

INFORME FINAL
MEDIDA 9 AGENDA NORMATIVA 2017
ESTUDIO DE LA NORMATIVA PARA CABOTAJE.
RECOMENDACIONES

Participantes:

Miriam Soto M.,	Subdirección Fiscalización, quien coordina.
Mauricio Bustos Z.,	Subdirección Técnica
José Luis Villalón A.,	Subdirección Técnica
Javier Olivero A.,	Subdirección Jurídica
Marcelo Araos Y.,	Subdirección de Informática
Francisco Marchant F.,	Subdirección de Informática
Gabriel Aravena G.,	Subdirección de Informática
Marcela Castro P.,	Subdirección de Informática
Rony Ulloa S.,	Dirección Regional de Aduana de Puerto Montt.

I. Introducción.

El año 2016 la Dirección Regional de Aduanas de Puerto Montt, postuló al proceso de convocatoria Agenda Normativa año 2017, la propuesta de "Actualización Normativa Cabotaje Tráfico Mercancías que se transportan en Barcazas y Ferries desde y hacia zona franca Punta Arenas". La propuesta fue aceptada y aprobada por la Resolución N° 8234 del 30.12.2016 del Director Nacional de Aduanas e identificada como medida N° 9.

La medida señalada tiene por objetivo principal estudiar la normativa referida a Cabotaje, contenida en la Resolución N°5973, del 09.09.1994,y Oficios Circulares N° 1094/26.12.1994, 434/27.04.1995 y 395/24.04.1996 de la Dirección Nacional de Aduanas, y realizar las recomendaciones de su actualización, si así se concluyere del estudio.

El equipo, integrado por profesionales de las Subdirecciones DNA y Aduana de Puerto Montt, designados por la Resol. N° 791 del 02.02.2017, tomó conocimiento, entre otras actividades, de una matriz de riesgos levantada por las Aduanas de Puerto Montt y Punta Arenas con apoyo del Depto. de Fiscalización a Posteriori de la DNA, en la que se recoge los riesgos identificados, su evaluación y tratamientos sugeridos, que se originan actualmente en los tráficos de mercancías de cabotaje entre las regiones décima y décima segunda (Ver Tabla de Riesgos Cabotaje).

Para el logro del objetivo de la medida, en base a los antecedentes recopilados, se planificaron y ejecutaron reuniones periódicas en las cuales se tomó conocimiento de la realidad local, se levantaron propuestas y la formulación de recomendaciones para la actualización de dicha normativa, teniendo en especial consideración el tráfico de mercancías desde y hacia zona franca de Punta Arenas, Puerto Aysén y Puerto Montt.



