

Ref. 42

E/CEPAL/L.116
Enero de 1975

**ESTUDIO DE FACILITACION DEL TRANSITO DE MERCADERIA CON
DESTINO A BOLIVIA A TRAVES DEL PUERTO DE ARICA**

**Preparado por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para
América Latina a petición de los Gobiernos de Bolivia y Chile**



NACIONES UNIDAS

E/CEPAL/L.116
Enero de 1975

**ESTUDIO DE FACILITACION DEL TRANSITO DE MERCADERIA CON
DESTINO A BOLIVIA A TRAVES DEL PUERTO DE ARICA**

**Preparado por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para
América Latina a petición de los Gobiernos de Bolivia y Chile**



NACIONES UNIDAS

INDICE

	Página
I. INTRODUCCION	1
II. SISTEMA ACTUAL PARA EL TRANSITO DE MERCADERIA HACIA BOLIVIA VIA ARICA	3
1. <i>Procedimientos aplicados en la actualidad</i>	3
2. <i>Funciones que cumplen dentro del sistema actual cada uno de los organismos que intervienen</i>	3
a) <i>Agencias Navieras</i>	3
b) <i>Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI)</i>	4
c) <i>Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros (AADAA)</i>	4
d) <i>Despachantes de Aduana en Arica</i>	4
e) <i>Aduana de Chile en Arica</i>	5
f) <i>Sección chilena del Ferrocarril Arica-La Paz (FERRARICA)</i>	5
g) <i>Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia (ENFE)</i>	5
h) <i>Agencia Aduanera y Consulado de Bolivia en Arica</i>	5
3. <i>Restricciones del sistema actual</i>	5
III. EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSITO PROPUESTO	8
1. <i>Objetivos del Sistema Integrado de Tránsito</i>	8
2. <i>Características esenciales del Sistema Integrado de Tránsito</i>	8
3. <i>Flujo de operaciones y documentación</i>	9
a) <i>Antes de la llegada de la nave</i>	9
b) <i>Descarga de la nave</i>	10
c) <i>Transbordo directo</i>	11
d) <i>Transbordo indirecto</i>	12
e) <i>Mercadería con observaciones</i>	13
f) <i>Procedimiento de autorización de la Guía de Salida</i>	13
g) <i>Salida de los vagones del puerto y traslado a Bolivia</i>	13
h) <i>Liquidación de gastos y envío de la documentación a Bolivia</i>	14
IV. APLICACION DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSITO	15
ANEXO 1: Flujograma del Sistema Integrado de Tránsito de la carga con destino a Bolivia a través del puerto de Arica.	
ANEXO 2: Modelos de documentos para el Sistema Integrado de Tránsito.	

I. INTRODUCCION

Con motivo de la VII Reunión de las Comisiones Mixtas de Bolivia y Chile sobre Transportes y Asuntos Portuarios, realizada en La Paz entre el 2 y el 4 de septiembre de 1974, ambas delegaciones acordaron analizar el tema de la agilización de la carga en tránsito y su racionalización, coincidiendo en que era "necesario realizar un estudio tendiente fundamentalmente a racionalizar los sistemas del flujo físico y procedimientos documentales de la carga en tránsito". Asimismo, se acordó encomendar el análisis de este tema a delegaciones técnicas de ambos Gobiernos, y tomar como base un estudio que sobre dicha materia se solicitaría a la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina (CEPAL) en calidad de organismo consultor. A este efecto, ambas delegaciones acordaron pedir a sus Gobiernos que solicitaran a la CEPAL la realización del estudio referido, conforme a las especificaciones que presentarían las partes interesadas.

A ese fin la Cancillería de Chile solicitó la colaboración de la CEPAL por nota de fecha 12 de septiembre de 1974. Y por su parte, la Cancillería de Bolivia hizo efectivo su pedido en virtud de una nota de fecha 1º de octubre de 1974.

En su nota de respuesta a ambas Cancillerías, el Secretario Ejecutivo de la CEPAL expresó que se iniciaría de inmediato el estudio de los procedimientos para racionalizar el movimiento de la carga en tránsito en el puerto de Arica y, que una vez que éstos hubieran demostrado su eficacia, se haría extensiva su aplicación al tránsito por el puerto de Antofagasta.

Después de analizar estudios anteriores relacionados con el tránsito Arica-La Paz, una misión de la CEPAL observó en el puerto de Arica, entre los días 11 y 16 de noviembre los diferentes aspectos operacionales en el terreno mismo. Se prestó especial atención a las faenas portuarias relacionadas con la carga en tránsito a Bolivia, y se tuvo la oportunidad de presenciar la descarga de cinco naves, y al mismo tiempo se comprobaron las operaciones y procedimientos documentarios. En Arica la misión se puso en contacto con autoridades del Consulado de Bolivia, Aduanas de Bolivia, Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia (AADAA), la Sección Chilena del Ferrocarril Arica-La Paz (FERRARICA), Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), Aduanas de Chile y agencias despachantes de aduanas.

El día 17 de noviembre la misión se trasladó en autocarril hasta La Paz, y allí permaneció hasta el 22 de noviembre. En La Paz se visitaron las instalaciones de AADAA en El Alto con el fin de comprobar los procedimientos empleados, la capacidad de los almacenes y patios y las operaciones de descarga de los vagones ferroviarios. Además, la misión se puso en contacto con autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto; Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil; Comisión Portuaria, la Sección Boliviana del Ferrocarril Arica-La Paz (ENFE), Cámara Nacional de Comercio, Cámara Nacional de Industrias, Asociación Boliviana de Aseguradores, bancos comerciales, empresas de seguros, importadores y el Consulado General de Chile.

Las observaciones en el puerto de Arica y las entrevistas realizadas en Arica y La Paz permitieron a la misión comprobar que técnicamente era factible mejorar los sistemas usados para el movimiento de carga en tránsito a Bolivia, sobre la base de un conjunto de recomendaciones que fundamentalmente tiendan a sustituir los actuales procedimientos de internación y redestinación de la carga por un simple trámite de transbordo entre las naves y el ferrocarril. Debido al consenso que la misión encontró en apoyo a los planteamientos preliminares formulados durante las múltiples entrevistas y, respondiendo a una petición concreta del Director de AADAA, la misión redactó en La Paz el memorandum preliminar, "Análisis de los procedimientos de tránsito de carga con destino a Bolivia por el Puerto de Arica con miras a su facilitación", que entregó oficialmente a la Cancillería de Bolivia el 22 de noviembre. Con la autorización del Subsecretario de Relaciones Exteriores, este memorandum se distribuyó a la Secretaría General de la Comisión Portuaria, AADAA, ENFE, Cámara Nacional de Comercio, Cámara Nacional de Industrias y Asociación Boliviana de Aseguradores. Simultáneamente se entregó otro ejemplar al Cónsul General de Chile en Bolivia.

A su regreso a la Sede de CEPAL en Santiago, la misión hizo llegar el día 28 de noviembre, otros ejemplares del memorandum a la Cancillería de Chile para su distribución entre las entidades interesadas en el país.

El memorandum que contiene los planteamientos preliminares sobre un nuevo sistema de procedimientos para la carga en tránsito desde Arica a La Paz, se elaboró y distribuyó principalmente para que los diferentes sectores interesados pudieran formular oportunamente sus críticas y sugerencias, antes de la preparación del informe oficial de la CEPAL. Como no se han recibido comentarios discordantes con las ideas expuestas en él, se ha procedido a elaborar el presente informe preliminar sobre un Sistema Integrado de Tránsito.

II. SISTEMA ACTUAL PARA EL TRANSITO DE MERCADERIA HACIA BOLIVIA VIA ARICA

1. Procedimientos aplicados en la actualidad

Con anticipación a la llegada de las naves, los agentes navieros entregan las listas de la carga que transportan indicando si se trata de carga chilena o boliviana y los planos de estiba de las mercaderías. Recibida esta información, se realiza diariamente una reunión en la oficina de programación del puerto, con la asistencia de EMPORCHI, FERRARICA y agentes navieros, con el objeto de asignar los recursos disponibles para las faenas del día siguiente. Estas faenas son esencialmente descarga de naves, clasificación y recepción de mercaderías en almacenes o sitios, y carga de vagones. Entre estas faenas es preciso distribuir los recursos con que cuenta EMPORCHI en el puerto de Arica: sitios de atraque para las naves, grúas del puerto, grúas de horquilla, y cuadrillas de movilizadores.

De acuerdo con las faenas que es preciso realizar al día siguiente, se asignan los recursos conforme a la petición de cada uno de los organismos que intervienen en la reunión, actuando EMPORCHI como organismo coordinador y que decide finalmente. Al día siguiente estas faenas se realizan en forma simultánea. En el cuadro 1 se presenta una descripción de las operaciones correspondientes al despacho de mercadería en tránsito desde la desestiba de la nave hasta la recepción en La Paz y la documentación que ampara estas operaciones.

