

## **Anexo 6. Procesos documentales informatizados del Servicio Nacional de Aduanas**

- Integración con sistemas fiscalizadores

Los puertos del país han realizado grandes inversiones en sus accesos portuarios, no solo en temas de infraestructura, sino también en las tecnologías de apoyo para hacer más expedito el tránsito de los camiones, principalmente.

Las grandes obras de infraestructura de conectividad portuaria las ha realizado el Estado en conjunto con los privados. Son los casos del Acceso Sur a Valparaíso, el nuevo acceso por la Ruta 78 al puerto de San Antonio, el By-Pass a Lirquén, entre otros. Los terminales, principalmente los concesionados y los privados de uso público, al ver superadas las barreras de entrada que la infraestructura de acceso imponía, han llevado la competencia al ámbito documental. La competitividad portuaria está fuertemente influenciada actualmente por la logística documental.

La logística documental hace referencia a todos los trámites aduaneros, sanitarios y de inspección que deben realizarse para la exportación e importación de la carga. Es complementaria a la logística que involucra el transporte físico de la carga por modo de transporte, ya que si el camión llega al recinto portuario y no tiene la documentación necesaria para acceder al puerto, entonces es como si no hubiera llegado.

Los puertos y sus concesionarios han establecido ventajas competitivas con los sistemas implementados para hacer más expedito el acceso de la carga. Esto se pone en evidencia en la región de Valparaíso, en donde los puertos de Valparaíso y San Antonio compiten por adjudicarse los menores tiempos de ingreso. Los sistemas informáticos implementados tienen como prioridad disminuir los tiempos de acceso de los camiones al puerto, y para eso han tenido que uniformar los lenguajes propios con los de los entes fiscalizadores, como Aduanas y SAG.

En los últimos años la Aduana ha liderado la digitalización de los papeles. Hoy en días los documentos de ingreso y salida para comercio exterior están digitalizados en un 100%. Los documentos que la Aduana ha digitalizado son:

- Declaración de Ingreso (DIN).
- Declaración Documento Único de Salida (DUS).
- Manifiestos electrónicos.

- Declaración Documento Único de Salida y Guía de Despacho (Par DUS/Guía).

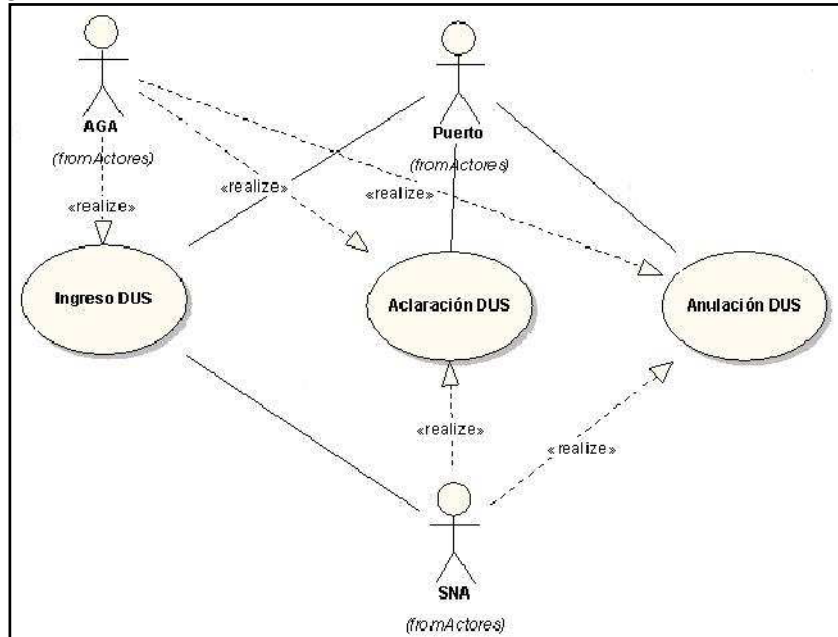
La Declaración de Ingreso (DIN) está implementada en el sitio web de la Aduana. Se necesita contar con una clave y una Firma Electrónica para poder utilizar el servicio. En el Documento de Ingreso participan las Agencias de Aduana, el Almacenista, el Importador, el Forwarder y el Transportista. La digitalización del DIN permite fortalecer la inter-operatividad entre Aduanas y las empresas portuarias o sus concesionarios (Almacenista Intra-Portuarios), Almacenistas Extra-Portuarios y permitir la certificación de pago con el Servicio de Tesorería, mejorando así la cadena logística del proceso global de ingreso de mercancías y mejorando la fiscalización.

Para efectuar el retiro de las mercancías recibidas por los encargados de los recintos de depósito aduanero, se debe presentar un documento de destinación aduanera debidamente aceptado por el Servicio de Aduanas. Este documento puede corresponder a una DIN u alguna otra destinación Aduanera, tal como la Declaración de Tránsito, Transbordo o Redestinación. Actualmente, solo la Declaración de Ingreso tiene procesamiento computacional. Previamente, el Almacenista debe generar el Informe de Faltas y Sobras a partir de la comparación entre la cantidad y tipo de bultos recibidos, y señalados en las Papeletas de Recepción (entregadas por los encargados de los recintos de depósito aduanero en los Almacenes Portuarios o Extra-Portuarios) versus la información del Manifiesto de carga. Tanto el Informe de Faltas y Sobras como las Papeletas de Recepción se pueden entregar mediante servicio web en Aduanas.

