www.prochile.cl](http://www.prochile.cl)

Sitio Web CIA, [www.cia.gov](http://www.cia.gov)

[www.aqua.cl](http://www.aqua.cl)

Administración Estatal para la Inspección de entradas y Salidas y de Cuarentena (RP China)

Agriculture, Fisheries and Conservation Department de Hong Kong

AGROPUERTO Sociedad Anónima

Asociación Nacional de Productores de Cereales y Granos Forrajeros de Estados Unidos (NGFA)

Cámara de Comercio Chilena RP China

Cámara de Comercio de Santiago (CCS)

Comisión de Planificación Estatal de RP China (SPC)

Comisión Estatal de Economía y Comercio de RP China (SETC)

Consulado General y Centro de Promoción Argentina en Shanghai

Embajada República Popular China en Chile

Food and Environmental Hygiene Department, de Hong Kong

The Marine Cargo Terminal (MCT)

### **Publicación Noticias:**

Corporación Nacional de la Madera (Corma)

Sociedad Nacional de Pesca

Empresa Portuaria San Antonio

Fundación Mar de Chile

Prochile

### **Documentos**

- COMERCIO EXTERIOR, CHIILE — REPÚBLICA POPULAR CHIINA

ProChile

Subdirección de Planificación y Control de Gestión

Gerencia Desarrollo Estratégico

- TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL EL 2003 Y  
PROYECCIONES PARA EL PRESENTE AÑO.

Asociación Nacional de Armadores A.G.

Valparaíso, 26 de Marzo de 2004

- GUIDE TO DOING BUSINESS IN CHINA (2003)

*(Guía para hacer negocios en China)*

HKTDC Research Department

- 25 AÑOS DE REFORMAS ECONÓMICAS EN CHINA: 1978-2003

Sebastián Claro, Ingeniero Comercial y Magíster en Economía, Pontificia

Universidad Católica de Chile

- TERCER CATASTRO NACIONAL SOBRE BARRERAS EXTERNAS AL  
COMERCIO –2002

Subsecretaría de Economía, Departamento de Comercio Exterior

Ministerio de Economía

- RELACIONES COMERCIALES ENTRE CHILE Y CHINA: LO QUE  
RECIÉN COMIENZA

Francisco. Garcés

Director Centro de Economía Internacional Libertad y Desarrollo

## **ANEXOS**

## ANEXO 1

### CONVERTIDOR DE MONEDAS

(Valores al 29 de Octubre de 2004)

Fuente: Prochile

#### 1. BEIJING

Moneda: Renminbi (RMB)

1 US Dólar = 8.28650 Renmimbi Yuan chino

1 Renmimbi Yuan chino (CNY) = 0.12068 US Dólar (USD)

#### 2. HONG KONG

Moneda Hong Kong Dólar

1 US Dólar = 7.78380 Dólar de Hong Kong

1 Dólar de Hong Kong (HKD) = 0.12847 US Dólar (USD)

#### 3. SHANGAI

Moneda Renminbi (RMB)

1 US Dólar = 8.28650 Renmimbi Yuan chino

1 Renmimbi Yuan chino (CNY) = 0.12068 US Dólar (USD)

## **ANEXO 2**

### **OFICINAS Y AGENCIAS DE LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE**

#### **Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) en RP China**

- 1) Beijing, China-CNBJS:  
Sub Agencia: NCL Shipping Agencies Ltd. (Beijing)
- 2) Chiwan, China-CNCWN:  
Sub Agencia: NCL Shipping Agencies Ltd. (Chiwan))  
Depósitos: SHENGZHEN KAIFENG TERMINAL CO. LTD.
- 3) Dalian {Dairen}, China-CNDLC:  
Sub Agencia: NCL Shipping Agencies Ltd. (Dalian)
- 4) Fuzhou, China-CNFOC:  
Sub Agencia: NCL Shipping Agencies Fuzhou Representative Office
- 5) Guangzhou, China-CNCAN:  
Sub Agencia: NCL Shipping Agencies Ltd. (Guangzhou)
- 6) Hangzhou, China-CNHHG:  
Sub Agencia: NCL Shipping Agencies Hangzhou Representative Office
- 7) Nanjing, China-CNNKG:  
Sub Agencia: NCL Shipping Agencies Nanjing Liaison Office
- 8) Ningbo, China-CNNGB:  
Sub Agencia: NCL Shipping Agencies Ltd. (Ningbo)  
Depósito: NINGBO VICTORY CONTAINER
- 9) Qingdao {Tsingtao}, China-CNTAO:  
Sub Agencia: NCL Shipping Agencies Ltd. (Qingdao)
- 10) Shanghai, China-CNSHA:  
Depósito: SHANGHAI HAHUI INTERNATIONAL  
Agencia: CSAV Group (China) Shipping Co. Ltd.