2. Funciones que cumplen dentro del sistema actual cada uno de los organismos que intervienen

a) Agencias navieras

Las agencias navieras comunican al puerto la llegada de las naves y hacen llegar anticipadamente las listas de mercadería y los planos de estiba. Después del atraque de la nave, los agentes navieros entregan los manifiestos de la carga y con la intervención del Sindicato de Empleados de Bahía y los estibadores entregan la mercadería en el gancho de la grúa sobre el sitio portuario. En esta faena se emplean dos tarjadores, uno en la bodega de la nave y otro en el sitio, para contabilizar la carga y sus condiciones. Finalmente, también a través de personal del Sindicato de Empleados de Bahía, la agencia naviera descarga su responsabilidad respecto de la mercadería entregándola a AADAA, ya sea en los almacenes o sitios donde ésta haya sido depositada. La mercadería se entrega después de haber sido clasificada por conocimiento, dejándose constancia de la cantidad de bultos, marcas y observaciones en una Boleta de Recepción que confecciona la agencia naviera y que posteriormente es firmada por el representante de ésta en señal de entrega, por el almacenista de AADAA en señal de recepción y por un representante de EMPORCHI como interventor.

SISTEMA ACTUAL DE TRANSITO ARICA - LA PAZ

<i>Operaciones y movimientos de la carga</i>	<i>Recursos físicos que se requieren para las operaciones y personal que interviene</i>	<i>Organismos que intervienen en las operaciones</i>	<i>Organismos que pagan las operaciones en primera instancia</i>	<i>Documentos que amparan las operaciones</i>	<i>Organismos que preparan los documentos</i>
1) Desestiba de la carga en el buque	Grúas del puerto o plumas del buque; estibadores	Agencia naviera	Línea naviera	Manifiesto Tarja	Agencia naviera Empleados de bahía
2) Recepción de la carga en el muelle; separación; puesta en colosos	Grúas horquillas; colosos; movilizadores	EMPORCHI	Despachantes de aduana ^a	Tarja	Empleados de bahía
3) Traslado de la carga a sitio, almacén o vagón ferroviario ^b	Grúas horquillas; colosos; tractores	EMPORCHI	Despachantes de aduana ^a	—	—
4) Recepción de la carga, clasificación por conocimiento, identificación de pérdidas y mermas, ubicación de la carga en el almacén	Almacenes; grúas horquillas; movilizadores, empleados de bahía (en representación de agencias navieras), almacenistas	AADAA EMPORCHI Agencias navieras	Despachantes de aduana ^a	Boleta de recepción	Agencias navieras
5) Cuidado de la carga en el almacén	Almacenistas	AADAA EMPORCHI	Sin pago	Inventario	AADAA
6) Traslado de la carga desde el almacén hasta el vagón ferroviario ^c	Grúas horquillas; movilizadores; vagones ferroviarios	EMPORCHI	Despachantes de aduana ^a	Pedido de vagón	Despachantes de aduana
7) Estiba de la carga en el vagón ferroviario y control de lo cargado	Movilizadores o estibadores particulares	Despachantes de aduana, AADAA, EMPORCHI, FCALP	Despachantes de aduana ^a	Guía de embarque	FCALP
8) Salida del vagón del recinto portuario	Locomotoras	EMPORCHI, FCALP	Despachantes de aduana	Póliza de tránsito	Despachantes de aduana
9) Movimiento del vagón desde Arica hasta frontera	Locomotoras	FCALP	Despachantes de aduana	Cartas de porte y manifiesto por mayor	FCALP
10) Movimiento del vagón desde frontera hasta El Alto de La Paz, Oruro o Cochabamba	Locomotoras	ENFE	Importador	Cartas de porte y manifiesto por mayor	FCALP
11) Recepción de la carga en almacenes de AADAA	Grúas, grúas horquillas, movilizadores	AADAA ENFE Inspectores de Cámaras de Comercio y de Industrias Aduanas de Bolivia	AADAA	Volante tarja de recepción	AADAA

^a Pagos efectuados de una sola vez antes de la operación 8: Salida del vagón del recinto portuario.

^b En el caso de carguío directo a vagón ferroviario, no se cumplen las operaciones 4, 5 y 6.

^c La decisión de despacho de la mercadería es del consignatario, quien envía el conocimiento marítimo de embarque endosado a un despachante de aduana en Arica.

b) Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI)

EMPORCHI se ocupa de atender la descarga de las naves recibiendo la mercadería en el gancho sobre el sitio, para efectuar su traslado en colosos o paletas hasta el almacén, sitio o directamente a los vagones ferroviarios. La manipulación total de la carga desde el gancho al costado de la nave hasta su cargue en los medios de transporte en que abandona el puerto hacia su destino final, es de responsabilidad de EMPORCHI. Se advierte aquí un cierto antagonismo entre los objetivos en cuanto a la asignación de los recursos de que dispone el puerto, ya que para la marcha normal de las faenas portuarias se requiere atender generalmente en forma simultánea la descarga de naves, la movilización de mercaderías a los almacenes y sitios, los movimientos de la mercadería para su clasificación, y el cargue de los vagones ferroviarios. Si cualquiera de estas faenas no se realiza de acuerdo a las necesidades, se entraba la fluidez del sistema produciendo atochamientos.

Además de la operación portuaria propiamente tal, EMPORCHI cumple labores de vigilancia sobre las mercaderías depositadas en el recinto portuario, ya sea en almacenes o sitios. Estas atribuciones de resguardo de la mercadería le han sido delegadas por la Aduana de Chile, ante la cual debe certificar la salida de la mercadería del puerto.

c) Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros (AADAA).

Por delegación de la Agencia Aduanera Boliviana, AADAA recibe las mercaderías en tránsito de las agencias navieras y administra los almacenes entregados por EMPORCHI para el depósito exclusivo de mercadería boliviana. En este sentido AADAA representa los intereses de Bolivia en el manejo físico y custodia de las mercaderías bolivianas en tránsito, autorizando y controlando el cargue en los vagones ferroviarios, a petición de los despachantes de aduana. La Agencia de AADAA en Arica actúa también como despachante frente a las autoridades aduaneras de Chile.

d) Despachantes de aduana en Arica

Por falta de acuerdos directos entre los Gobiernos no existe un mecanismo que permita a los importadores en Bolivia el pago oportuno y automático de los servicios de tránsito a la mercadería boliviana a través de los puertos chilenos, y han proliferado en Arica los despachantes de aduana, cuya función principal es la de llenar este vacío.

Aparte de adelantar los fondos para el pago de los gastos portuarios y fletes ferroviarios, los despachantes tramitan la póliza de tránsito ante la Aduana de Chile y piden el equipo ferroviario para que a través de EMPORCHI y AADAA se efectúe el cargue de la mercadería. Si EMPORCHI no cuenta con personal para cumplir su responsabilidad de hacer cargar los vagones, el despachante contrata los servicios del Sindicato de Estibadores Particulares. Los despachantes cumplen también la función de servir de nexo entre los consignatarios y los organismos que efectúan la manipulación física de la mercadería durante la operación de tránsito.

e) Aduana de Chile en Arica

Al delegar en EMPORCHI la custodia de las mercaderías llegadas al puerto, la Aduana chilena conserva la potestad de ellas y en consecuencia debe certificar que las mercaderías destinadas a Bolivia abandonen el territorio chileno en las mismas condiciones y cantidades en que hubieren ingresado. A ese fin, la Aduana va cancelando el manifiesto marítimo en forma provisoria con las pólizas de tránsito que autoriza, y en forma definitiva con la copia del manifiesto ferroviario devuelto como tornaguía por la Aduana de Bolivia en señal de recepción de la mercadería.

f) Sección chilena del Ferrocarril de Arica a La Paz (FERRARICA).

El Ferrocarril recibe la mercadería sobre los vagones, certifica la cantidad, peso y condiciones y emite la Carta de Porte, cuyo original entrega al despachante de aduana para que sea enviado al consignatario en Bolivia. En el cargue de los vagones intervienen EMPORCHI y AADAA, y luego se procede a sellarlos o precintarlos. El Ferrocarril debe confeccionar también un manifiesto de carga por cada vagón, que sirve para la entrega de la carga a la Aduana boliviana en frontera. La responsabilidad de FERRARICA comprende desde la recepción de la mercadería en sus vagones hasta la entrega de éstos a la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia (ENFE) en Charaña.

g) Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia (ENFE)

ENFE recibe de FERRARICA los vagones en Charaña y, previa revisión de los sellos o precintos por la Aduana los traslada hasta los almacenes de AADAA, donde la mercadería se descarga y se deposita hasta su nacionalización.

h) Agencia Aduanera y Consulado de Bolivia en Arica

Ambos organismos se encargan de visar la documentación que ampara las operaciones de tránsito de la mercadería.