En el caso del DUS, el cual se utiliza para la salida legal, temporal o definitiva, de mercancías del país, se ejecutan acciones como la recepción, validación y aceptación del DUS, además de las aclaraciones y anulaciones al documento.

El proceso involucra a los Agentes de Aduana, Puerto y el Servicio Nacional de Aduanas.

**Figura 1. Actores y procesos relevantes en declaración Documento DUS**



Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

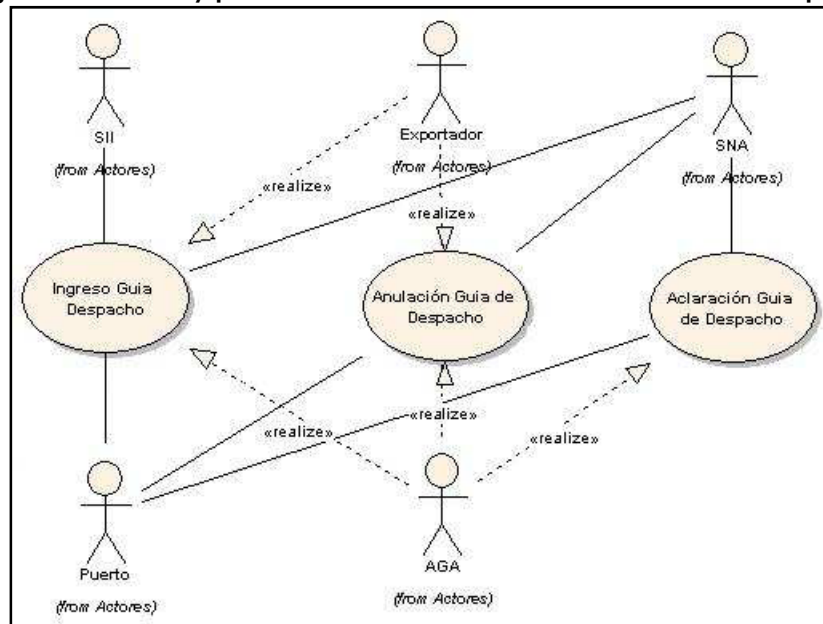
La Guía de Despacho es un documento el cual debe ser portado por los camiones que ingresen a la zona primaria con mercancías nacionales, o nacionalizadas que saldrán del país. Es el documento que permite el traslado interno de las mercancías hasta puerto.

La Guía de Despacho Electrónica es competencia de Servicio de Impuestos Internos. Aduanas, en conjunto con el SII y los diferentes terminales portuarios del país, ha trabajado en la agilización de los procedimientos de control de ingreso de las mercancías a las zonas primarias, con el objetivo de acortar los tiempos de tramitación, beneficiando a los actores involucrados, como los Agentes de Aduana, Exportadores y Puertos. La Guía de Despacho es recibida electrónicamente por Aduana en forma previa al arribo físico de las mercancías a zona primaria. Para tal efecto, los exportadores que emitan Guías de Despacho en formato electrónico, de acuerdo a las instrucciones impartidas por el Servicio de Impuestos Internos, podrán remitir dicho documento al Servicio Nacional de Aduanas. La Aduana procesa la información en forma previa al ingreso a puerto e informa, vía página web, al exportador y al despachador a cargo de la operación, si la operación se encuentra autorizada para su ingreso a zona primaria. Además, parte de esta información es traspasada a las empresas portuarias o sus concesionarios, según corresponda.

Los procesos que involucran a los actores relevantes para la Guía de Despacho se muestran en la siguiente figura, y son el SII, los exportadores, el Servicio

Nacional de Aduanas, los Agentes de Aduana y el Puerto. Las acciones que se ejecutan son el ingreso, anulación y aclaración de la Guía.

**Figura 2. Actores y procesos relevantes en declaración Guía de Despacho**

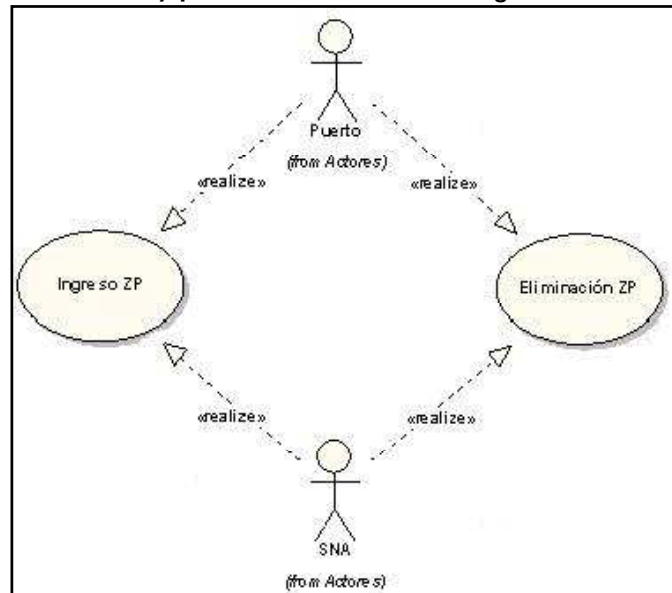


Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Para las Zonas Primarias, existe un proceso informático de Aduana que permite controlar cada uno de los ingresos físicos de mercancías a zonas primarias, amparadas en el par DUS-Guía de Despacho.