- 11) Tianjin {Tientsin}, China-CNTSN:  
Sub Agencia: NCL Shipping Agencies Ltd. (Tianjin)
- 12) Xiamen, China-CNXMN:  
Sub Agencia: NCL Shipping Agencies Ltd. (Xiamen)  
Depósito: XIAMEN GREATING CONTAINER SERVICES
- 13) Xingang {Xiang Jiang}, China-CNXNG:  
Depósitos: TIANJIN JINFENG CONTAINER  
JINRI CONTAINER SERVICE CO.
- 14) Yantian, China-CNYTN:  
Depósito: BRIGANTINE SERVICES (SHENZHEN) CO. LTD.  
YANTIAN INTERN. CONTAINER TERMINAL
- 15) Daliang {Shunde}, China-CN003:  
Depósitos: DALIAN SINGAMAS INTERNATIONAL
- 16) Hong Kong SAR, China-HK  
Oficina Regional Asia, Oriente y Oceanía: CSAV GROUP REGIONAL  
OFFICE  
E-mail: AsiaSupport@nhk.norasia.com  
Página web www.csav.com

Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI) en RP China

- 1) SHANGHAI  
CCNI SHANGHAI REP. OFFICE  
Phone : (86.21)6330 9266  
Fax : (86.21)6326 1508
- 2) DALIAN  
WALLEM & CO. LTD.  
E-Mail : dalian@pen-wallem.com  
Web Site : www.wallem.com
- 3) NINGBO  
WALLEM & CO. LTD.  
E-Mail : wallemning@pen-wallem.com

4) QINGDAO  
WALLEM & CO. LTD.  
E-Mail : wallemqing@pen-wallem.com  
Web Site : www.wallem.com

5) TIANJIN  
WALLEM & CO. LTD.  
E-Mail : wallemtian@pen-wallem.com  
wallemtian@wallem.com  
Web Site : www.wallem.com

6) XIAMEN  
WALLEM & CO. LTD.  
E-Mail : walxia@pen-wallem.com  
Web Site : www.wallem.com

## **COSCO en Chile**

COSCO CHILE S.A

Teléfonos (2)4481084 0056  
(2)4481086

### ANEXO 3

## MAPA DE LOS PRINCIPALES PUERTOS Y AEROPUERTOS INTERNACIONALES EN RP CHINA



## ANEXO 4

### CUADRO DE INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE EN LA REPÚBLICA POPULAR CHINA

- Vías Férreas:** Total: 70,058 km  
Vías standard: 68,000 km (18,668 km electrificadas)  
Vías angostas: 3,600 km (líneas industriales locales)  
Vías dobles: 22,640 km (2003)
- Carreteras:** Total: 1,402,698 km  
pavimentadas: 314,204 km (con al menos 16,314 km de vías express)  
no pavimentadas: 1,088,494 Km (2000)
- Vías acuáticas:** 121,557 km (2002)
- Viaductos:** gas 13,845 km; petróleo 15,143 km; productos refinados 3,280 km (2003)
- Puertos:** Dalian, Fuzhou, Guangzhou, Haikou, Huangpu, Lianyungang, Nanjing, Nantong, Ningbo, Qingdao, Qinhuangdao, Shanghai, Shantou, Shenzhen, Tianjin, Wenzhou, Xiamen, Xingang, Yantai, Zhanjiang (2001)
- Marina** total: 1,850 barcos.
- Mercante:** por tipo: carrier 2, bulk 355, cargo 822, chemical tanker 28, combination bulk 10, combination ore/oil 2, container 165, liquefied gas 28, multi-functional large load carrier 8, passenger 6, passenger/cargo 46, petroleum tanker 272, rail car carrier 1, refrigerated cargo 27, roll on/roll off 25, short-sea/passenger 39, specialized tanker 10, vehicle carrier 4  
foreign-owned: Cambodia 1, Greece 2, Hong Kong 12, Japan 1, South Korea 2, Liberia 1, Malaysia 1, Panama 1, Taiwan 2, Tanzania 1.  
Registrados en otros países: 790 (2003 est.)
- Aeropuertos:** 507 (2003 est.)
- Aeropuertos con loza** total: 332  
sobre 3,047 m<sup>2</sup>: 49
- pavimentada:** de 2,438 a 3,047 m<sup>2</sup>: 97  
de 1.524 a 2.437 m<sup>2</sup>: 129