3. Restricciones del sistema actual

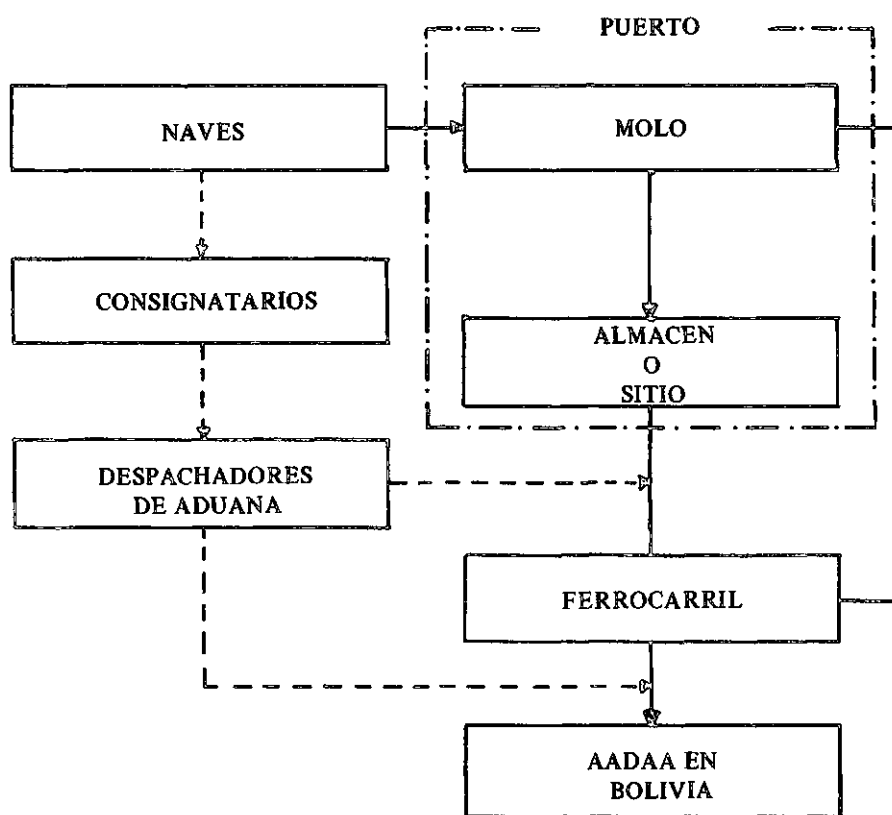
En el diagrama 1 se muestran las relaciones funcionales del sistema de tránsito a Bolivia a través del puerto de Arica, y pueden observarse los estrangulamientos a que puede estar sujeto el sistema.

La primera restricción que se advierte en el sistema actual se refiere a la disponibilidad de equipos y personal para la movilización de la carga desde el costado de la nave a los vagones, almacenes o sitios. El equipo está compuesto principalmente por: grúas de horquilla, colosos, paletas y tractores.

Obviamente, el puerto no puede estar equipado para atender el movimiento máximo pero en la actualidad su equipo es insuficiente, antiguo y a veces inadecuado. Las grúas horquilla y los tractores tienen muchos años de uso y aunque su mantenimiento es satisfactorio, es imposible

Diagrama 1

RELACIONES FUNCIONALES DEL SISTEMA DE TRANSITO A BOLIVIA A TRAVES DE ARICA



mantener un número suficiente en servicio. Las paletas son insuficientes y los colosos excesivamente grandes, y parece más aconsejable usar vagonetas pequeñas de dos toneladas, lo que facilitaría la clasificación de la mercadería al costado de la nave y su recepción en el almacén.

El tamaño de los sitios y la capacidad total de almacenaje del puerto son adecuados para atender los volúmenes actuales de movimiento e incluso un crecimiento importante del tráfico. El espacio dedicado en sitios y especialmente en almacenes al depósito de carga boliviana resulta a veces insuficiente, pero esto se resuelve depositándola en sitios o almacenes destinados a carga chilena, en los cuales siempre hay espacio disponible.

La segunda relación funcional en el proceso se produce entre el puerto y el ferrocarril, ya sea que se realice el cargue directo desde la nave o, desde los almacenes o sitios. Actualmente se dispone de un número reducido de vagones, pero eso no se debe a que la dotación de FERRARICA sea insuficiente, sino más bien a otras limitaciones de operación. En octubre de 1974 el período de rotación promedio de los vagones de uso exclusivo del ferrocarril era de 24 días, el de las bodegas era de 23 días y el de los vagones planos, de 28 días. Si el período de rotación fuera de 12 a 15 días, cifra perfectamente alcanzable, podrían realizarse aproximadamente 800 despachos mensuales, es decir 30 despachos diarios en semanas de seis días laborables. En ese caso podrían movilizarse 16 800 toneladas de carga mensuales hacia Bolivia, flujo que hubiera resultado suficiente aun para aquellos meses del presente año en que arribaron al puerto de Arica hasta 17 000 toneladas, principalmente de harina.

La capacidad de tracción del ferrocarril en el tramo chileno es de dos trenes diarios de 600 toneladas brutas cada uno, lo que representa aproximadamente 720 toneladas netas por día y 17 000 toneladas netas mensuales de carga, cifra compatible con la capacidad de los vagones. Es importante destacar que esta capacidad del ferrocarril sólo es efectiva si es regular el cargue de vagones en el puerto, ya que la capacidad que no es utilizada un día no puede ser recuperada al día siguiente, puesto que como máximo pueden correr dos trenes diarios por razones de rotación de las locomotoras y disponibilidad de personal.

Para satisfacer las necesidades cuando el período de rotación del equipo resulte superior a 15 días se necesitaría un aporte de equipo de ENFE, empresa que además debe asegurar el arrastre diario sin fraccionamiento de 1 200 toneladas brutas entre Charaña y El Alto.

Para que el período de rotación sea de 15 días la estadía máxima de los vagones en Bolivia no debe ser superior a ocho días, lo que solamente puede asegurarse si los vagones se descargan en los almacenes de AADAA en un plazo máximo de 48 horas.

La siguiente relación funcional se produce entre el Ferrocarril y AADAA en Bolivia, cuya capacidad de almacenamiento debe ser suficiente para cubrir las necesidades del sistema. Actualmente AADAA tiene tres almacenes en El Alto La Paz, uno de los cuales está destinado a la carga proveniente de Arica. Este almacén está casi lleno y no podrá recibir un volumen adicional importante. Aunque en la actualidad se construyen dos nuevos almacenes, podrían ser insuficientes para recibir toda la carga que hay en los puertos chilenos. Es preciso tener en cuenta

que hay en Arica dos almacenes de 5 400 metros cuadrados, que estan totalmente atochados, aparte una gran cantidad de carga que en Arica puede estar en sitio por las condiciones climáticas pero que en La Paz debe guardarse forzosamente bajo techo.

La última relación funcional en el proceso actual se origina en la intervención del consignatario, quien, a través de su despachante de aduana en Arica, debe manifestar su deseo de despachar la mercadería. Por estar la iniciativa de despacho de la mercadería en manos de los consignatarios el cargue de vagones en el puerto no puede ser continuo y regular, aunque sean suficientes el número de vagones y la capacidad del puerto.

Lo anterior explica por qué en los primeros meses de 1974 antes de la llegada de la harina, sólo se transportaron cantidades menores de 4 000 toneladas mensuales de carga desde el puerto de Arica hacia Bolivia, en tanto que en los meses de julio a octubre se transportaron más de 10 000 toneladas mensuales como promedio. Obviamente el sistema mostró que tenía mayor capacidad puesto que al tener que transportarse grandes partidas de harina pudo hacerse el cargue de vagones en forma regular.

La existencia de diez despachantes de aduana en Arica entre quienes se distribuyen todos los despachos de mercaderías, configura un sistema que no permite el cargue regular de vagones y su utilización eficiente. Especialmente cuando se trata de despachos de pequeñas partidas a diferentes consignatarios con destinos distintos de La Paz, los despachantes acumulan los documentos para luego cargar un solo vagón con todas las consignaciones. Esto plantea serios problemas de manipulación cuando los almacenes están atochados ya que obviamente los diferentes lotes tienen ubicaciones distintas y es necesario un gran trabajo de selección y movimientos repetidos de las mercaderías que bloquean el acceso a ellos.

La necesidad de efectuar una gran cantidad de trámites documentales, especialmente aquellos vinculados con la póliza de tránsito, contribuye a entorpecer mucho más el movimiento de las mercaderías que lo que supone un simple procedimiento de transbordo como el consagrado por el Tratado de 1904 y las Convenciones y acuerdos reglamentarios.

III. EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSITO PROPUESTO

1. Objetivos del Sistema Integrado de Tránsito

El Sistema Integrado de Tránsito fue ideado para lograr los siguientes objetivos:

- a) Dar fiel cumplimiento al espíritu y la letra del Tratado de 1904 y de las convenciones reglamentarias posteriores, de suerte que el puerto de Arica sea un mero punto de transbordo entre el medio marítimo y el terrestre para la carga en tránsito a Bolivia.
- b) Reducir el tiempo de tránsito como asimismo los daños y mermas de la carga.
- c) Promover un aprovechamiento óptimo de los recursos físicos utilizados en el sistema de tránsito.
- d) Aprovechar la capacidad de almacenaje en el puerto de Arica para racionalizar el traspaso de carga entre medios de transporte que difieren enormemente en cuanto a su capacidad unitaria y en la regulación del flujo de abastecimiento para los importadores individuales en Bolivia.
- e) Dejar claramente establecida la responsabilidad que corresponda a las naves, al puerto y a los medios terrestres por las pérdidas y mermas de la carga a fin de reducir el costo de los seguros de la carga.
- f) Asegurar que la carga que entre al puerto de Arica en tránsito a Bolivia salga efectivamente del país.

2. Características esenciales del Sistema Integrado de Tránsito

Los procedimientos aplicados actualmente al tránsito de mercadería hacia Bolivia a través del puerto de Arica *no funcionan* como sistema global, y por ese motivo no pueden identificarse ni menos cuantificarse los verdaderos problemas causantes de las dificultades que experimentan tanto los propios organismos que actúan en el proceso como los usuarios. La falta de un esquema conceptual claro, lleva a confundir los efectos con las causas y viceversa. Es preciso entonces que el nuevo sistema defina con mayor claridad las responsabilidades de cada organismo y las interrelaciones entre ellos, para dejar al descubierto las verdaderas restricciones físicas del sistema en su conjunto.