Tabla de Riesgos Cabotaje

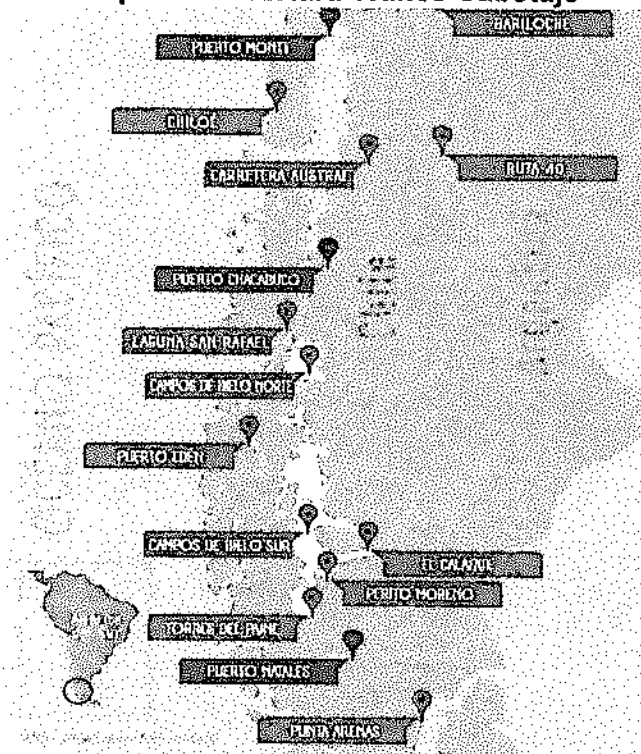
EVALUACIÓN DEL RIESGOS - NORMA DE CABOTAJE ZONA FRANCA EXTENSIÓN - (PROBABILIDAD Y CONSECUENCIA) AGENCIA NORMATIVA 2017					
AA / DR	RIESGOS IDENTIFICADOS	PROBABILIDAD	CONSECUENCIA	NIVEL DEL RIESGO	TRATAMIENTO DE RIESGO (RESOLUCIÓN COSTO TRATAMIENTO)
Punta Arenas	Ausencia de la estandarización del Formato de Manifiestos de Cabotaje presentados ante Aduanas.	5 (Casi certeza)	4 (Mayores)	20 (Muy Alto)	Incorporar en Norma de Cabotaje un Formato Único y Estandarizado desde Nivel Central.
	Generalidad en la información declarada en los Manifiestos de Cabotaje presentados ante Aduanas.	5 (Casi certeza)	4 (Mayores)	20 (Muy Alto)	Incorporar en Norma de Cabotaje con información más detallada que debe declararse (Naturaleza Mercancía, tipo de destinación, tipo de franquicia, Pesos, Envases, cantidad, Tipo, PPU).
	Información no confiable en el trato de la información que ampara las mercancías, vehículos y personas, lo cual afecta el sector y genera riesgos para la seguridad en la navegación, transporte de mercancías peligrosas, materias aduaneras y tributarias, además de otros sectores.	4 (Probable)	4 (Mayores)	16 (Alto)	Regular el trato de la información declarada vía Norma de cabotaje respecto de los Propietarios de las mercancías peligrosas, transportistas, personas, haciendo exigible por esta norma la Declaración obligatoria por parte de cada Usuario.
	Inexistencia de la manifestación y transmisión de información entre Aduanas (Sistema único).	3 (Moderado)	2 (Moderadas)	6 (Bajo)	Incorporar en la Norma de cabotaje el actual sistema de transmisión de información existente de la Aduana de Punta Arenas para el resto de las Aduanas. Estudiar con la SD de Informática de la DNA la viabilidad de enviarlo a las Empresas Navieras para efectos de subir información del Manifiesto.
	Capacidad de infraestructura portuaria en Puerto Natales para la eficiente fiscalización de Aduanas. Falta de Cumplimiento Aplicación D.M. 1.114/08	4 (Probable)	4 (Mayores)	16 (Alto)	Incorporar en Norma de cabotaje la obligatoriedad de lo establecido en el ODH 1.114/97 respecto a infraestructura para la fiscalización eficiente de Aduanas.
	Falta de interoperatividad informática entre las Empresas Navieras que desarrollan tráfico de Cabotaje y Aduanas para la manifestación Online.	4 (Probable)	4 (Mayores)	16 (Alto)	Estudiar con la SD de Informática de la DNA la viabilidad de aplicar la manifestación anticipada con una plataforma similar al (SUDIMAR) para mercancías que se transporten vía cabotaje, incorporando además las aclaraciones al Manifiesto.
	Comisión de delitos aduaneros por falta de aplicación y/o regulación Normativa de Cabotaje y mayor fiscalización: 1) Uso indebido Art. 35 Ley 13.039 y Art. 43 Dto. 1355 para residentes de ZF Extensión; 2) Uso indebido Pda. Arancel 0033; 3) Tránsito sin documentación aduanera; 4) Dto. de Resoluciones o Dto. Salida ZF sin cumplir o fuera de plazo; 5) Contrabando de Drogas, Cigarillos, medallas, maraca, abanico, de chatarra, etc.	4 (Probable)	4 (Mayores)	16 (Alto)	Establecer programas de Fiscalización permanentes en puntos de control de ZFE y Régimen General. Establecer un Plan Regional de Fiscalización. Potenciar el trabajo operativo de Fiscalización con la información transmitida vía Informática.
	Desactualización en el Dato Oficial de las normas aduaneras que regulan el transporte de cabotaje, tanto regionales como nacionales.	5 (Casi certeza)	3 (Moderadas)	15 (Alto)	Solicitar la incorporación en el Dato Oficial de la normativa legal, tanto regional como nacional, para facilitar su aplicación.
	Falta de infraestructura y equipamiento adecuado para la verificación e inspección de vehículos y/o equipos que son mandosados, tanto en funciones de recepción como de despacho.	5 (Casi certeza)	5 (Catastróficas)	25 (Muy Alto)	Gestionar con la Empresa Portuaria Austral y DNA, respectivamente, la paulatina implementación de instalaciones y equipos adecuados para realizar adecuadamente las funciones fiscalizadoras a todo evento, ya sean, independientemente de condiciones climáticas y condiciones de las naves.
	Ausencia de la estandarización del Formato de Manifiestos de Cabotaje presentados ante el Servicio Nacional de Aduanas.	4 (Probable)	3 (Moderadas)	12 (Alto)	Incorporar en Norma de Cabotaje un Formato Único y Estandarizado desde Nivel Central.
	Falta de establecimiento de plazos en la presentación de Manifiestos ante el Servicio Nacional de Aduanas.	4 (Probable)	3 (Moderadas)	12 (Alto)	Incorporar en Norma de Cabotaje Plazos y formalidades para cumplimiento, considerando de igual manera plazo para presentar Declaración al Manifiesto.
	Puerto Montt	Generalidad en la información declarada en los Manifiestos de Cabotaje presentados ante Aduanas.	5 (Casi certeza)	4 (Mayores)	20 (Muy Alto)
Falta de actualización Normativa de los puntos de control aduanero marítimo en toda la zona franca de extensión de Punta Arenas. Ej: No está incorporado los Puertos (Diquean, Puerto Montt, Quilón = Régimen General), también como punto de llegada o salidas de Puerto Yumbay en la Región de Aysén y Puerto Edén en la Región de Magallanes.		5 (Casi certeza)	4 (Mayores)	20 (Muy Alto)	Incorporar en Norma de Cabotaje con información más detallada respecto de los Puertos de extensión de Punta Arenas para el resto de las Aduanas. Estudiar con la SD de Informática de la DNA la viabilidad de enviarlo a las Empresas Navieras para efectos de subir información del Manifiesto.
Empresas de Tira Naviero se ven impedidas legalmente se solicitar información de las mercancías, vehículos y personas.		5 (Casi certeza)	4 (Mayores)	20 (Muy Alto)	Incorporar en Norma de cabotaje la delegación a las Empresas de Transporte marítimo la verificación de manifiestos, guías, recursos ya validados por Aduana previa a su embarque, exigencia que deberá ser de cumplimiento de los usuarios de los servicios de transporte marítimo.
Manifestación anticipada no es viable, debido a que las mercancías, sus titulares y vehículos, se presentan a embarque en el momento de salida de la nave o estando ya en el fondeo de embarque. No existen plazos límites para los embarques.		5 (Casi certeza)	3 (Moderadas)	15 (Alto)	Estudiar la viabilidad legal de aplicar la manifestación anticipada para mercancías que se transporten vía cabotaje. Estudiar con la SD de Informática de la DNA la viabilidad de aplicar la manifestación anticipada para mercancías que se transporten vía cabotaje, con debido proceso de aclaración al Manifiesto en un 2do mensaje.
Información no confiable en el trato de la información que ampara las mercancías, vehículos y personas, lo cual afecta el sector y genera riesgos para la seguridad en la navegación, transporte de mercancías peligrosas, materias aduaneras y tributarias, además de otros sectores.		2 (Improbable)	4 (Mayores)	8 (Bajo)	Regular el trato de la información declarada vía Norma de cabotaje respecto de los Propietarios de las mercancías peligrosas, transportistas, personas, haciendo exigible por esta norma la Declaración obligatoria.
Manifestación anticipada no es viable, debido a que las mercancías, sus titulares y vehículos, se presentan a embarque en el momento de arribo de la nave o estando ya en el fondeo de embarque. No existen plazos límites para los embarques.		5 (Casi certeza)	3 (Moderadas)	15 (Alto)	Estudiar la viabilidad legal de aplicar la manifestación anticipada para mercancías que se transporten vía cabotaje. Estudiar con la SD de Informática de la DNA la viabilidad de aplicar la manifestación anticipada para mercancías que se transporten vía cabotaje, con debido proceso de aclaración al Manifiesto en un 2do mensaje.
Información no confiable en el trato de la información que ampara las mercancías, vehículos y personas, lo cual afecta el sector y genera riesgos para la seguridad en la navegación, transporte de mercancías peligrosas, materias aduaneras y tributarias, además de otros sectores.		2 (Improbable)	4 (Mayores)	8 (Bajo)	Regular el trato de la información declarada vía Norma de cabotaje respecto de los Propietarios de las mercancías peligrosas, transportistas, personas, haciendo exigible por esta norma la Declaración obligatoria.
Inexistencia de la manifestación y transmisión de información entre Aduanas (Sistema único).		3 (Moderado)	2 (Moderadas)	6 (Bajo)	Incorporar en la Norma de cabotaje el actual sistema de transmisión de información existente de la Aduana de Punta Arenas para el resto de las Aduanas. Estudiar con la SD de Informática de la DNA la viabilidad de enviarlo a las Empresas Navieras para efectos de subir información del Manifiesto.
Las empresas de transporte terrestre, propietario de mercancías y personas NO cumplen con las disposiciones de seguridad en el mar.		4 (Probable)	5 (Catastróficas)	20 (Muy Alto)	Solicitar al presente riesgo con la Autoridad Marítima y determinar en conjunto acciones de mitigación. Ej: Mayores fiscalizaciones y exigencia vía Norma legal de una Declaración de Mercancías por parte de los Usuarios.
Capacidad de infraestructura portuaria en Puerto Natales para la eficiente fiscalización de Aduanas. Falta de Cumplimiento Aplicación D.M. 1.114/08		4 (Probable)	4 (Mayores)	16 (Alto)	Incorporar en Norma de cabotaje la obligatoriedad de lo establecido en el ODH 1.114/97 respecto a infraestructura para la fiscalización eficiente de Aduanas.
Falta de interoperatividad informática entre las Empresas Navieras que desarrollan tráfico de Cabotaje y Aduanas para la manifestación Online.		2 (Improbable)	4 (Mayores)	8 (Bajo)	Estudiar con la SD de Informática de la DNA la viabilidad de aplicar la manifestación anticipada con una plataforma similar al (SUDIMAR) para mercancías que se transporten vía cabotaje, incorporando además las aclaraciones al Manifiesto.
Comisión de delitos aduaneros por falta de aplicación y/o regulación Normativa de Cabotaje y mayor fiscalización: 1) Uso indebido Art. 35 Ley 13.039 y Art. 43 Dto. 1355 para residentes de ZF Extensión; 2) Uso indebido Pda. Arancel 0033; 3) Tránsito sin documentación aduanera; 4) Dto. de Resoluciones o Dto. Salida ZF sin cumplir o fuera de plazo; 5) Contrabando de Drogas, Cigarillos, medallas, maraca, abanico, de chatarra, etc.		2 (Moderado)	4 (Mayores)	8 (Bajo)	Establecer programas de Fiscalización permanentes en puntos de control de ZFE y Régimen General. Establecer un Plan Regional de Fiscalización. Potenciar el trabajo operativo de Fiscalización con la información transmitida vía Informática.
Comisión de Delitos Internos: 1) Facturación falsas; 2) Tráfico de mercancías sin control tributario (Sin Facturas y/o guías de despacho); 3) Tráfico de especies bajo vedado; 4) Transporte de mercancías controladas (cargas NO) sin declarar, etc.	2 (Moderado)	4 (Mayores)	8 (Bajo)	Establecer programas de fiscalización permanentes en puntos de control de ZFE y Régimen General incorporando la presencia de otros Organismos como SII, SERNAPECSA, SAG, DQNAF, Seremi transporte, Salud y Armada.	
Baja dotación de Personal de Aduana para atención y control en puntos de ZFE de cabotaje.	4 (Probable)	4 (Mayores)	16 (Alto)	Verificar con la SD RRHH el aumento de dotación para Aduanas que deben controlar más eficientemente las Zonas de Tránsito Aduanero Especial, contando además con herramientas tecnológicas que permitan facilitar la Fiscalización y volverla más efectiva y eficiente en esta materia.	