Cada ingreso a zona primaria debe ser informado por la empresa portuaria o su concesionario, según corresponda, al Servicio de Aduanas. La información solicitada es definida en el subproceso Ingreso Zona Primaria. A través de este proceso se lleva una cuenta corriente que refleja la cantidad de bultos y mercancías ingresadas.

Figura 3. Actores y procesos relevantes en ingreso a Zona Primaria



Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Con respecto a los Manifiestos Electrónicos, estos también se encuentran digitalizados o en proceso de hacerlo.

Para el Manifiesto Terrestre, este consiste en el documento en el que el transportista de carga internacional terrestre consigna la carga que lleva, denominado Manifestación Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA). Los MIC/DTA de salida del país deben ser presentados electrónicamente. Para ello, las empresas transportistas o sus representantes autorizados deben completar el formulario electrónico disponible en el sitio web de Aduanas. En el caso de las operaciones de exportación se requiere el número del DUS. El MIC/DTA electrónico está implementado en los sistemas de algunos puertos del país y de los principales pasos fronterizos.

El Manifiesto Ferroviario electrónico cumple con las mismas características del terrestre, pero requiere la instalación de un software.

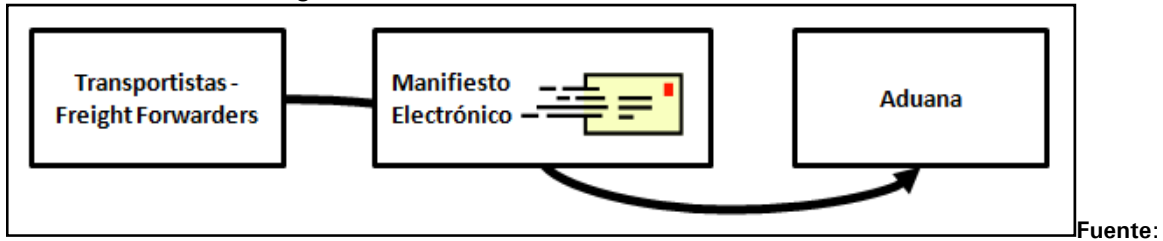
El Manifiesto Electrónico Marítimo no está desarrollado por completo. Este Manifiesto permite la presentación de los manifiestos de carga de la nave, tanto de ingreso como de salida, en forma electrónica. Actualmente, se tramita en dos etapas para cada puerto.

- Etapa 1: Se envía el encabezado del manifiesto, conteniendo los datos generales del transporte de las mercancías.

- Etapa 2: Se envían los datos asociados a cada conocimiento de embarque que conforman el manifiesto.

La tramitación electrónica del Manifiesto Marítimo involucra a los transportistas o Freight Forwarders<sup>1</sup> con la Aduana.

**Figura 4. Proceso Manifiesto Electrónico Marítimo**



Elaboración Propia

El Manifiesto Electrónico Marítimo pretende en sus próximas etapas el envío electrónico de los BL Master por parte de los Agentes de Nave y, posteriormente esto este implementado, el envío electrónico de los BL Hijos por parte de los Freight Forwarders. Esta etapa, en plan piloto, debería haber comenzado el año 2008, pero se ha visto retrasada.

En el curso de las entrevistas realizadas por el Consultor se realizó un catastro de la implementación y el estado de la inter-operatividad de los servicios informáticos portuarios con los servicios fiscalizadores. El Consultor consideró necesario averiguar en qué nivel se encuentran las tecnologías que permiten una mejor eficiencia en los trámites documentales y constatar hasta que nivel los sistemas "conversan" entre ellos y hasta donde llegan con la información

<sup>1</sup> El Freight Forwarder o Transitario; es la persona natural o jurídica, que por cuenta de terceros, con ánimo de lucro, proyecta, contrata, controla, coordina y dirige todas las operaciones necesarias para efectuar transporte de mercancías por cualquier medio y entregar los demás servicios complementarios, emitiendo los conocimientos de embarque, guías aéreas o cartas de porte, por la carga recibida, según el caso.

Es interesante destacar que la única definición que existe respecto de estos agentes en la Legislación Nacional se encuentra en la Resolución N° 4706 de 1998 del Servicio Nacional de Aduanas; Sin embargo, esta definición, a diferencia del uso y costumbre internacional, no reconoce a estos agentes como operadores autorizados ante la Aduana.