Al mismo tiempo, por falta de un sistema de información que capte todos los componentes del procedimiento de tránsito como tal, se desconocen casi por completo las condiciones de operación de cada parte y su influencia en los resultados del conjunto. Esto impide mantener el necesario equilibrio entre los diferentes elementos que componen el sistema, tales como: capacidad portuaria, capacidad de almacenaje tanto en el puerto como en Bolivia, capacidad de transporte ferroviario, etc.

Teniendo presente lo anterior, se ideó el Sistema Integrado de Tránsito de suerte que respondiera a las siguientes características esenciales:

a) Concepción de un sistema global de tránsito que defina claramente las funciones y responsabilidades de cada organismo en el proceso total haciéndose mucho hincapié en la coordinación de las diferentes unidades en cada etapa. Asimismo se establece claramente la información necesaria para una correcta evaluación del sistema y sus componentes y los controles correspondientes para corregir las deficiencias de funcionamiento.

b) Transbordo de las mercaderías en el puerto de Arica en forma automática sin que se espere ni se exija la llegada del Conocimiento de Embarque original endosado por el consignatario.

c) Centralización de las decisiones relativas al despacho de las mercaderías lo que permite utilizar en forma más eficiente los recursos portuarios y ferroviarios, y además de asegurar la coordinación necesaria en las decisiones de las diferentes unidades. No obstante, si un importador no desea que su carga sea despachada de inmediato, o desea que sea enviada a un destino diferente del indicado en el manifiesto marítimo, podrá dar las instrucciones correspondientes.

d) Simplificación de la documentación mediante la utilización de una matriz única que dará origen a cinco documentos uniformes en cuanto a su información básica y con los espacios adecuados para las anotaciones que se originen en el curso del proceso.

3. Flujo de operaciones y documentación

a) Antes de la llegada de la nave

El procedimiento para el transbordo de la carga hacia Bolivia según el Sistema Integrado de Tránsito, (véase el flujograma que figura en el anexo 1), se inicia antes de la llegada de la nave con la entrega por parte del Agente Naviero de la lista de carga y el plano de estiba al Centro de Información y Coordinación (CIC). En el Centro habrá un representante de la Agencia de Arica de la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros (AADAA), uno de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), uno de la Sección Chilena del Ferrocarril Arica-La Paz (FERRARICA) y uno de los importadores bolivianos destacado por las Cámaras Nacionales de Comercio y de Industrias.

Sobre la base de la información recibida del Agente Naviero, el CIC establecerá la distribución que se dará a la mercadería durante la descarga de la nave. Siempre que la naturaleza de la mercadería y la disponibilidad de vagones lo permitan, la descarga se realizará directamente de la nave a los vagones ferroviarios. Si esto no fuese posible, se decidirá depositar transitoriamente la mercadería en un almacén o sitio destinado a la carga boliviana en tránsito. Posteriormente, a proposición del representante de AADAA, el CIC decidirá diariamente el cargue de la mercadería depositada en almacenes o sitios, de acuerdo a la disponibilidad de vagones indicada por el representante de FERRARICA, la disponibilidad de grúas horquilla y

personal proporcionados por EMPORCHI y teniendo presente las instrucciones especiales recibidas de los importadores por conducto del representante de las Cámaras.

Diariamente se realizará igual que ahora, una reunión de programación de las actividades del puerto para el día siguiente. En esta reunión participarán los representantes acreditados en el CIC así como los Agentes Navieros que tengan naves en el puerto. En esta reunión se asignarán los equipos y personal de que disponga el puerto entre las faenas de descarga de las naves, clasificación y acomodación de la carga ya recibida en los almacenes y sitios y faenas de cargue de vagones. Para lo anterior se tendrá en cuenta los acuerdos ya adoptados por el CIC en cuanto a la distribución de la mercadería que llega en las naves y los requerimientos que hagan los Agentes Navieros para la atención de sus naves. La decisión final de distribución de equipos y personal del puerto seguirá correspondiendo a EMPORCHI y ésta se registrará en un Acta que firmarán todos los asistentes a la reunión de programación.

Con anticipación a la descarga de la nave, el Agente Naviero hará entrega de los manifiestos de carga a los integrantes del CIC y a las reparticiones de Aduana chilena y boliviana. La copia entregada a EMPORCHI se registrará en la Mesa Centralizadora a fin de que ese organismo pueda efectuar todas sus operaciones de control. La copia recibida por AADAA servirá para confeccionar la matriz única que dará origen a los siguientes documentos uniformes en cuanto a su información básica:

- i) *Boleta de Recepción,*
- ii) *Boleta de Cargue,*
- iii) *Carta de Reclamo,*
- iv) *Guía de Salida* (documento de tránsito)
- v) *Planilla de Gastos.*

Además de la información básica uniforme, los cinco documentos tendrán los espacios necesarios para registrar toda la información que surja durante cada una de las etapas del procedimiento de tránsito. Los modelos para la matriz y los documentos se presentan en el anexo 2.

b) Descarga de la nave

A la llegada de la nave, el Agente Naviero contratará los servicios del Sindicato de Estibadores para cumplir con las labores de desestiba del buque. Al mismo tiempo el Agente ya habrá contratado los servicios del Sindicato de Empleados de Bahía, quienes dirigen las operaciones y llevan a cabo el control de las mercaderías desembarcadas mediante tarjetas efectuadas con la ayuda de un libro especial de tarjetas (*tally book*), simultáneamente en la bodega y al costado de la nave en el muelle. Un representante de AADAA inspeccionará la condición en que ha llegado la mercadería en la nave y dejará constancia de ello por escrito.

Al momento de recibir la mercadería en el gancho de la grúa al costado del buque EMPORCHI procederá a separar en colosos o vagonetas la mercadería boliviana y la chilena. La mercadería boliviana puede ser: i) transbordada directamente de la nave al vagón de ferrocarril o,

ii) transbordada indirectamente, con depósito transitorio en almacén o sitio. El tipo de operación que se realizará en cada caso, se decidirá previamente en la reunión de programación diaria.

c) Transbordo directo.

Cuando se decida transbordar directamente la carga, previamente se dispondrá la ubicación de los vagones a los cuales se transbordarán las mercaderías. Si algún bulto presenta huellas de daño o mermas, es necesario cumplir un trámite especial que incluye el inventario de la mercadería y el recosido del bulto. Este trámite se analizará más adelante con mayor detenimiento.

Con su equipo y personal, EMPORCHI efectuará el traslado de la mercadería del costado de la nave hasta los vagones y la estiba de éstos. Durante el cargue de los vagones AADAA y el Ferrocarril destacan personal para controlar el número de bultos y el estado de los mismos, de lo cual dejan constancia completando el espacio para los datos relativos al cargue y firmando la *Boleta de Cargue* que ha preparado previamente AADAA sobre la base de la matriz única. Simultáneamente, con la misma información el Agente Naviero por medio del empleado de bahía contratado para este efecto completa la *Boleta de Recepción*, verifica con sus tarjetas y firma el documento en señal de entrega de la mercadería para dejar constancia de que no hay fletes pendientes, lo que autoriza a AADAA para disponer libremente de la carga y resolver cuando despacharla a destino. Si hubieran fletes pendientes, AADAA entregará al Agente Naviero una carta de garantía de que la mercadería no será puesta a disposición del consignatario mientras no haya certificado el pago de los fletes correspondientes. AADAA firma la *Boleta de Recepción* como constancia de haber recibido la mercadería. Ambos documentos son firmados también por un representante de EMPORCHI para certificar su intervención en la operación. Después de terminar el cargue se procede a sellar los vagones.

Los vagones con la mercadería en su interior efectúan el trámite de salida del puerto y traslado a Bolivia, el que se detalla más adelante. Paralelamente continúa el procedimiento documentario con el envío de una copia de la *Boleta de Recepción* a la Mesa Centralizadora de EMPORCHI para el registro de las operaciones y los servicios prestados a la carga. También se envía copia de la *Boleta de Cargue* al Jefe de Estación del Ferrocarril para que prepare la *Carta de Porte* del vagón.

El ejemplar de la *Boleta de Cargue* que queda en poder de AADAA, es usado por este organismo para anotar las observaciones evidenciadas durante el cargue en la *Guía de Salida* y en la *Carta de Reclamo*, si procede; esta última se entrega al Agente Naviero, quien después de verificar la *Boleta de Recepción* con el Manifiesto y sus tarjetas, anota sus observaciones al dorso del documento de reclamo y lo devuelve a AADAA para que sea enviado al destinatario como constancia del reclamo.

d) Transbordo indirecto.

Cuando se ha decidido que el transbordo de las mercaderías se efectúe indirectamente, éstas pueden ser depositadas transitoriamente en un almacén o un sitio, según su naturaleza y las disponibilidades del puerto. En ambos casos, el procedimiento de transbordo es similar y la diferencia se refiere solamente al lugar físico en que se deposita temporalmente la carga.