de 914 a 1,523 m2: 22  
menos de 914 m2: 35 (2003 est.)

**Aeropuertos** total: 175  
**sin loza** sobre 3,047 m2: 23  
**pavimentada:** de 2,438 a 3,047 m2: 10  
de 1,524 a 2,437 m2: 36  
de 914 a 1,523 m2: 40  
menos de 914 m2: 66 (2003 est.)

**Helipuertos:**  
15 (2003 est.)

Fuente: [www.cia.gov](http://www.cia.gov)

## ANEXO 5

### DETALLE NORMATIVA SOBRE EL ETIQUETADO EN RP CHINA

**Fuente: Capítulo 60 Documento "LAWS OF HONG KONG" (Leyes de Hong Kong)**

#### I. Tramitación de la verificación del etiquetado:

A) Documentación que se debe de presentar al momento de entregar la solicitud:

- Tres copias cumplimentadas por solicitud de verificación del etiquetado de productos alimentarios para la importación y/o exportación.
- Documentación certificando las especificaciones del diseño e idoneidad del etiquetado
- Información explicativa acerca del contenido del etiquetado
- Reglamentación correspondiente al país (o región) importador en materia de etiquetado para productos alimentarios
- Seis muestras del etiquetado de dichos productos nuevos y antiguos. (En caso de imposibilidad se podrá presentar en su defecto fotos vigentes del etiquetado)
- Datos de composición y eficacia, pruebas y método de inspección
- Documentos que certifiquen que la venta y producción de los productos en cuestión es lícita en el país (o región) de producción.
- Otros documentos necesarios

B) Solicitud Agrupada: Se podrá agrupar en una sola solicitud de verificación del etiquetado de productos alimentarios para importación y/o exportación aquellos productos que correspondan a una variedad y elaboración similar, aunque el formato sea distinto.

C) Responsabilidad de las entidades gestoras: Las entidades gestoras deberán de registrar las solicitudes antes de proceder a su tramitación. El número de registro consta de 12 dígitos, los primeros 4 representan el código de la Administración, los 4 siguientes representan los últimos dígitos del año y del mes, y los 4 últimos hacen referencia al orden de registro.

Seguido a esto, las muestras de las etiquetas serán recogidas y se procederá a realizar una inspección general del proyecto, según lo estipulado en las "Medidas Administrativas Concernientes al Etiquetado de productos

Alimentarios para la Importación y/o Exportación”. Después, en un plazo de 10 días laborales, se procederá a emitir una evaluación, y a la entrega de la documentación mencionada (incluyendo el informe original de los artículos generales de inspección) a las entidades encargadas de la primera revisión.

### 1. Primera revisión de verificación del etiquetado

La Administración Estatal de Inspección designa como entidades encargadas de realizar la primera revisión para la verificación del etiquetado de productos alimentarios para la importación y/o exportación a sus entidades sucursales en Guangdong, Shanghai y Beijing, así como a China Inspection (Hongkong) Co. Ltd.

Las entidades arriba mencionadas se encargarán de comprobar la documentación entregada por las entidades receptoras, de definir algunos artículos de inspección especial y de inspección general en caso de necesidad y de entregar las muestras a los laboratorios designados por la Administración Estatal para la inspección. Finalizadas todas las inspecciones elaboran la edición electrónica ( admisión de solicitud, exploración de la muestra del etiquetado, introducción de todos los datos de cada etiquetado en un disco blando independiente), plantean opiniones de la primera revisión y entregan la edición electrónica, solicitud de verificación, notas de verificación y el informe original de inspección a la oficina de registro del etiquetado de productos alimentarios para la importación y/o exportación, subordinada a la Administración Estatal.