Descripción del problema

En la zona sur austral del país existe un tráfico de mercancías en cabotaje, prestado por empresas navieras reconocidas que atienden los flujos de entrada, salida y al interior de dicha zona, que involucra las áreas geográficas que pueden conectarse a través de las instalaciones portuarias existentes en Puerto Natales, Puerto Edén, Puerto Chacabuco, Puerto Cisnes, Melinka, Quellón, Chaitén y Puerto Montt.

Mapa de Cobertura Tráfico Cabotaje



El área geográfica señalada (Mapa de cobertura) comprende, en términos aduaneros, a regiones que gozan de un régimen tributario especial por ser zona franca y zona franca de extensión y por tanto el tráfico de mercancías comprende, además de las mercancías nacionales, a mercancías extranjeras que quedan sujetas a la potestad, fiscalización y/o control de aduana.

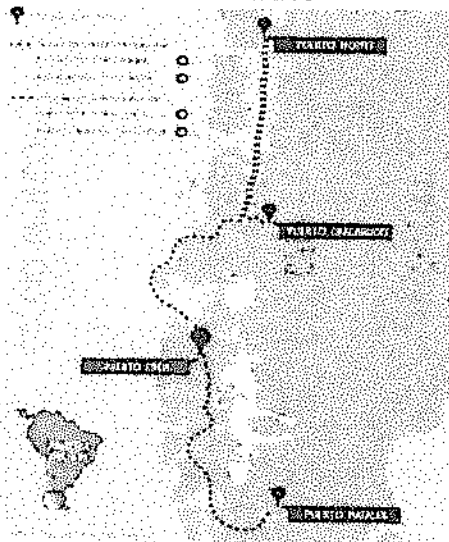
Por otra parte se ha observado que las empresas navieras que laboran el área precedentemente indicada, no cumplen al cien por ciento con la manifestación de mercancías ante las aduanas de jurisdicción debido esencialmente al desconocimiento de la norma, a la falta de regulación o adecuación en relación con algunos aspectos del tráfico y la falta de actualización de las normas de cabotaje que, como ya se expresó, data del año 1994.