El traslado de la mercadería desde el costado de la nave hasta el almacén o sitio es realizado por EMPORCHI. Cuando la mercadería, por el estado de sus embalajes es objeto de observaciones, debe ser sometida al trámite especial de inventario y recosido de los bultos, el que se describe más adelante.

Después de haber sido depositadas las mercaderías en el almacén o sitio deben ser clasificadas por marcas para su recepción. Esta operación es realizada conjuntamente por un representante de AADAA y el Empleado de Bahía contratado por la Agencia Naviera con personal y equipo proporcionado por EMPORCHI para estas labores. Después de clasificada la mercadería el empleado de bahía completa la *Boleta de Recepción* dejándose constancia de las marcas y números, cantidades de mercadería que se entregan, su peso y ubicación y asimismo todas las observaciones correspondientes. La *Boleta de Recepción* es firmada por el Empleado de Bahía, en representación de la Agencia Naviera, como constancia que se ha efectuado la entrega y de que no hay fletes pendientes. Firman también este documento un representante de AADAA para dejar constancia de la recepción y un representante de EMPORCHI para indicar su intervención. Como en el caso anterior, si hay fletes pendiente, AADAA entregará al Agente Naviero una carta de garantía de que la mercadería no será puesta a disposición del consignatario antes de que éste haya certificado el pago de los fletes correspondientes.

Se envía a la Mesa Centralizadora de EMPORCHI un ejemplar de la *Boleta de Recepción* para su registro. AADAA completa la *Guía de Salida* con las observaciones de la recepción, y si procede confecciona la *Carta de Reclamo*, que es enviada a la Agencia Naviera. La Agencia Naviera después de verificar la *Boleta de Recepción* con el Manifiesto y sus tarjas, completa el dorso de la *Carta de Reclamo* y la devuelve a AADAA para que sea enviada al destinatario como constancia del reclamo.

Posteriormente, de acuerdo con las disponibilidades de vagones y personal y equipo de movilización, AADAA decide cuándo cargar la mercadería atendiendo, si las hubiere, las instrucciones especiales comunicadas por el consignatario a través del representante de las Cámaras de Comercio y de Industrias en el CIC. EMPORCHI efectúa el traslado de las mercaderías desde el almacén o sitio a los vagones y la estiba. Durante el cargue de los vagones AADAA y el Ferrocarril destacan personal para controlar el número de bultos y su estado, de lo cual dejan constancia al completar el espacio para los datos relativos al cargue en la *Boleta de Cargue*. Este documento es firmado por el representante del Ferrocarril para dejar constancia de la recepción de la mercadería; el representante de AADAA de la entrega y un representante de EMPORCHI para indicar su intervención. Se envía un ejemplar de la *Boleta de Cargue* al Jefe de

Estación para que confeccione la *Carta de Porte*. Una vez completado el cargue se procede a sellar los vagones.

A partir de este momento, los vagones siguen el trámite de salida del puerto y traslado a Bolivia el que se describe más adelante.

e) Mercadería con observaciones

Los bultos de transbordo directo o indirecto que presenten observaciones, deben ser trasladados a un lugar cerrado que se denomina “Hospital” donde se realiza un inventario del contenido de cada bulto objetado, y se confecciona un Acta en que se consigna la cantidad y el estado de la mercadería. En esta operación intervienen un representante de AADAA y el Empleado de Bahía en representación de la Agencia Naviera. Un ejemplar del inventario firmado por ambos representantes es incluido en el bulto cuando se recose o se repasa el embalaje. Se deja constancia de las observaciones constatadas en esta operación en la *Boleta de Recepción* correspondiente a la mercadería.

f) Procedimiento de autorización de la Guía de Salida

Después de que se han anotado en la *Guía de Salida* las observaciones señaladas en la *Boleta de Recepción* AADAA inicia el trámite de autorización de la *Guía de Salida* al presentarla a la Mesa Centralizadora de EMPORCHI. La Mesa Centralizadora certifica en la *Guía de Salida* los servicios prestados a la carga por EMPORCHI haciendo las anotaciones correspondientes y envía el documento a la Oficina de Liquidación, donde se calcula el importe adeudado, el que se anota en el espacio destinado en el documento a este fin, y luego se contabilizan las cantidades que se incluyen en la factura presentada semanalmente para su cancelación a AADAA en que figuran todos los servicios adeudados en dicho período. Con las anotaciones de la Mesa Centralizadora y la Oficina de Liquidación, la *Guía de Salida* se envía al Centro de Información y Coordinación, donde AADAA completa la *Guía de Salida* con los datos relativos al cargue obtenidos de la *Boleta de Cargue*, el documento es firmado conjuntamente por un funcionario de AADAA y un representante del Ferrocarril. Finalmente, el representante de EMPORCHI autoriza con su firma en el documento la salida de la mercadería del recinto portuario para ser trasladada a Bolivia. Se envía una copia de la *Guía de Salida* debidamente autorizada a la Aduana Chilena para la cancelación provisoria del Manifiesto. Un ejemplar de la *Guía de Salida* sirve al CIC para actualizar diariamente la estadística de la carga boliviana en tránsito.

g) Salida de los vagones del puerto y traslado a Bolivia

Una copia de la *Guía de Salida* con la autorización de salida de los vagones sirve al Ferrocarril para retirar el equipo del puerto y trasladarlo a la romana de pesaje. Con la copia de la *Boleta de Cargue* enviada al Jefe de Estación y los registros de pesos que también se le han hecho llegar, este extiende la *Carta de Porte*, cuyo original se entrega a AADAA, y se contabilizan los fletes para ser incluidos en la factura que semanalmente el Ferrocarril presentará a AADAA para su cancelación. Sobre la base de la *Carta de Porte* el Ferrocarril confecciona el *Manifiesto*

Ferroviano de los vagones y tramita su visación consular, con lo cual los vagones quedan en condiciones de ser acoplados en los trenes hacia Bolivia. La entrega de los vagones se efectúa en la Aduana boliviana de Charaña, la que devuelve al Ferrocarril una copia timbrada y firmada del *Manifiesto Ferroviano* para indicar que los recibió sin observaciones. El Ferrocarril hace llegar esta copia del *Manifiesto Ferroviano* a la Aduana Chilena, que le sirve de tornaguía para cancelar definitivamente el Manifiesto de la nave. Finalmente, la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia, recibe los vagones en Charaña y los traslada hasta los almacenes de AADAA en la localidad de destino consignada en la *Carta de Porte*.

h) Liquidación de gastos y envío de la documentación a Bolivia.

Con los antecedentes proporcionados por la Oficina de Liquidación en la *Guía de Salida*, la *Carta de Porte* y otros cobros propios de la operación de transbordo, AADAA llena la *Planilla de Gastos* y obtiene la visación consular de este documento mientras continúe exigiéndose. La *Planilla de Gastos* se envía a la Agencia de AADAA en el lugar de destino en Bolivia, acompañada de la *Guía de Salida*, la *Carta de Porte* y la *Carta de Reclamo*.

IV. APLICACION DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSITO

La puesta en marcha del Sistema Integrado de Tránsito es relativamente sencilla, ya que no requiere modificar las responsabilidades de diferentes organismos en relación con el manejo físico de la mercadería. Las innovaciones principales que se introducen con el nuevo sistema se refieren a la documentación, a una mayor coordinación entre los organismos responsables del transbordo de la mercadería en tránsito a Bolivia y a una mayor rapidez en el despacho de ella. Como se vio en el capítulo anterior, la preparación y tramitación de los documentos de tránsito se centralizan en el CIC, elemento básico para que la mercadería se despache en forma automática y expedita.

Después que hayan sido revisados y aprobados por las delegaciones de Bolivia y Chile, los detalles técnicos del Sistema Integrado de Tránsito, podrán ambos Gobiernos llegar a un acuerdo sobre las decisiones administrativas necesarias para aplicar el nuevo sistema. Sobre la base de este acuerdo, el Gobierno de Chile notificará a los organismos chilenos que intervienen en el tránsito, entre los que se incluyen EMPORCHI, FERRARICA, Dirección del Litoral, Superintendencia de Aduanas, etc., para que tomen las medidas adecuadas para iniciar la aplicación de los nuevos procedimientos a partir de la fecha acordada con el Gobierno de Bolivia.

Antes de poner en marcha el Sistema Integrado de Tránsito deberán adoptarse una serie de medidas preparatorias, cuya aplicación podrá iniciarse desde el momento en que haya acuerdo formal entre los dos Gobiernos. Entre estas medidas cabe destacar las siguientes:

1) Nombrar los representantes de AADAA, EMPORCHI, FERRARICA y las Cámaras Nacionales de Comercio y de Industrias que participarán en el CIC. Dada la importancia del papel asignado al CIC, conviene que inicie cuanto antes sus actividades de organización y programación.

2) Habilitar el local en que funcionará el CIC. Para que el nuevo sistema funcione eficazmente el CIC deberá disponer de un local en el puerto con acceso a la calle para facilitar los contactos fuera del recinto portuario. Este local debe contar con un espacio adecuado para dar cabida a los cuatro representantes y al servicio de secretaría correspondiente, y tener una sala de reuniones. Sería también muy conveniente que el CIC tenga un telex para poder comunicarse directamente con La Paz.