### 2. Revisión definitiva de verificación del etiquetado

Dicha Oficina toma la responsabilidad de la revisión definitiva de verificación del etiquetado, así como la elaboración del certificado y numeración y envío del certificado a las instituciones de recepción una vez aprobada.

Esta Oficina guarda la solicitud de verificado del etiquetado, notas de verificación, informe de inspección y certificado de verificación.

### 3. Demarcación de los artículos generales y especiales de inspección

Los artículos generales de inspección implican calidad, aditivos de los productos alimentarios que se indican en el etiquetado, así como los químicos y físicos que se exigen en las normativas del país.

Los artículos especiales de inspección son evaluación de eficacia, composición de nutrientes, cantidad restante radioactiva de los productos alimentarios de irradiación e inspección de seguridad y sanidad, las cuales se exigen en las normativas del país.

4. Se ejerce los siguientes principios en cuanto al etiquetado de productos alimentarios que hayan sido registrados en la inspección de mercancías o aprobados por la verificación higiénica: las entidades solicitantes tienen que rellenar bien la solicitud para la verificación del etiquetado de productos alimentarios para la importación y/o exportación, (tres copias) proporcionar *documentos y pruebas del antiguo registro o verificación del etiquetado*, así como documentación certificando las especificaciones del diseño e idoneidad del etiquetado, información explicativa acerca del contenido del etiquetado, reglamentación correspondiente al país (o región) importador en materia de etiquetado para dichos productos, seis muestras del etiquetado de dichos productos nuevos y antiguos. (En caso de imposibilidad se podrá presentar en su defecto fotos vigentes del etiquetado) datos de composición y eficacia, pruebas y método de inspección Certificados que se permiten la producción y distribución de dichos productos en el país (o región) productiva.

Las entidades receptoras presentan los documentos mencionados directamente en la oficina del etiquetado de productos alimentarios subordinada a la Administración Estatal para que se las revisen.

Plazo de Ejecución de la Solicitud para la Revisión del “Certificado de Verificación del Etiquetado”

Para facilitar el proceso de transición, la Administración Estatal ha dado ordenes a las diversas instituciones de Inspección y Cuarentena que la implementación de las nuevas medidas se realice por etapas. Las etapas se implementarán según el calendario a continuación:

• 1. Primera etapa:

Se implementarán las medidas (verificación en base al Certificado de Verificación del Etiquetado de Producto Alimentario para la Importación y/o Exportación) para los siguientes productos: confitería, frutos secos, nueces y semillas tostadas, productos cárnicos, alimentos en conserva, alimentos fabricados en base a la harina de trigo, fruta confitada, productos avícolas y huevos, y que comenzó a regir el 1 de octubre del 2000.

• 2. Segunda etapa

Se implementarán las medidas (verificación en base al Certificado de Verificación del Etiquetado de Producto Alimentario para la Importación y/o Exportación) para los siguientes productos: Leche y otros productos lácteos, bebidas, licores, productos alimenticios dietéticos y alimentos congelados, y que comenzó a regir el 1 de enero del 2000.

• 3. Tercera etapa

Se implementarán las nuevas medidas (verificación en base al Certificado de Verificación del Etiquetado de Producto Alimentario para la Importación y/o

Exportación) para todos los productos alimenticios y que comenzó a regir el 1 de marzo del 2001.

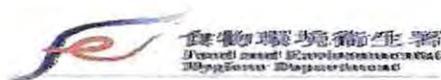
**Nota:**

Para agilizar las gestiones, los solicitantes podrán acceder a la página Web de la Administración Estatal y obtener en ella la solicitud de verificación del etiquetado. Los distintos organismos de inspección pueden también obtener el modelo de registro de la verificación en la misma página Web.

En él se encuentran las Normas Detalladas para la Implementación del proceso de Verificación del Etiquetado de Productos Alimentarios para la Importación y/o Exportación, y se estipulan los Plazos para la implementación de la presentación de las Solicitudes para la Revisión en a base al Certificado de Verificación del Etiquetado Normas Detalladas para la Implementación del proceso de Verificación del Etiquetado de Productos Alimentarios para la Importación y/o Exportación.

**Gráfica de Etiquetado**

**REQUERIMIENTOS DE ETIQUETADO**



Fuente: Food and Environmental Hygiene Department.