A fin de evidenciar de mejor forma la problemática planteada es preciso conocer y tener presente que, en las áreas marítimas y lacustres de la zona franca y zona franca de extensión desde Punta Arenas, Región de Aysén y hasta Puerto Montt, concurre el tráfico de mercancías, vehículos y personas. Las siguientes empresas navieras trabajan en esta zona del país y sus rutas y frecuencias se exponen a continuación:



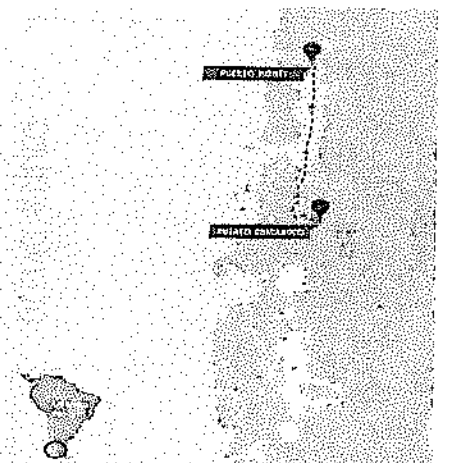
Navieras que efectúan Tráfico Cabotaje

NAVIERA NAVIMAG



ORIGEN / DESTINO	DIAS / SEM	HORA / HORA	ESCALA / ESCALA
PUERTO MONTT - PUERTO PANGUEL
PUERTO PANGUEL - PUERTO PUYUHUAPI
PUERTO PUYUHUAPI - PUERTO NATALES
PUERTO NATALES - PUERTO MAGALLANES

NAVIERA G & T

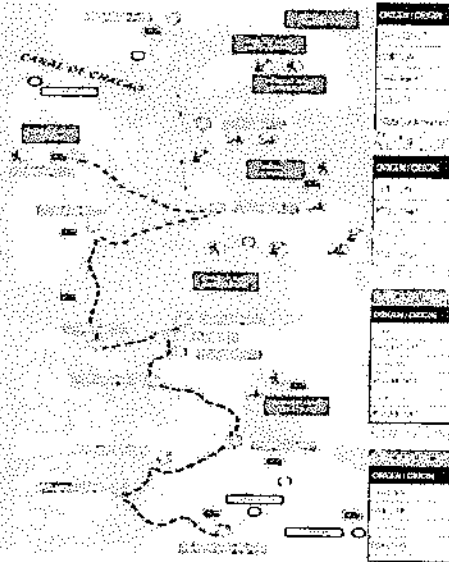


SEMANARIO ABRIL 2017

TIPO/NA	Fecha Salida	Origen	Fecha Llegada	Hora Salida	Hora Llegada
UCO-FAC	01-04-2017	07 NORTE	02 SUR	22:00 HRS	01:00 HRS
UCO-FAC	04-04-2017	07 NORTE	17 CO	17:00 HRS	18:00 HRS
FAC-UCO	05-04-2017	08 SUR	08 SUR	20:00 HRS	21:00 HRS
UCO-FAC	07-04-2017	08 SUR	08 SUR	20:00 HRS	21:00 HRS
FAC-UCO	08-04-2017	09 SUR	09 SUR	20:00 HRS	21:00 HRS
UCO-FAC	10-04-2017	09 SUR	12 CO	22:00 HRS	23:00 HRS
FAC-UCO	12-04-2017	10 SUR	10 SUR	20:00 HRS	21:00 HRS
UCO-FAC	12-04-2017	10 SUR	08 CO	08:00 HRS	09:00 HRS
FAC-UCO	15-04-2017	11 SUR	11 SUR	20:00 HRS	21:00 HRS
UCO-FAC	18-04-2017	11 SUR	13 CO	13:00 HRS	14:00 HRS
FAC-UCO	18-04-2017	12 SUR	12 SUR	21:00 HRS	22:00 HRS
UCO-FAC	21-04-2017	12 SUR	09 CO	09:00 HRS	10:00 HRS
FAC-UCO	22-04-2017	13 SUR	13 SUR	20:00 HRS	21:00 HRS
UCO-FAC	25-04-2017	13 SUR	15 CO	15:00 HRS	16:00 HRS
FAC-UCO	26-04-2017	14 SUR	14 SUR	20:00 HRS	21:00 HRS
UCO-FAC	28-04-2017	14 SUR	04 CO	04:00 HRS	05:00 HRS
FAC-UCO	29-04-2017	15 SUR	15 SUR	20:00 HRS	21:00 HRS

El viaje tiene una duración de 20 horas. En condiciones normales de clima.

NAVIERA AUSTRAL



ORIGEN / DESTINO	DIAS / SEM	HORA / HORA	ESCALA / ESCALA
...
...
...
...



La debilidad en el tráfico de cabotaje, se ve incrementada en los riesgos, toda vez que ocurre en las regiones que justamente gozan de beneficios tributarios especiales por ser zona franca y por ende la falta de información en oportunidad y calidad para el oportuno análisis de riesgos y fiscalización aduanera debilita el accionar eficiente y eficaz de la aduana respecto a potenciales ilícitos.

La necesidad de actualizar la Norma que regula las operaciones de Cabotaje, con énfasis en el tráfico de la zona sur austral, se fundamenta además en el incremento sostenible del movimiento de mercancías, vehículos y personas en estas regiones, y los últimos ilícitos detectados en este contexto, entre otros corresponden a: contrabando de cigarrillos, vehículos con circulación restringida a zona franca, tráfico de productos pesqueros en veda productos acuícolas sin certificación de SERNAPESCA, mercancías sujetas al DFL N° 15, etc.

II. Resumen del trabajo realizado.

A objeto de tomar conocimiento del actual escenario del cabotaje, se efectuó un levantamiento de la situación actual, en torno a la tramitación y ejecución del traslado de las mercancías y pasajeros que utilizan este tipo de medio de transporte. Al respecto, a fines del año 2016 y marzo del año 2017 se efectuaron reuniones entre funcionarios de Aduana Puerto Montt, Coyhaique, Punta Arenas y representantes de Navieras que operan en Zona Franca y Zona Franca de Extensión de Punta Arenas, Puerto Aysén y Puerto Montt, y en base a esos antecedentes, se plasmaron en la Tabla de Riesgos indicada en el punto I anterior y que se centra en la tramitación de Manifiestos de carga, control documental, la fiscalización y el cumplimiento de la norma.

A la información contenida en la tabla de riesgos, se suma la presentación realizada por la Aduana de Puerto Montt, que da cuenta de rutas y frecuencias precedentemente indicadas y que efectúan las empresas navieras que circulan por esas regiones.