3) Tomar las medidas administrativas que aseguren el pago semanal de los servicios portuarios y ferroviarios prestados a la carga boliviana en tránsito, y garantizar el funcionamiento del mecanismo o combinación de mecanismos financieros que se acuerde. El mecanismo financiero o combinación de ellos que en definitiva se establezcan pueden elegirse de entre los siguientes:

a) Incluir los servicios portuarios y ferroviarios dentro del crédito recíproco entre los Bancos Centrales de Bolivia y Chile. Esta es una solución ágil y segura pues no exige a Bolivia inmovilizar ningún capital y más bien le permite disponer de un crédito por los servicios recibidos hasta que se efectúe la compensación periódica de los convenios recíprocos.

b) Dotar a AADAA con el capital de trabajo necesario, que puede estimarse en US\$ 300 000 si AADAA recupera los fondos adelantados a los importadores en un plazo no mayor de 60 días.

c) Establecer que los importadores principales depositen anticipadamente en cuenta de AADAA, cuando esta lo exiga, los fondos necesarios para cancelar el costo estimado de los despachos grandes, y en este caso en la comisión de AADAA se reflejaría el hecho de que ésta no tuvo que adelantar estos recursos.

d) Permitir que el representante de las Cámaras Nacionales de Comercio y de Industrias en el CIC cancele directamente los servicios portuarios y ferroviarios con fondos proporcionados por los importadores.

e) Agregar el monto de los gastos portuarios a la Carta de Porte ferroviaria y mandar este documento en cobranza a un banco comercial en Bolivia.

4) Dotar a AADAA del personal idóneo necesario para que cumpla eficientemente sus nuevas responsabilidades. Si bien la documentación propuesta como parte del Sistema Integrado de Tránsito es sencilla, su volumen —directamente relacionado con el número de conocimientos de embarque— es muy grande. Además, AADAA debe vigilar el cargue de los vagones ferroviarios. Para cumplir ambas labores AADAA necesitará aumentar su personal en Arica, y cabe destacar la conveniencia de que este personal tenga experiencia en el ramo —preferiblemente en Arica— y que no se le cambie con tanta frecuencia.

5) Asegurar que habrá capacidad de almacenaje adecuada en La Paz para permitir la descarga inmediata de los vagones ferroviarios y su devolución a Arica. Si no la hubiera, es preciso habilitar almacenes complementarios o almacenes particulares para evitar que el estrangulamiento que actualmente se produce en Arica se repita en La Paz e impida el funcionamiento eficiente del nuevo sistema. Si bien se realizan actualmente despachos a depósitos particulares, se exige la constitución de una garantía efectiva que cubra los derechos de aduana. Sería preferible que estos depósitos sean fiscalizados por funcionarios de AADAA y que no se exiga una garantía efectiva, especialmente cuando se trata de mercaderías fáciles de controlar.

6) Preparar un manual de procedimientos que explique en detalle las funciones y responsabilidades del personal que intervenga en el transbordo y despacho de mercadería en tránsito hacia Bolivia y el flujo y tramitación de la documentación que ampara estas operaciones. Si los Gobiernos estiman conveniente, la CEPAL se ofrece para colaborar en esta labor técnica.

7) Idear un sistema de información y control que permita al CIC mantenerse diariamente al tanto de la situación de la mercadería en tránsito, prever los estrangulamientos y tomar las medidas correctivas correspondientes. Este mismo sistema de información debe servir además para que los representantes que participen en el CIC mantengan debidamente informados a sus organismos respectivos.

8) Realizar seminarios con funcionarios de los diferentes organismos que estén vinculados en Arica con el tránsito de mercadería boliviana para tener la certeza de que conozcan todos los aspectos del Sistema Integrado de Tránsito.

9) Difundir ampliamente en Bolivia, especialmente a través de las Cámaras Nacionales de Comercio y de Industrias, las características del Sistema Integrado de Tránsito, la fecha en que se iniciará su aplicación y sus repercusiones para los importadores bolivianos. Asimismo, informar a los importadores respecto del mecanismo que deben usar para comunicar sus instrucciones oportunamente al representante de las Cámaras en el CIC.

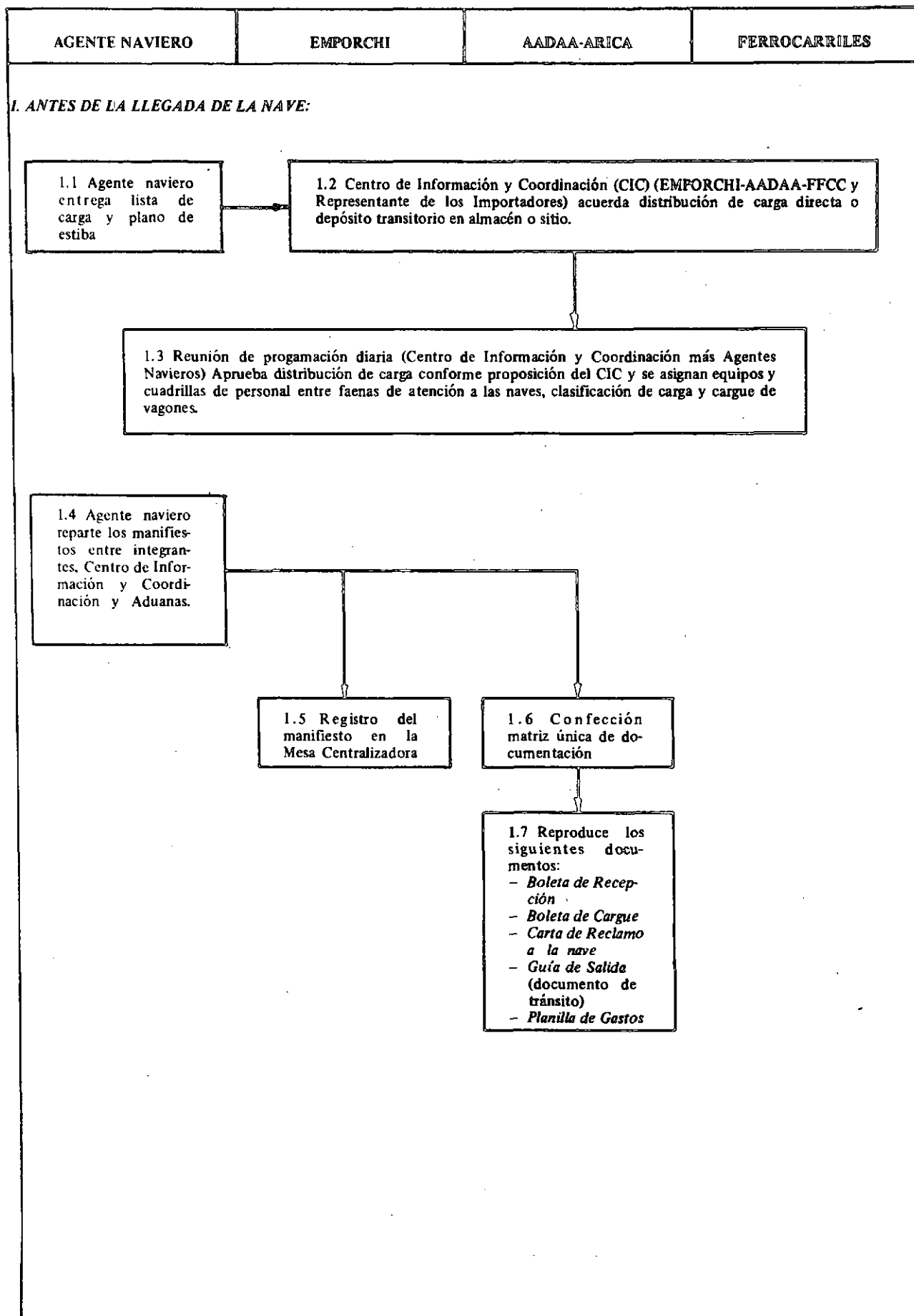
10) Programar cuidadosamente la transición del sistema actual al Sistema Integrado de Tránsito, ya que durante un período se aplicarán simultáneamente dos sistemas de despacho. Para facilitar la transición convendrá que el CIC haga un inventario de los conocimientos de embarque, endosados a agencias despachantes de aduana en Arica, que correspondan a mercadería llegada antes del arribo del buque con que se inicie la aplicación del nuevo sistema y fije un plazo prudencial para que las agencias tramiten las pólizas que corresponden a esos conocimientos. Asimismo, convendrá separar físicamente la mercadería que se despacha con arreglo a los dos sistemas de documentación durante el período de transición.

Finalmente, cabe expresar que podrá ajustarse el Sistema Integrado de Tránsito en sus detalles durante su aplicación sobre la base de los lineamientos generales esbozados en este informe y teniendo en cuenta las observaciones formuladas por las delegaciones técnicas de Bolivia y Chile en el curso de su análisis y discusión. En esta forma, antes de su implantación convendrá que cada Gobierno designe un funcionario debidamente autorizado para representar el punto de vista de su país ante cualquier ajuste menor del sistema, y para actuar además, como coordinador de los organismos de cada país que intervendrán en la aplicación del Sistema Integrado de Tránsito que se propone. Al mismo tiempo, la CEPAL está dispuesta a continuar prestando su colaboración técnica a ambos Gobiernos durante la etapa de puesta en marcha e iniciación de los nuevos procedimientos.

ANEXO 1

**FLUJOGRAMA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSITO DE LA CARGA CON DESTINO A
BOLIVIA A TRAVES DEL PUERTO DE ARICA**

**PROCEDIMIENTOS DE TRANSITO DE CARGA CON
DESTINO A BOLIVIA A TRAVES DEL PUERTO DE ARICA**



AGENTE NAVIERO

EMPORCHI

AADAA-ARICA

FERROCARRILES

II. DESCARGA DE LA NAVE

2.1 Agente naviero contrata estibadores y tarjadores (empleados de Bahía)

2.2 Desestiba de la carga en la nave

2.3 Un representante de AADAA inspecciona la condición de la mercadería llegada en la nave y deja constancia escrita de ello.

2.4 Tarja abordo y al costado de la nave en el muelle

2.5 EMPORCHI recibe la mercadería en el gancho y separa carga boliviana y chilena.

2.6 Destino de la mercadería?

CHILE

BOLIVIA

2.7 Tipo de transbordo

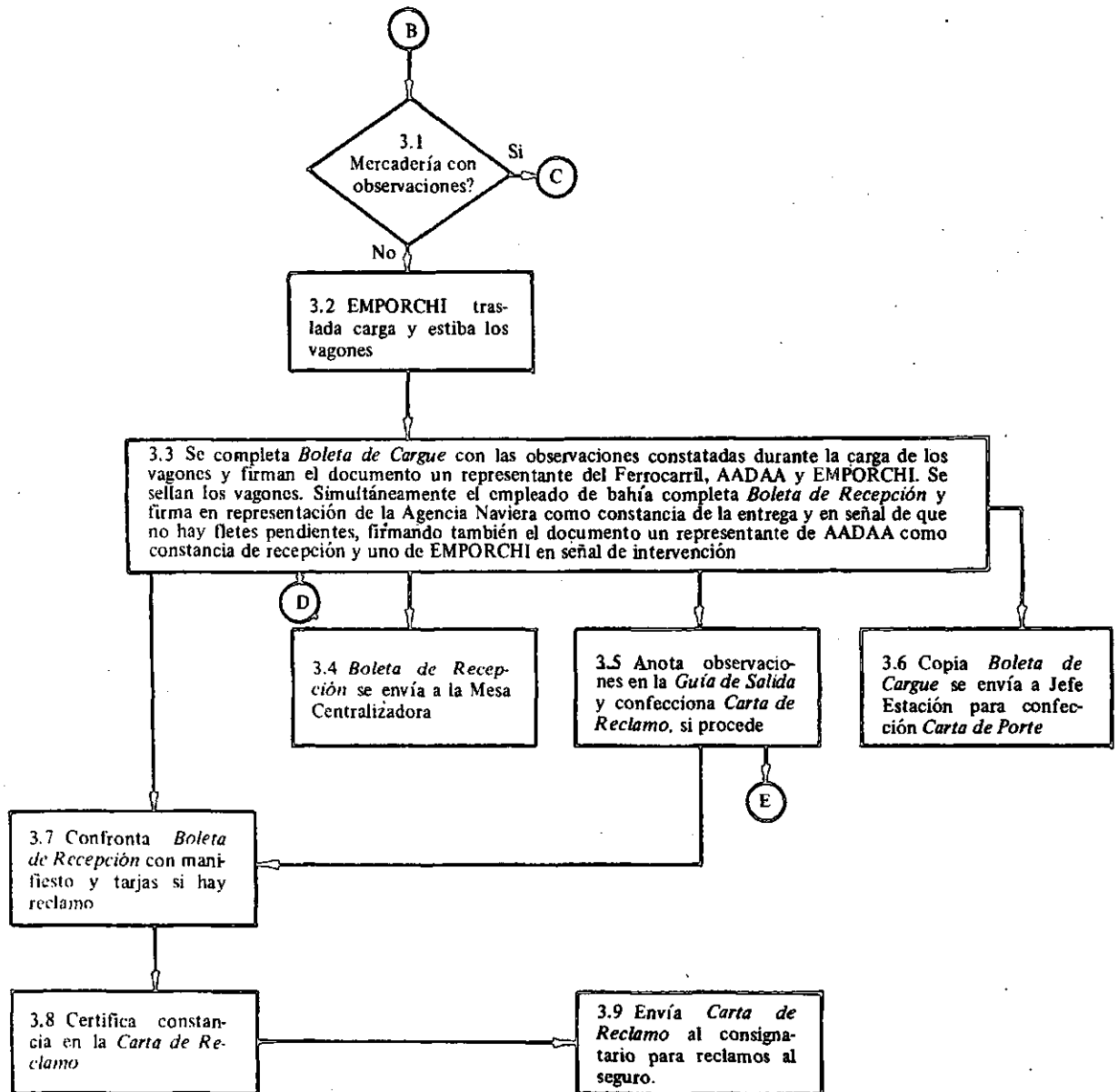
transbordo indirecto

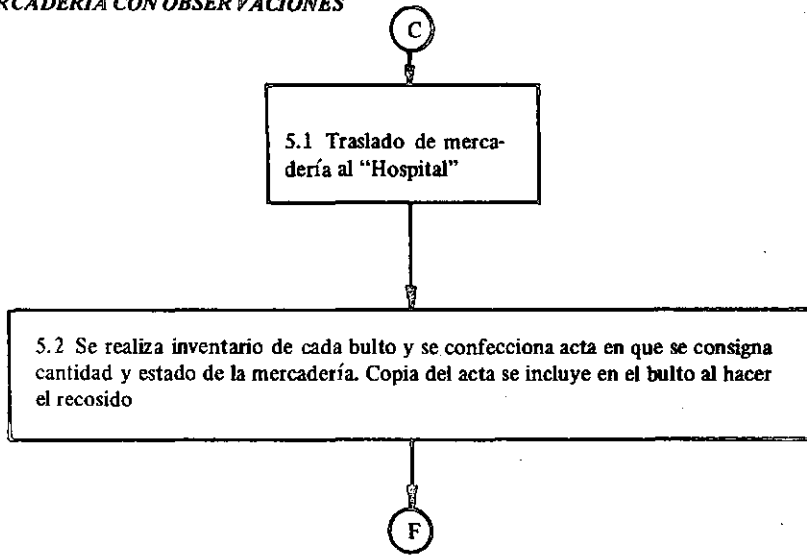
A

transbordo directo

B

III. TRANSBORDO DIRECTO:



V. MERCADERIA CON OBSERVACIONES

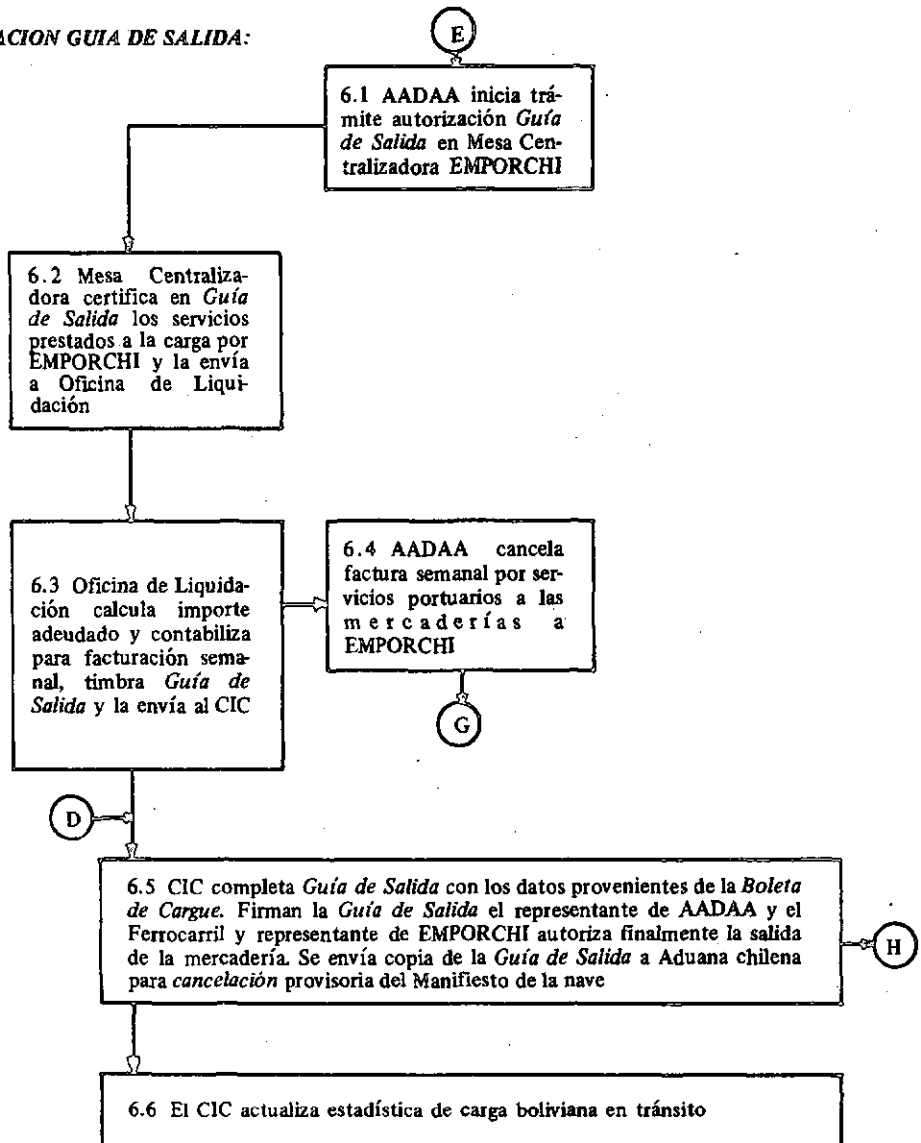
AGENTE NAVIERO

EMPORCHI

AADAA-ARICA

FERROCARRILES

VI. PROCEDIMIENTO AUTORIZACION GUIA DE SALIDA:



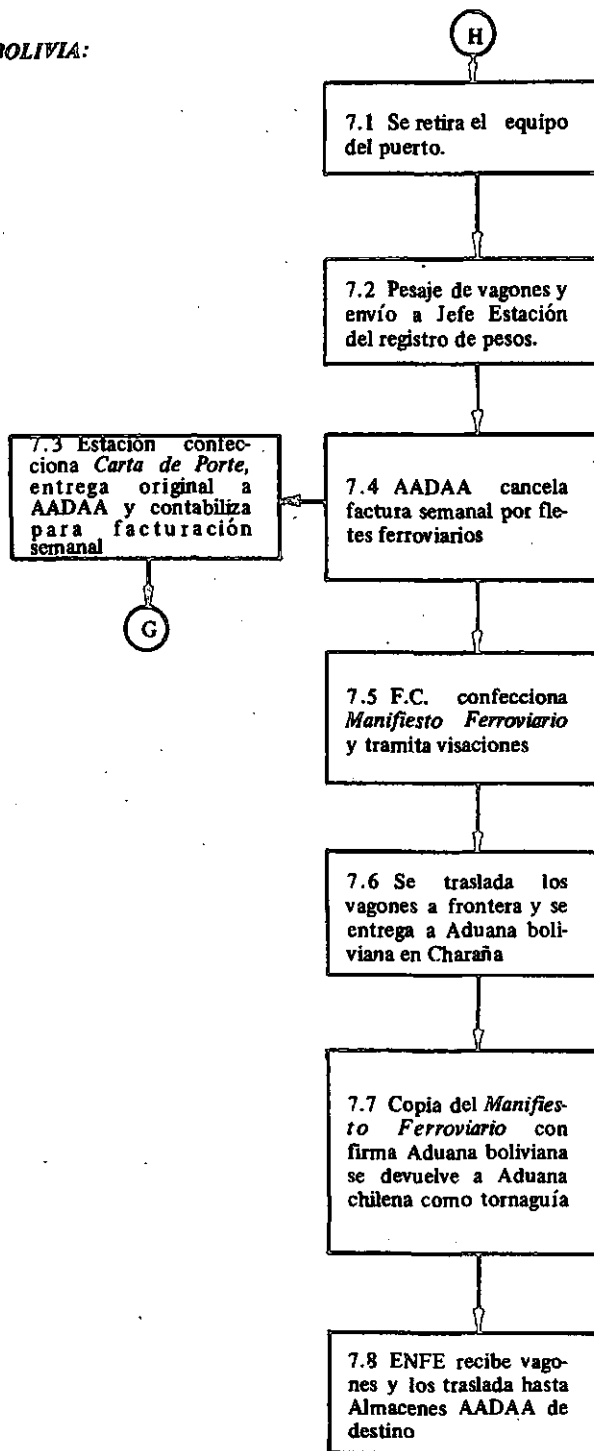
AGENTE NAVIERO

EMPORCHI

AADAA-ARICA

FERROCARRILES

VII. SALIDA DE LOS VAGONES DEL PUERTO Y TRASLADO A BOLIVIA:



AGENTE NAVIERO

EMPORCHI

AADAA-ARICA

FERROCARRILES

VIII. LIQUIDACION DE GASTOS Y ENVIO DOCUMENTACION A BOLIVIA:

G

8.1 AADAA confecciona *Planilla de Gastos* y obtiene timbres y visación consular mientras se exija

8.2 Se envía a AADAA en Bolivia la *Planilla Gastos* con los siguientes documentos:
- *Guía de Salida*
- *Carta de Porte*
- *Carta de reclamo*

ANEXO 2

MODELOS DE DOCUMENTOS PARA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSITO

Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia		Nº		Fecha	
		MATRIZ			
Consignatario					
Notificar a					
ex-Buque	Puerto de embarque	Manifiesto Nº	Fecha		
Puerto de desembarque	En tránsito a	Conocimiento Nº			
Marcas y números	Cantidad/clase de bultos y descripción mercadería		Peso bruto, kg	Volumen, m ³	
OBSERVACIONES:					

Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia		Nº		Fecha	
		BOLETA DE RECEPCION			
Consignatario					
Notificar a					
ex-Buque	Puerto de embarque	Manifiesto Nº	Fecha		
Puerto de desembarque	En tránsito a	Conocimiento Nº			
Marcas y números	Cantidad/clase de bultos y descripción mercadería		Peso bruto, kg	volumen, m ³	
OBSERVACIONES:					

Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia		Nº		Fecha	
		BOLETA DE CARGUE			
Consignatario					
Notificar a					
ex-Buque	Puerto de embarque	Manifiesto Nº	Fecha		
Puerto de desembarque	En tránsito a	Conocimiento Nº			
Marcas y números	Cantidad/clase de bultos y descripción mercadería	Peso bruto, kg	Volumen, m ³		
OBSERVACIONES:					
<p>Señor Jefe Sección Transporte Ferrocarril Arica-La Paz (Sección Chilena) <u>Presente</u></p> <p>Sirvase disponer el equipo que se indica a continuación para efectuar el cargue de la mercadería que se señala:</p>					
<hr/> p. AADAA					

DATOS RELATIVOS AL CARGUE

Cantidad/clase de bultos	Vagón / Camión Nº	Fecha de cargue	Nº de los precintos