A partir de los antecedentes precedentes, se detectan situaciones críticas en la aplicación de la actual normativa de Cabotaje y para su tratamiento, se estimó necesario realizar las siguientes tareas:

1.- Análisis de la actual Norma sobre tráfico de Cabotaje" contenidas en las Resol. N° 5973 del 09.09.1994 y complementada por Of. Circ.N° 1094 del 26.12.1994, ambas de la DNA.

Es dable señalar que el procedimiento de control que aplica el Servicio Nacional de Aduanas, se rige según lo estipulado por las Resoluciones indicadas en el punto precedente y que en síntesis señalan que las operaciones de cabotaje que se realicen en transbordadores o naves Roll on Roll Off, solo será exigible el Manifiesto de carga o una relación de las guías de despachos, de manera operativa por parte de las compañías transportadoras; siendo la aduana de origen quien debe verificar la existencia de, al menos uno de estos documentos con la relación de cantidad de bultos y descripción.

En lo que interesa para la medida N° 9 de la Agenda Normativa, aquellas mercancías provenientes de Zonas Francas de Extensión o de tratamiento aduanero especial, la norma señala que se registrarán por las disposiciones que están en el mismo documento. Es decir, además del control aduanero basado en la factura o en la guía de despacho, se deberá acreditar la nacionalización o la autorización aduanera para salir al resto del país, mediante la presentación de la documentación que sea necesaria.



2.- Conocimiento del sistema informático de transbordadores que tiene la aduana de Punta Arenas para el eficiente control y fiscalización de sus puntos de control. (ver siguientes figuras)

TRANSBORDADOR: PUERTO_NATALES Usuario: ruben Cesar Sep

TRANSBORDADOR: PUERTO_NATALES
Lugar: Puntilla

Numero	Fecha de Emisión	Fecha de Emisión	Tipo Manifesto	Lugar	#	RUT Empresa	Nombre Empresa	#	RUT Operador	Nombre	#	Apellido	Fecha de Emisión	Placa	Pais	Peso	Unidad	Operador
127	19-09-2017	2017-09-19 11:13:29	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
128	19-09-2017	2017-09-19 11:13:42	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
129	19-09-2017	2017-09-19 11:13:43	TRANSBORDADOR	PUERTO NATALES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
130	19-09-2017	2017-09-19 11:13:43	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
131	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
132	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
133	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
134	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
135	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
136	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
137	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
138	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
139	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
140	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
141	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
142	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
143	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
144	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
145	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
146	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
147	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
148	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
149	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				
150	19-09-2017	2017-09-19 11:13:44	CARGA	MUELLE MARDONES	99555440-2	TRASANDINO S.A.	7856417-2	OSCAR	ARAVENA	CHILE	HGLT30	24090	2	ARAVENA				

NUMERO MANIFIESTO: 32191

Tipo Manifesto: CARGA Carga_General

Lugar / Estado: MUELLE_MARDONES 2

Empresa: RUT 99555440-2

Empresa: TRASANDINO S.A.

Conductor Identif: Chile RUT 7856417-2

Nombre: OSCAR

Apellido(s): ARAVENA

INFORMACION VEHICULOS / CARGA:

Placa: JGHV33

Tipo Control: NACIONAL

Placa Semi: HGLT30

Tipo Control: NACIONAL

Pais / Kilos: 1 24090

Fecha Emisión: 2017-09-19

Descripción: SALMON ATLANTICO

Observaciones:

2.1 Aplicaciones Anexas Aduaneras (aaa.aduana.cl)

El sistema informático de Manifiesto Transbordador se encuentra en la siguiente url: <http://aaa.aduana.cl/pa/numeradores/transbordador>

La url <http://aaa.aduana.cl> corresponde a un servicio de hosting llamado "aplicaciones aduaneras anexas (aaa)" el cual permite alojar desarrollos locales de las Aduanas. Este servicio de hosting se encuentra separado de los Sistemas Productivos de Aduana.



En la siguiente imagen se muestran los roles y componentes relacionados con esta plataforma:

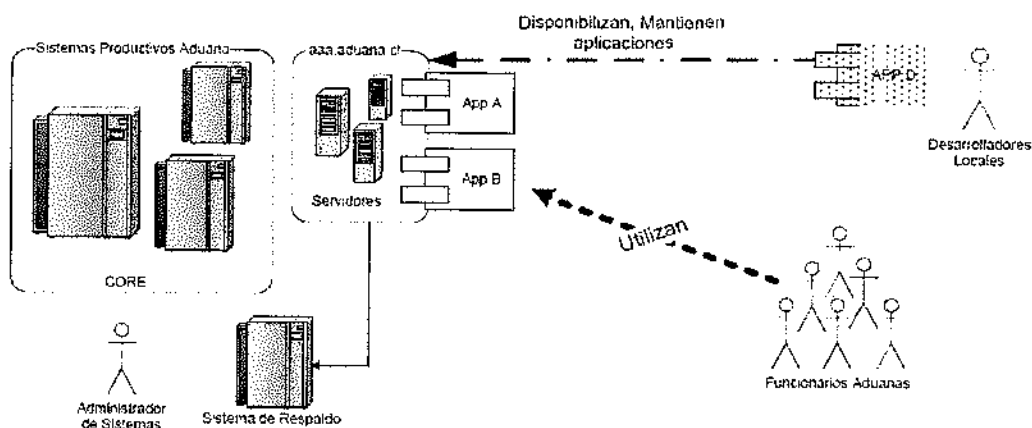


Ilustración: Actores y Componentes (Fuente: Modelo Operacional Servicio de Hosting de Aplicaciones Aduaneras Anexas [aaa.aduana.cl](http://intranet.aduana.cl/hosting-de-aplicaciones-aduaneras-anexas/intranet/2013-06-17/115558.html) Subdirección Informática).

<http://intranet.aduana.cl/hosting-de-aplicaciones-aduaneras-anexas/intranet/2013-06-17/115558.html>

Los roles relacionados a esta plataforma se describen a continuación:

2.1.1 Administrador de Sistemas

El administrador de la plataforma tecnológica corresponde al equipo de profesionales encargados de la mantención de la continuidad operacional de los sistemas, este equipo se encarga de garantizar la disponibilidad de los sistemas y mantener respaldos programados, más no es de responsabilidad de este actor la administración de los sistemas alojados, ni la reparación de las fallas que pudieran presentar los mismos.

2.1.2 Desarrolladores locales

Este perfil es el encargado de realizar y mantener los desarrollos, así como realizar las instalaciones de los sistemas en la zona dispuesta para ellos, mediante la entrega de credenciales (usuario y clave), para acceder a los sistemas.

2.1.3 Funcionarios de aduanas

Son los encargados de consumir los servicios provistos por las aplicaciones que los desarrolladores ofrecen en la plataforma.

2.2 Servicios Provistos por la plataforma Aplicaciones Anexas Aduaneras

Según el documento de Modelo Operacional de Hosting de aplicaciones aduaneras, esta plataforma provee los siguientes servicios:

2.2.1 Servicios para desarrolladores

- Todos los accesos que se proveerán serán mediante web, protocolo HTTP.
- Se dispondrán de los motores de bases de datos Mysql, PostgreSQL, File System



- Los desarrolladores podrán promocionar y compartir sus aplicaciones para el caso de que se manifieste el interés de grupos de usuarios finales con las mismas necesidades.
- Los desarrolladores podrán usar la plataforma como un medio de colaboración entre ellos con el fin de enriquecer el proceso de mejora continua de aplicaciones sobre esta plataforma.
- Para los sistemas que así lo definan mediante un documento escrito se proveerá respaldo de sistema de archivos, para el respaldo de las bases de datos se debe proveer el mecanismo que vuelque un respaldo al sistema de archivos
- Se proveerá de un acceso mediante usuario y clave que permita a los desarrolladores instalar y mantener los sistemas de responsabilidad propia.

2.2.2 Servicios para usuarios finales

La plataforma asegura la disponibilidad de los sistemas que estén alojados en ella y que hubiesen sido puestos para uso productivo por los desarrolladores locales.

2.2.3 Restricciones de esta plataforma

- Los respaldos de las aplicaciones se configurarán basados en la copia de una ruta específica que debe ser informada por el responsable de la aplicación, así como también cada desarrollador debe proveer y configurar el proceso de respaldo de la base de datos asociada.
- Las aplicaciones solamente podrán ser consumidas por funcionarios de aduanas.
- Accesos a las aplicaciones y entre aplicaciones quedan confinados a aplicaciones alojadas en la misma plataforma o a plataformas de aduana que posean acceso público, o sea las aplicaciones poseen sólo un alcance de uso en intranet (redes internas de aduanas).
- La subdirección de informática no puede garantizar tiempos de respuesta de las aplicaciones alojadas en esta plataforma.
- Es responsabilidad de cada desarrollador el mantener y optimizar funcionalidades de las aplicaciones disponibilizadas en caso que la subdirección de informática detectara algún abuso en el uso de recursos de la plataforma.
- Un desarrollador local podrá solicitar acceso al uso de esta plataforma mediante correo electrónico a la Subdirección de Informática, solicitud que debe estar previamente autorizada por el superior directo.

3.- Análisis y la viabilidad de aplicar una manifestación anticipada, similar a SIDEMAR y en forma estandarizada para todas las aduanas.

En este aspecto se incorpora en la siguiente Tabla la disponibilidad de conectividad para evaluar la efectividad de un potencial control con apoyo de aplicación informática.



Tabla factibilidad de conectividad

Punto Control	Tipo Control	Almacenista	¿Existe conectividad de red de datos?	Características	¿Existen Factibilidades Técnicas para conectividad?
Puerto Natales (Región de Magallanes)	Permanente	Empresa Portuaria Austral (EPA) Puerto Natales. Característica Muelle	SI	512 Kbps (Enlace de Cobre)	N/A
Puerto Chacabuco (Región de Aysén)	Permanente	Empresa Portuaria Oxxean. Característica Muelle	SI	2 MB (Enlace de Cobre)	N/A
Puerto Cisne (Región de Aysén)	Permanente	Empresa Portuaria de Chacabuco (Emporcha) Característica Muelle	SI	512 Kbps. (Vsat)	N/A
Melinka (Región de Aysén)	Permanente	Empresa Portuaria de Chacabuco (Emporcha) Característica Rampla	NO	N/A	NO
Chaitén (Región de Los Lagos)	Permanente	Armada Característica Rampla	SI	1 MB (Enlace de Cobre en su inicio y parte final Fibra)	N/A
Puelche (Región de Los Lagos)	Permanente	Empresa Portuaria de Puerto Montt (Empormontt) Característica Rampla	SI	1 MB (Vsat)	N/A
Quellón (Región de Los Lagos)	Sin control	Empresa Portuaria de Puerto Montt (Empormontt) Característica Muelle	NO	N/A	NO
Puerto Oxxean (Región de Los Lagos)	Sin control	Empresa portuaria Oxxean Característica Muelle	NO	N/A	NO
Puerto de Puerto Montt (Empormontt) (Región de Los Lagos)	Sin control	Empresa Portuaria de Puerto Montt (Empormontt) Característica Rampla	SI 2 enlaces en el interior del puerto	- Oficina Puerto 1 MB - Zona Primaria 1 MB	N/A

4.- Aplicación del Dto. Hda. N° 1.114/97.

Se hace presente, que para la aplicación de lo dispuesto en el Dto. Hda. 1.114/97, en lo relacionado a infraestructura, terrenos y sistemas informáticos, se evidencia una variada cantidad de puntos de control de aduanas que existen en la zona franca y zona franca extensión de Punta Arenas.

En estos puntos de control, en la cual recalcan naves con mercancías de cabotaje, solo en algunos de ellos existen las condiciones básicas respecto a las características exigidas en el Art. 12 para operar como Almacén Ej: Puerto Natales; Puerto Chacabuco y Puerto Montt (Empormontt). El resto de los puntos de control aduanero, solo cuentan con rampas de atraque y pequeñas garitas de vigilancia Ej: Puerto Cisne, Melinka (Región de Aysén) y Quellón, Chaitén, Puelche y Puerto Oxxean (Región de Los Lagos).

5.- Identificar los puntos donde recalcan los transbordadores, barcas, naves y donde se debe exigir la declaración de la carga por parte del transportista (Ag. de Nave).

5.1 Puntos de control aduanero dentro de la zona franca y zona franca de extensión de Punta Arenas

Punto Control	Tipo Control	Dotación	Almacenista	Tipo carga	Riesgos
Puerto Natales (Región de Magallanes)	Permanente	4	Empresa Portuaria Austral (EPA) Tipo: Muelle	General	1) Uso indebido Art. 35° Ley 13,039 y Art. 43 Dto. 1355 para residentes de ZF Extensión
Puerto Chacabuco	Permanente	4	Empresa Portuaria Oxxean.	General	



(Región de Aysén)			Tipo: Muelle		2) Uso indebido Partida Arancel 0033
Puerto Cisne (Región de Aysén)	Permanente	2	Empresa Portuaria de Chacabuco (Emporcha) Tipo: Muelle	General	3) Transbordos sin documentación aduanera
Melinka (Región de Aysén)	Permanente	1	Empresa Portuaria de Chacabuco (Emporcha) Tipo: Rampla	General	4) Reexpediciones o Decl. Salida ZF sin cumplir o fuera de plazo
Chaiten (Región de Los Lagos)	Permanente	1	Armada Tipo: Rampla	General	5) Contrabando de Drogas, cigarrillos, madera nativa, abigeato, de chatarra, etc.
Puelche (Región de Los Lagos)	Permanente	2	Empresa Portuaria de Puerto Montt (Empormontt) Tipo: Rampla	General	

5.2 Puntos sin control aduanero fuera de la zona franca y zona franca de extensión de Punta Arenas (Zona Secundaria).

Punto Control	Tipo Control	Dotación	Almacenista	Tipo carga	Riesgos
Quellon (Región de Los Lagos)	Sin control	Sin dotación	Empresa Portuaria de Puerto Montt (Empormontt) Tipo: Muelle	General	1) Uso indebido Art. 35° Ley 13,039 y Art. 43 Dto. 1355 para residentes de ZF Extensión
Puerto Oxxean (Región de Los Lagos)	Sin control	Sin dotación	Empresa portuaria Oxxean Tipo: Muelle	General	2) Uso indebido Partida Arancel 0033
Puerto de Puerto Montt (Empormontt) (Región de Los Lagos)	Sin control	Sin dotación	Empresa Portuaria de Puerto Montt (Empormontt) Tipo: Rampla	General	3) Transbordos sin documentación aduanera 4) Reexpediciones o Decl. Salida ZF sin cumplir o fuera de plazo 5) Contrabando de Drogas, cigarrillos, madera nativa, abigeato, de chatarra, etc.

Acerca de una potencial incorporación como puntos de control aduanero, se debe revisar caso a caso y determinar las condiciones en infraestructura, habitabilidad, seguridad para la acción fiscalizadora por parte de aduanas.

Es oportuno señalar que, el numeral 5 del Oficio Circ. N° 1094/94 de la DNA, en su parte final indica que: "respecto de cabotaje desde una zona de Tratamiento Aduanero Especial a régimen general, dicho control documental y físico se deberá efectuar solamente en la aduana de origen". En este contexto, se propone ampliar la acción de control documental y físico considerando que la misma pueda o deba realizarse en el punto de llegada de la nave. Esto en atención a que hay embarque realizados en puntos sin presencia de Aduana.

6.- Ponderar si la manifestación de cargas de cabotaje (formato único y estándar para todas las navieras) es factible remitirla vía electrónica en formato archivo PDF a las aduanas de jurisdicción de cada punto de control y de manera anticipada en los tiempos que la norma disponga u otro medio según se disponga posteriormente.



7.- Definir si esta actualización Normativa solo debe tener un alcance respecto a mercancías transportadas por transbordadores y barcasas o naves menores, por cuanto el equipo estima que en las naves de mayor calado que realizan Cabotaje en Chile, utilizan formato estándar y manual faltando solo la automatización y no existiendo hoy problema en su control.

8.- Evaluación de los riesgos identificados.

RIESGOS IDENTIFICADOS	Requiere actualización
Ausencia de la estandarización de un Formato de Manifiestos de Cabotaje.	x
Generalidad en la información declarada en los Manifiestos de Cabotaje presentados ante Aduanas.	x
Falta de establecimiento de plazos en la presentación de Manifiestos ante el Servicio Nacional de Aduanas, (complementar Of. Circ. N° 1094/94, estableciendo plazos de entrega de la documentación a la Aduana)	x
Falta de actualización Normativo de los puntos de control aduanero marítimos en toda la zona franca de extensión de Punta Arenas. Ej: No está incorporado los Puertos (Oxxean , Puerto Montt, Quellon - Régimen General), también como punto de llegada o salida los Puerto Yungay en la Región de Aysén y Puerto Edén en la Región de Magallanes.	x
Información no confiable en el trato de la información que ampara las mercancías, vehículos y personas, lo cual afecta el sector y genera riesgos para la seguridad en la navegación, transporte de mercancías peligrosas, materias aduaneras y tributarias, además de otros sectores	x
Empresas de Transporte Naviero se ven impedidas legalmente de solicitar información de las mercancías, vehículos y personas.	x
Manifestación anticipada no es viable, debido a que las mercancías, sus titulares y vehículos, se presentan a embarcar en el momento de atraque de la nave o estando ya estas en faenas de embarque. No existen plazos límites para los embarques.	x
Inexistencia de la manifestación y transmisión de información entre Aduanas (Sistema único).	x
Las empresas de transporte terrestre, propietarios de mercancías y personas NO cumplen con las disposiciones de seguridad en el mar.	x
Carencia de infraestructura portuaria en Puerto Natales para la eficiente fiscalización de Aduanas. Incumplimiento del D.H. 1.114/98	x
Falta de interconectividad Informática entre las Empresas Navieras que desarrollan tráfico de Cabotaje y Aduanas para la manifestación Online.	x
Comisión de delitos aduaneros por falta de aplicación y/o regulación Normativa de Cabotaje y mayor fiscalización: 1) Uso indebido Art. 35° Ley 13,039 y Art. 43° Dto. 1355 para residentes de ZF Extensión; 2) Uso indebido Pda. Arancel 0033; 3) Transbordos sin documentación aduanera.; 4) Decl. de Reexpediciones o Decl. Salida ZF sin cumplir o fuera de plazo.; 5) Contrabando de Drogas, Cigarrillos, madera nativa, abigeato, de chatarra, etc.	x
Comisión de Delitos Internos: 1) Facturación falsa., 2) Tráfico de mercancías sin control tributario (Sin Facturas y/o guías de despachos)., 3) Tráfico de especies bajo veda., 4) Transporte de mercancías controladas (cargas IMO) sin declarar.; etc.	x
Baja dotación de Personal de Aduana para atención y control en puntos de ZFE de cabotaje.	x
Falta de infraestructura y equipamiento adecuado para la verificación e inspección de vehículos y/o equipos que son manifestados, tanto en funciones de recepción como de despacho.	x
Inexistencia en Sistema de Manifiestos de opciones de ingreso de alertas y consulta de historial de vehículos, semiremolques y empresas, a fin de tener información actualizada de perfilamiento de vehículos y/o usuarios de riesgo.	x



Ausencia de enlace y comunicación entre el Sistema de Manifiestos y el Sistema de Pasavantes. La digitación de las patentes de los vehículos y/o equipos al momento de ser manifestados para despacho o recepción no alerta de manera automática la existencia de un Pasavante asociado.	X
--	---

9.- Plan de Fiscalización

En lo que respecta a fiscalización se propone incorporar en la Matriz de Riesgos de Fiscalización de las Aduanas el área de cabotaje a fin de levantar un programa anual que persiga la mitigación de riesgos en el tráfico de mercancías de vía Cabotaje.

Ejemplo Matriz Puerto Montt

Área	Sub-Área	Objeto	Riesgo	Impacto	Severidad del Riesgo	Probabilidad	Impacto	Severidad del Riesgo	Plan de Mitigación	Actividades de Mitigación
Puerto Montt	Puerto Montt	Fiscalización a Pasajeros	Cabotaje	Riesgo asociado a las operaciones de tránsito en la Zona Franca transitorias y a cabotaje.	Controladores de inmigración de salida e ingreso, así como los funcionarios zona franca, aduaneros, tránsito, aduaneros y la Zona Franca transitorias y a cabotaje.	Moderado (5)	Moderado (5)	Alto (9)		incorporado
Puerto Montt	Puerto Montt	Fiscalización a Pasajeros	Cabotaje	Riesgo asociados a las operaciones de tránsito en la Zona Franca transitorias y a cabotaje.	Falta de control de naves de tráfico de Cabotaje que efectúan dentro de la zona franca de puerto arena y zona franca de punta arenas de Aysén y provincia de Palena debido a falta de dotación en las Aduanas.	Moderado	Moderado	Alto (9)		incorporado

Ejemplo Programa Anual de Trabajo

	Riesgos Específicos	Probabilidad	Impacto	Severidad del Riesgo	Plan de Mitigación	Actividades de Mitigación
1	Contrabandos de mercancías de lícito e ilícito comercio, vehículos con franquicia zona franca, reexpediciones, tránsitos, re destinaciones desde o hacia la zona franca de Punta Arenas y zonas francas de extensión de Aysén y Palena región de Los Lagos.	Moderado	Moderado	Alto (9)	Establecer un plan de trabajo anual con el objetivo de incrementar la fiscalización en los puntos de recalada y zarpe de naves de tráfico de cabotaje.	1.- Ejecutar fiscalizaciones conforme a frecuencias de recaladas y análisis anticipado de información proporcionada por navieras y armada. 2.- Ejecutar fiscalizaciones conjuntas con otros órganos fiscalizadores.
2	Falta en el control de naves de tráfico de Cabotaje que efectúan dentro de la zona franca de punta arenas y zona franca de extensión de Aysén y provincia de Palena debido a falta de dotación en las Aduanas.	Moderado	Moderado	Alto (9)	Elevar requerimiento al nivel central del fortalecimiento de RRHH. Asistencia y cobertura para la jurisdicción de tráfico de cabotaje con reforzamiento mediante de redes de fiscalización de otras aduanas.	1.- Proponer requerimiento al nivel central para la contratación de personal fiscalizador. 2.-Priorizar fiscalizaciones de naves, mercancías y personas en los puntos de arribo y zarpe en base a perfiles de riesgos determinados anticipadamente.



IV Propuesta final

Atendidos los contextos expuestos, el equipo de trabajo reconoce la necesidad de regulación diferenciada en operaciones de Cabotaje por continuidad de carretera y propone se atiendan los siguientes puntos como medidas de control y Fiscalización en los siguientes aspectos:

- Se instruya la utilización de la herramienta de apoyo o aplicación informática para el control de las mercancías en cabotaje existente en la Aduana de Punta Arenas al resto de las Aduanas de la zona sur, como una acción de mitigación inmediata a los riesgos existentes, mientras no se disponga de una solución definitiva y se cuente con un Sistema Informático para este tipo de operaciones. Según lo que se indica en el punto II, 2.1 de este documento.
- Se regule de manera diferenciada el tráfico de cabotaje atendido por barcasas y transbordadores que prestan el servicio de continuidad de carretera, en la zona sur del país.
- Se considere la opción de control y fiscalización en el punto de destino respecto de aquellas mercancías que fueron embarcadas en puntos internos de la zona sur-austral sin presencia de Aduana, así como la obligación de presentación en dicho punto por parte de las empresas prestadoras de los servicios que se trata.
- Como una medida inmediata para mitigar los riesgos, se sugiere, que las Aduanas incorporen en sus matrices de riesgos de fiscalización el tráfico de mercancías vía cabotaje, siguiendo el ejemplo propuesto por aduana de Puerto Montt.
- Se evalúe incorporar una referencia al Decreto N° 1114/97 a efectos de exigir las infraestructuras necesarias para el control aduanero en aquellos puntos en que se han habilitado o habiliten Almacenistas.
- Se evalúe establecer una exigencia de infraestructura para el control y fiscalización de Aduana en aquellos puntos que solo operan para el embarque/desembarque de transbordadores y barcasas.
- Se exija el cumplimiento de la norma Res. 5973/1994, por parte de la Compañías de Transporte en cuanto a la exigencia de Manifiesto y detalle de contenido que aplique en el tráfico de cabotaje respecto de mercancías que quedan bajo potestad, fiscalización y/o control de Aduana, contemplando, entre otros, plazos, sanciones y puntos de presentación y aviso cuando ello sea pertinente.
- Se evalué por la Dirección Nacional de Aduanas un proyecto de automatización del proceso de manifestación de cabotaje mediante la interconexión con las empresas navieras.



CLAUDIO SEPULVEDA VALENZUELA
DIRECTOR NACIONAL DE ADUANAS

28 DIC 2017