Observaciones del cargue:

p. EMPORCHI

p. AADAA

p. FERRARICA

Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia		Nº		Fecha	
		CARTA DE RECLAMO			
Consignatario					
Notificar a					
ex-Buque	Puerto de embarque	Manifiesto Nº		Fecha	
Puerto de desembarque	En tránsito a	Conocimiento Nº			
Marcas y números	Cantidad/clase de bultos y descripción mercadería			Peso bruto, kg	Volumen, m ³
OBSERVACIONES:					
<p>Señores</p> <p>Comunicamos a Uds. que la mercadería arriba descrita ha sido recibida con las siguientes Observaciones:</p> <p>Para efectos de reclamo, agradeceremos a Uds. certificar esta situación al dorso del presente documento.</p>					
<p>_____</p> <p>p. AADAA</p>					

CONSTANCIA DE LA AGENCIA NAVIERA

Nº

Fecha

Señores

Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros

Presente.

Con respecto al reclamo interpuesto por Uds. en relación a la mercadería individualizada al dorso, dejamos constancia de lo siguiente:

Firma y sello Agente Naviero

Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia		Nº	Fecha	
		GUIA DE SALIDA		
Consignatario				
Notificar a				
ex-Buque	Puerto de embarque	Manifiesto N°	Fecha	
Puerto de desembarque	En tránsito a	Conocimiento N°		
Marcas y números	Cantidad/clase de bultos y descripción mercadería	Peso bruto, kg	Volumen, m ³	
OBSERVACIONES:				
Para uso EMPORCHI				
Mesa Centralizadora		Oficina de Liquidación		

DATOS RELATIVOS AL CARGUE

Cantidad/clase de bultos	Vagón / Camión N°	Fecha de cargue	N° de los precintos

Observaciones del cargue:

p. EMPORCHI

p. AADAA

p. FERRARICA

RELIQUIDACION:

AUTORIZACION DE SALIDA:

Los vagones/camiones N°
que se encuentran cargados con la mercadería arriba descrita, están autorizados
para salir del recinto portuario hacia su destino en Bolivia

Firma y sello del representante de la
EMPRESA PORTUARIA DE CHILE

Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia		Nº		Fecha			
		PLANILLA DE GASTOS				Consignatario	
						Notificar a	
ex-Buque		Puerto de embarque		Manifiesto Nº		Fecha	
Puerto de desembarque		En tránsito a		Conocimiento Nº			
Marcas y números		Cantidad/clase de bultos y descripción mercadería			Peso bruto, kg		Volumen, m ³
OBSERVACIONES:							

DATOS RELATIVOS AL DESPACHO

Guía de salida N°	Vagón N°	Carta de Porte N°	Fecha
-------------------	----------	-------------------	-------

RELACION DE GASTOS:

Señor

Presente.

La mercadería consignada a Ud, e identificada al dorso, ha incurrido en los siguientes gastos por concepto de despacho efectuado por nuestra agencia en el puerto de _____, incluido el flete ferroviario hasta la frontera boliviana:

Movilización portuaria US\$

Uso de vías y otros en el puerto

Cargue Sindicato de Movilizadores Particulares

Otros gastos de embarque

Documentación

Legalización Consular

Comisión despacho de AADAA

Flete ferroviario Sección Chilena

Total US\$

SON:

Valor que Ud. se servirá pagar en nuestra oficina de _____ en el plazo máximo de _____ días después de cuyo plazo su deuda devengará un interés de _____ % por mes o fracción de mes.

p. AADAA

LEGALIZACION CONSULAR: