E/CEPAL/L.116./Add.1
Enero de 1976

INFORME SOBRE LA APLICACION DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSITO DE MERCADERIAS CON DESTINO A BOLIVIA A TRAVES DEL PUERTO DE ARICA

Preparado por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina

NACIONES UNIDAS

E/CEPAL/L.116./Add.1
Enero de 1976

INFORME SOBRE LA APLICACION DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSITO DE MERCADERIAS CON DESTINO A BOLIVIA A TRAVES DEL PUERTO DE ARICA

Preparado por la Comisión Económica de las Naciones Unidas
para América Latina

NACIONES UNIDAS

INDICE

/I. ANTECEDENTES

I. ANTECEDENTES

1. Origen, objetivos y desarrollo de la misión de asistencia técnica

A pedido de las Cancillerías de Bolivia y Chile, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina (CEPAL) realizó un estudio tendiente a racionalizar los sistemas de flujo físico y los procedimientos documentales de la carga en tránsito hacia Bolivia por los puertos chilenos. El estudio de la CEPAL se restringió al puerto de Arica y se concretó en una proposición para un Sistema Integrado de Tránsito (SIT), contenido en el informe denominado Estudio de facilitación del tránsito de mercadería con destino a Bolivia a través del puerto de Arica.1/

Sobre la base del documento preparado por la CEPAL, los delegados técnicos de Bolivia y Chile convinieron en la reunión realizada en Arica entre los días 12 y 15 de mayo de 1975, la implantación de un Sistema Integrado de Tránsito a partir del 1 de agosto de 1975. La decisión de extender el sistema al puerto de Antofagasta se postergó hasta tanto no se haya comprobado la eficacia de su aplicación en el puerto de Arica.

En la reunión de Arica los delegados de ambos países acordaron:

a) constituir a la brevedad posible el Centro de Información y Coordinación (CIC), organismo que tendrá a su cargo la implantación del Sistema Integrado de Tránsito, y

b) Evaluar los resultados del SIT dentro de un plazo de 90 días contados desde la fecha de su puesta en vigor, a fin de incorporar las correcciones o mejoras que se estimen necesarias.

1/ E/CEPAL/L.116, enero de 1975.

/El CIC

El CIC se constituyó formalmente el 14 de julio de 1975 con los siguientes representantes:

Mirco Avendaño Avendaño, por la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI)

Mario Bozzo Berríos, por la Sección Chilena del Ferrocarril de Arica a La Paz (FERRARICA)

Eladio Negretti Gómez, por el Servicio de Aduanas de Chile, y

René Peña Castellón, por la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros (AADAA)

La aplicación del SIT se inició, según lo previsto, con la carga llegada desde el 1 de agosto de 1975. Se acordó continuar autorizando el despacho de la carga llegada antes de esa fecha con arreglo al sistema antiguo y con la participación de las agencias despachadoras.

El Ministro de Transportes de Chile solicitó la asistencia técnica de la CEPAL por nota de fecha 9 de septiembre de 1975; el objeto de esa asistencia sería el de asesorar al CIC en la implementación del Sistema Integrado de Tránsito y en la evaluación de la marcha del sistema, que de conformidad con el acuerdo entre ambos países, debe efectuarse a los 90 días de iniciada su aplicación.

La misión de asistencia técnica de la CEPAL, compuesta por los señores Robert T. Brown e Ignacio Echevarría, se trasladó a Arica el 29 de octubre de 1975 y trabajó allí hasta el 8 de noviembre de 1975. Mientras se hallaba en Arica, la misión de la CEPAL tomó contacto con funcionarios de la Gobernación de Arica, de la Secretaría de Planificación y Coordinación Regional, de la Empresa Portuaria de Chile, de la Sección chilena del Ferrocarril Arica-La Paz, del Servicio de Aduanas de Chile, del Consulado de Bolivia en Arica, de la Agencia Aduanera de Bolivia, de la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros y de la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia con el representante de las Cámaras Nacionales de Industria y de Comercio y con el gerente de la Asociación Boliviana de Autotransporte de Carga Internacional por Carretera.

/Al término

Al término de esta misión se realizó una reunión con representantes de todos los organismos, servicios e instituciones vinculados al SIT, en la que se efectuó un detenido análisis de la marcha del sistema y se discutieron las modificaciones y sugerencias formuladas por la misión durante su trabajo.

En un segundo viaje la misión se trasladó a La Paz, donde permaneció del 9 al 12 de diciembre; luego viajó a Arica, donde trabajó hasta el día 15 de diciembre.

Durante la estadía en La Paz, la misión visitó las instalaciones de la AADAA en El Alto, donde se reunió con el Director Ejecutivo y el Jefe del Departamento de Agencias y Técnica Aduanera de dicho organismo, y visitó los almacenes para comprobar la situación de la carga en el terminal. Tomó contacto también con la Cámara Nacional de Comercio y con el Comité Boliviano de la Conferencia Marítima del Pacífico Sur.

En Arica la misión tomó contacto con el Administrador del Puerto y el Superintendente de la AADAA, para examinar con ellos el proyecto de Manual de Procedimientos del Sistema Integrado de Tránsito que había preparado atendiendo a la solicitud recibida del CIC en su anterior viaje. Asimismo, se incorporó al grupo de trabajo el Administrador de la aduana chilena en Arica, para discutir el establecimiento de un sistema único de numeración para la documentación del SIT.

2. Características esenciales del Sistema Integrado de Tránsito (SIT)

El Sistema Integrado de Tránsito fue ideado para alcanzar los siguientes objetivos:2/

"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.

2/ Véase Estudio de facilitación del tránsito de mercadería con destino a Bolivia a través del puerto de Arica, op.cit.

/"b) Reducir

"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".

Con el fin de alcanzar los objetivos planteados se concibió el Sistema Integrado de Tránsito de suerte que reuniera 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

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. Mecanismos de aplicación del Sistema Integrado de Tránsito

Los mecanismos ideados para la aplicación y control del SIT son los siguientes:

- El Centro de Información y Coordinación (CIC)
- El manual de procedimientos
- El sistema de información

a) El Centro de Información y Coordinación (CIC)

El CIC es un organismo multinstitucional creado para coordinar la acción de los servicios que intervienen directamente en el flujo físico de las mercaderías y en la documentación del SIT. Como tal, corresponde al CIC el cumplimiento de las siguientes funciones:

i) Coordinar y controlar el funcionamiento del SIT, con miras a proporcionar a quienes participan en el sistema una visión de conjunto que permita descubrir los eslabones más débiles de la cadena y buscar la forma más rápida y adecuada de reforzar las operaciones allí donde sea necesario;

ii) Programar los despachos de mercadería y autorizar los pedidos de despacho preferentes que rompen el orden de precedencia establecido;

iii) Conocer las instancias de incumplimiento de la reglamentación del SIT para determinar si resulta aconsejable introducir modificaciones a la reglamentación;

iv) Proveer informaciones oficiales sobre la situación de la mercadería recibida, despachada y en espera de despacho.

/b) El

b) El manual de procedimientos

En el documento E/CEPAL/L.116 citado antes se señala la necesidad de preparar un manual de procedimientos que explique detalladamente la secuencia de las operaciones y los trámites documentales, e indique las funciones y responsabilidad del personal de cada institución que interviene en el transbordo, almacenaje y despacho de la mercadería en tránsito hacia Bolivia. La misión de asistencia técnica de la CEPAL comprobó durante su primera estadía en Arica la urgente necesidad de contar con un manual de esa índole y respondiendo a la petición de los organismos vinculados al sistema, preparó el proyecto de Manual de Procedimientos del SIT que se incluye como anexo del presente informe, y que fue enviado para su análisis por el CIC a fines de diciembre de 1975.

c) El sistema de información

Para el buen cumplimiento de sus funciones, el CIC necesita mantenerse diariamente al tanto de la situación de la mercadería en tránsito, a fin de prever los estrangulamientos y tomar oportunamente las medidas correctivas correspondientes. A fin de satisfacer esta necesidad, la misión de asistencia técnica de la CEPAL recomendó de inmediato que se estableciera un sistema de información documental que permitiera procesar diariamente la carga recibida y despachada, y los saldos depositados en el puerto en espera de despacho.

Para facilitar el procesamiento de la información y la presentación de cuadros periódicos, se incluyó en el proyecto de Manual de Procedimientos del SIT un capítulo y varios anexos, en que se presentan los cuadros estadísticos que componen el sistema de información del SIT, la metodología y definiciones para su preparación, las fuentes de la información y la forma en que ésta será proporcionada; se indica también a qué institución se encomienda el procesamiento y la preparación de cada cuadro, la periodicidad con que deberá preparase y el uso que los miembros del CIC pueden dar a la información contenida en cada cuadro.

Se espera que un sistema oficial de información del CIC satisfaga la necesidad de información de todos sus componentes, evitándose así la proliferación de datos dispares, que sólo contribuyen a crear confusión entre los interesados en el buen funcionamiento del tránsito.

/II. AVANCES

II. AVANCES LOGRADOS EN LA APLICACIÖN DEL SIT

1. Situación en noviembre de 1975

La misión de asistencia técnica de la CEPAL quedó gratamente sorprendida al comparar la situación de la carga en tránsito a Bolivia en noviembre de 1975 con la que la misma misión había visto en noviembre de 1974. En la ocasión anterior los almacenes 5 y 6 del puerto de Arica estaban llenos de mercadería en tránsito, la que sufría un deterioro continuo debido a la necesidad de desarmar rimeros de bultos para alcanzar aquél cuyo envío pedía algún despachador de aduana. La congestión en los dos almacenes destinados a la carga en tránsito era tal en 1974, que la mercadería que llegó mientras la misión estaba en ese lugar tuvo que ser enviada a un tercer almacén hasta que hubiera espacio que permitiera su traslado y recepción. Uno de los miembros de la misión pasó por el puerto nuevamente en julio de 1975, y pudo observar que la situación no había mejorado desde noviembre de 1974.

La situación de la carga destinada al consumo de Chile era distinta, pues los almacenes empleados para su depósito estaban despejados y ordenados, y el manejo de los mismos por el puerto era muy satisfactorio.

En noviembre de 1975, después de tres meses de funcionamiento del SIT, la situación había cambiado radicalmente. Los almacenes 5 y 6 estaban prácticamente vacíos, y en ellos quedaban sólo algunas consignaciones recibidas antes del 1 de agosto y rezagadas debido a problemas de documentación. La mercadería de almacén recibida después del 1 de agosto había sido internada en el almacén 2, donde los funcionarios encargados trabajaban con holgura de espacio entre rimeros cuidadosamente ordenados por su fecha de llegada. Mediante el sistema de despacho automático, los bultos se enviaban con la misma rapidez con que se disponía de vagones ferroviarios, con lo cual sólo excepcionalmente era necesario sustraer un bulto de una pila para despacharlo de manera preferente. La mercadería no se tocaba ni se movía desde el momento de su recepción oficial hasta el de su despacho hacia Bolivia, lo que redundaba en una disminución notoria de los daños observados anteriormente.

/Si bien

Si bien el mejoramiento de la situación de la carga en tránsito era evidente a simple vista, sería preferible poder cuantificar el cambio ocurrido. Desgraciadamente, son difíciles y de dudosa validez las comparaciones numéricas entre la situación en noviembre de 1975 y la reinante antes de la aplicación del SIT. No obstante, interpretadas con cautela, algunas apreciaciones pueden ser ilustrativas:

a) Cantidad de mercadería de almacén esperando despacho hacia Bolivia: Considerando el hacinamiento anterior de los almacenes 5 y 6, es probable que a fines de julio esperaran despacho alrededor de 7 000 toneladas. En cambio, el 30 de octubre no había más de 3 000 toneladas en los almacenes 2, 5 y 6.

b) Estadía de la mercadería en el puerto: El cuadro 1 presenta los resultados de un análisis de los conocimientos de mercadería en tránsito llegada al puerto de Arica en naves que atracaron en agosto de 1974 y agosto de 1975. Tomando una muestra de cada quinto conocimiento, se calcularon los días que habían transcurrido entre la fecha del atraque de la nave respectiva y la fecha en que la mercadería correspondiente al conocimiento había salido del puerto. En 1974 sólo un 35% de los conocimientos fue despachado dentro de los 30 días posteriores a la llegada de las naves, mientras que este porcentaje subió al 62% en 1975.

c) Eficiencia en el cargue de los vagones ferroviarios: El Ferrocarril de Arica a La Paz (FCALP) mantiene una estadística del número de vagones puestos para cargue en el puerto y del número de aquellos que por no alcanzarse a cargar durante el día quedan para el día siguiente. Según la estadística del FCALP, un total de 375 vagones de diferentes tipos fueron entregados para el cargue durante el mes de julio de 1975; de éstos 132 (35% del total) quedaron para el día siguiente. En el mes de octubre el FCALP entregó un total de 465 vagones, quedando sólo 98 (21%) para el día siguiente.

/Cuadro 1

Cuadro 1

ESTADIA EN EL PUERTO DE ARICA DE LA CARGA EN TRANSITO A BOLIVIA: MUESTRA DE CADA QUINTO CONOCIMIENTO DE TODOS LOS BUQUES QUE ATRACARON EN EL MES INDICADO

Nº de días en puerto	Agosto de 1974			Agosto de 1975		
	Nº de conocimientos	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Nº de conocimientos	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1 - 5	3	1.97	1.97	10	5.99	5.99
6 - 10	7	4.60	6.57	18	10.78	16.77
11 - 15	3	1.97	8.54	10	5.99	22.76
16 - 20	11	7.24	15.78	35	20.96	43.72
21 - 30	29	19.08	34.86	31	18.56	62.28
31 - 40	22	14.47	49.33	21	12.57	74.85
41 - 50	21	13.82	63.15	9	5.38	80.23
51 - 60	15	9.87	73.02	16	9.58	89.81
61 - 70	11	7.24	80.26	4	2.40	92.21
71 - 80	6	3.95	84.21	2	1.20	93.41
81 - 90	3	1.97	86.18	2	1.20	94.61
91 - 100	4	2.63	88.81	-	-	94.61
101 - 120	4	2.63	91.44	-	-	94.61
Más de 120 o sin salir al 4 de noviembre de 1975	13	8.56	100.00	9	5.39	100.00
	152	100.00		167	100.00	

Fuente: EMPORCHI, Mesa Centralizadora.

/d) Acumulación

d) Acumulación de mercadería en tránsito: La función de un puerto es la de actuar como elemento regulador entre los medios de transporte marítimos y terrestres, absorbiendo transitoriamente las grandes cantidades de mercadería que llegan en un solo barco hasta que pueden ser despachadas en unidades más pequeñas (vagones ferroviarios y camiones). Si bien el saldo de mercadería que está en el puerto en un momento dado puede aumentar bruscamente cuando llega un cargamento de especial importancia, ese saldo debe volver lo antes posible a un nivel normal para que no se siga acumulando mercadería en el puerto en espera de despacho. En el cuadro 2 se presenta una estimación de la carga en tránsito hacia Bolivia recibida y despachada entre agosto y octubre. Según esta estimación, se logró despachar durante estos tres meses unas 8 500 toneladas más de las recibidas durante el mismo período, con lo cual disminuyó en más de 25% la mercadería acumulada en el puerto al 31 de julio de 1975.

e) Costo para los usuarios del tránsito Arica-La Paz: Un aspecto de especial interés para los importadores bolivianos es el costo total del traslado de su mercadería desde el gancho de los buques hasta los almacenes de la AADAA en La Paz u otra ciudad de Bolivia. Desgraciadamente, la información de que se dispone en Arica no permite apreciar el efecto del SIT en este aspecto sin un análisis laborioso de las planillas de gasto que tome en cuenta el tipo de mercadería despachada.

Aparte los aspectos del SIT que interesan directamente a los importadores bolivianos, su aplicación ha tenido otros efectos que merecen mención. Así, por ejemplo, el Administrador de Aduanas de Arica informó a la misión que con el SIT el Servicio de Aduanas ha podido - por primera vez - realizar un control físico de la recepción y despacho de mercadería en tránsito, logrando de esta manera cumplir con las funciones que tanto los tratados como la legislación chilena le asignan. Anteriormente la aduana sólo podía realizar un control parcial de los documentos.

/Cuadro 2

Cuadro 2

MOVIMIENTO DE MERCADERIA EN TRANSITO A BOLIVIA

Mes de 1975	Llegada en el mes (toneladas)	Salida en el mes (toneladas)			Saldo al fin del mes (toneladas)
		Por camión	Por ferrocarril	Total	
Julio					32 000
Agosto	7 738	3 528	6 021	9 549	30 189
Septiembre	5 489	5 685	4 751	10 436	25 242
Octubre	11 810	5 105	8 602	13 707	23 345

Como todo cambio de sistema, la aplicación del SIT también ha tenido su costo, que desgraciadamente ha recaído en un grupo pequeño de personas en lugar de distribuirse entre las entidades que se han beneficiado con esta modificación. Así, por ejemplo, con el sistema de despacho automático y la confección simultánea de toda la documentación requerida para enviar la totalidad de la mercadería recibida de un solo buque, fueron suprimidas las actividades principales de las ocho agencias chilenas y bolivianas despachadoras de aduanas dedicadas a la carga en tránsito. Se trata en muchos casos de empresas que durante largos años habían prestado servicios eficientes y apreciados a importadores bolivianos, pero cuya contribución ya no es necesaria. Especialmente grave es la situación de los empleados de estas agencias, que han sido despedidos, notificados de cese en el servicio, o que están en peligro de serlo. Si bien este costo social se tomó en cuenta al recomendar el cambio de sistema, es lamentable que no haya sido posible aprovechar en parte el conocimiento y experiencia de este personal.

La misión de asistencia técnica se reunió en Arica en noviembre de 1975 con la Cámara de Despachadores de Mercadería en Tránsito a Bolivia y con el Sindicato de Agencias Navieras y Ramas Similares, que representa al personal de las agencias despachadoras afectado por

/la aplicación

la aplicación del SIT. Se les indicó que la eliminación de las agencias particulares y la cesantía del personal que en ellas laboraba fue siempre una gran preocupación el elaborar el proyecto que dio origen al SIT y que lamentablemente la noción de despacho automático, que es la base sel SIT, es incompatible con la intervención de múltiples agencias. Con respecto a este punto, es contraproducente que sigan actuando como agencias de carga en tránsito hacia Bolivia las empresas estatales bolivianas YACIBOL y COMIBOL, ya que la AADAA confecciona y tramita toda la documentación para su importación, y su presencia en el puerto da la impresión errónea de que otras agencias podrían hacer una contribución efectiva a la eficacia del sistema de tránsito.

2. Dificultades físicas en la aplicación del SIT

El diagnóstico de la situación de la carga en tránsito a Bolivia realizado en noviembre de 1974 indicó que la organización de un flujo continuo y eficiente hacia el Altiplano era imposible mientras se continuaran aplicando procedimientos y exigencias de documentación totalmente inapropiados y anacrónicos. Hubo preocupación por la falta oportuna de vagones ferroviarios y por la falta de espacio de almacenaje en las instalaciones de la AADAA en El Alto de La Paz (el primer problema era causado en parte por el segundo), pero este obstáculo era secundario frente a los problemas institucionales.

En noviembre de 1975 la situación había cambiado radicalmente, pues el impedimento principal era la falta de capacidad de transporte y muy especialmente la falta de tracción ferroviaria. A pesar de los serios y dedicados esfuerzos de los representantes de entidades chilenas y bolivianas para hacer realidad el nuevo sistema de tránsito implantado a partir del primero de agosto del mismo año, la incapacidad de la Sección Chilena del Ferrocarril de Arica a La Paz de transportar durante los primeros meses de aplicación del SIT un mínimo de 12 000 toneladas netas por mes, ha provocado un gran daño a la imagen del nuevo sistema en sus comienzos.

/La puesta

La puesta en marcha del SIT era en sí una tarea gigantesca y en el mejor de los casos hubiera encontrado muchos tropiezos durante el período de transición. Pero esta tarea se volvió prácticamente imposible cuando el medio de transporte para el cual el SIT fue concebido se mostró incapaz de mantener siquiera su ritmo tradicional de transporte.

La causa inmediata del problema de tracción fue un lamentable accidente ocurrido en junio que dejó fuera de servicio dos locomotoras equipadas especialmente con sobrecargador y dispositivo de seguridad para trabajar en los 40 kilómetros entre Central y Puquios con una pendiente de 6%. A esta causa inmediata cabe agregar los problemas asociados con los desperfectos endémicos observados durante varios años en los sobrecargadores de las locomotoras General Electric, sin que se tomaran oportunamente las providencias del caso para evitar una total paralización del tráfico por falta de tracción.

Ocurrido el accidente, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado envió inmediatamente dos locomotoras General Motors que, si bien no podían operar en el sector de gran pendiente, podían trasladar vagones desde el puerto hasta Central. En el mes de noviembre, envió otras dos locomotoras General Motors, equipadas para operar en toda la línea, y a fines de noviembre anunció su intención de trasladar dos locomotoras más; simultáneamente, llegó a un acuerdo con el fabricante de las locomotoras General Electric, mediante el cual se espera remediar las fallas sistemáticas de los sobrecargadores que han dificultado las operaciones de esas locomotoras desde que llegaron a Arica. La nueva Dirección de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado aprecia la gravedad de la situación producida y ha informado que, dentro de las serias restricciones presupuestarias a que la empresa está sometida, hará todo lo posible para que el Ferrocarril de Arica a La Paz cumpla su misión como transportista internacional al servicio del comercio de Bolivia.

La crisis ocasionada por el accidente ferroviario casi en vísperas de la puesta en marcha del SIT se amortiguó en parte mediante el uso de transporte caminero. La utilización de esta clase de transporte,

/que había

que había sido apenas ocasional antes de 1975, tomó tal importancia durante los primeros meses de aplicación del nuevo sistema, que aparentemente en el mes de septiembre logró transportar más carga hacia Bolivia que el propio ferrocarril. (Véase nuevamente el cuadro 2.) Si bien la llegada de grandes números de camiones logró evitar que en el puerto hubiese una grave acumulación de carga en tránsito a la espera de transporte, la aparición repentina de gran número de vehículos creó otros problemas que entorpecieron en cierto grado el establecimiento del SIT. De todos modos, el hecho de haber logrado cargar en un solo día más de 90 camiones es una buena indicación de la flexibilidad y competencia de las entidades comprendidas en el SIT y es un buen auspicio de la capacidad que pueden desarrollar dichas entidades cuando trabajan con un sistema que les permita operar de manera más coordinada.

Un problema de capacidad física que preocupó a la misión en noviembre de 1974 fue la disponibilidad de la maquinaria portuaria y las cuadrillas de movilizadores de EMPORCHI necesarias para el despacho de mercadería desde los almacenes y sitios. Observó la misión que frecuentemente quedaban vagones ferroviarios sin cargar oportunamente, lo que impedía el movimiento continuo de mercadería hacia el Altiplano y un buen aprovechamiento del poder de tracción ferroviario. Afortunadamente, la aplicación del SIT ha obviado este problema; con el despacho automático de los bultos desde el almacén, el cargue de los vagones se hace expedito, ya que no es necesario ubicar un bulto determinado, sino tomar los bultos en el orden en que se encuentran. Gracias a este aumento significativo de la productividad del equipo y personal asignado al despacho, no se ha creado el estrangulamiento que se temía. Además, y también merced al aumento de la productividad, los mismos movilizadores, cuya remuneración está vinculada con las toneladas movilizadas, prefieren ser asignados a las faenas de despacho, asegurando de esta manera una feliz coincidencia de intereses que apoya el buen funcionamiento del SIT. No obstante lo aseverado, hay que reconocer que una parte importante del equipo portuario es muy viejo y sigue funcionando sólo debido a la pericia y dedicación de los funcionarios encargados de su mantenimiento. No parece aconsejable basar todo un sistema integrado en milagros diarios.

/Donde sí

Donde sí se nota una clara falta de capacidad física que perjudica el funcionamiento del SIT es en el número de funcionarios de la EMPORCHI encargados de los almacenes. El personal actual que recibe oficialmente la mercadería en tránsito de las empresas navieras y la entrega a la AADAA sobre plataforma de vagón ferroviarios o camión es claramente insuficiente. En esto hay que recordar también que la EMPORCHI tiene tareas importantes que cumplir en relación con la aduana chilena, lo que no puede hacer con su personal actual.

También se nota deficiencia de personal en la vigilancia del puerto, la que prácticamente cesa al final de las faenas diarias. Para la protección de la mercadería en el puerto durante la noche se confía en la eficacia del toque de queda. No compete a la misión pronunciarse respecto del organismo apropiado para proveer una vigilancia continua y móvil en todo el puerto durante la noche, ya que el Servicio de Aduanas de Chile, la Gobernación Marítima, Carabineros de Chile y la EMPORCHI tienen responsabilidades al respecto, pero sí le corresponde señalar la deficiencia notada.

El problema de la falta de vagones ferroviarios y de espacio de almacenaje en El Alto de La Paz está latente y puede convertirse en el estrangulamiento principal una vez que se supere la falta de tracción del Ferrocarril de Arica a La Paz. Es de esperar, sin embargo, que las nuevas construcciones de la AADAA y el programa de renovación de la ENFE, financiado con apoyo del Banco Mundial, logren evitar que este problema se vuelva crítico.

Todo sistema tiene en cada momento un elemento que determina el límite de su capacidad física. Si un sistema está bien concebido y no hay problemas de inversiones no divisibles, la capacidad del elemento limitante no debería ser muy inferior a la capacidad del elemento que le siga como limitante. Si las circunstancias son especialmente favorables, la calidad de elemento limitante pasa de uno a otro de los elementos del sistema. Así, en el caso del tránsito hacia Bolivia la tracción ferroviaria reemplazó a la documentación como elemento limitante. La ventaja del SIT es que todo el proceso de trasladar mercadería desde el gancho de las naves hasta los almacenes de

/la AADAA

la AADAA en Bolivia se concibe como un sistema, de modo que es factible cuantificar la capacidad y confiabilidad de cada elemento, y anticipar de esta manera cuando un elemento determinado podría convertirse en un obstáculo grave para el normal funcionamiento del sistema.

3. Dificultades de procedimientos en la aplicación del SIT

Se ha afirmado en párrafos anteriores que en noviembre de 1975 el problema de la documentación no representaba un estrangulamiento para la mercadería en tránsito, como ocurría un año antes. Estaba dando excelentes resultados la preparación de la documentación a partir de una sola matriz, confeccionada con la información contenida en el manifiesto marítimo, que permite reproducir en una sola tirada todos los formularios requeridos. No obstante, la misión de asistencia técnica comprobó una serie de dificultades relacionadas con la preparación y tramitación de los documentos del SIT. En algunos casos, la misión recomendó medidas de aplicación inmediata a través del Centro de Información y Coordinación. Pero otros casos son más complejos y requieren mayor estudio por parte del CIC.

El problema más grave que se encontró fue el retraso con que llega a los importadores en Bolivia la documentación que éstos requieren para desaduanar la mercadería una vez depositada en los almacenes de la AADAA en el lugar de destino. Es más que entendible el desagrado que siente un importador al ver su mercadería en El Alto y no poder desaduanarla porque la planilla de gastos o algún otro documento esencial no ha llegado. Es también comprensible que este desagrado se transforme en indignación cuando el importador debe pagar por concepto de almacenaje, después de los 30 días liberados, una tasa del 2% por mes o fracción sobre el valor de la mercadería.

Parece razonable considerar la modificación de las cláusulas relativas al cobro de almacenaje. Podría establecerse que el período liberado de 30 días se computara sólo a partir del momento en que la carga hubiese llegado a los almacenes y que la documentación que debería entregar la AADAA se encontrara en sus oficinas a disposición del consignatario.

/Los dos

Los dos documentos originados en Arica que son indispensables al importador para desaduanar su mercadería son la planilla de gastos y la carta de porte ferroviaria. El primero, que lleva visación del Cónsul en Arica, es la factura de la AADAA e incluye todos los rubros de gasto que hayan afectado a un despacho determinado: movilización de la mercadería efectuada por la EMPORCHI, cargue de vagón ferroviario o camión efectuado por el Sindicato de Estibadores Particulares, flete ferroviario hasta la frontera, flete en camión (si lo contrata la AADAA), escolta aduanera (si la hay), gastos consulares, comisión de la AADAA, etc. Por ser un documento que resume todo lo que ha pasado con la mercadería, sólo puede prepararse después que la consignación ha salido del puerto y se ha confeccionado la carta de porte ferroviaria. Existe entonces la posibilidad de retrasos debidos especialmente a:

i) demoras administrativas de la oficina de la AADAA en Arica en la preparación de la planilla de gastos y su despacho a Bolivia;

ii) fraccionamiento del despacho en el caso de ciertos conocimientos, sin que se pueda terminar el trámite de la documentación y liquidación de gastos hasta después de haberse completado el despacho de toda la mercadería consignada en el conocimiento;

iii) facturación semanal por la EMPORCHI y preparación de la carta de porte después que sale la mercadería del puerto;

iv) obligación de visar la planilla de gastos en el consulado.

Las demoras debidas a falta de diligencia administrativa y al fraccionamiento de los despachos de un mismo conocimiento, pueden resolverse con una mejor programación de los despachos y un mayor control de la gestión administrativa del personal. En cambio, para superar el retraso que significa la facturación semanal del puerto y la preparación de la carta de porte, como asimismo para introducir un elemento más estable en los costos del tránsito, podría ser conveniente que la AADAA elaborara un arancel para los casos normales que incluya la movilización de la EMPORCHI, cargue de vagón, flete ferroviario hasta

/la frontera,

la frontera, etc. De esta manera la AADAA cobraría una tarifa que incluiría su propia comisión y que estaría calculada para cubrir los gastos medios.

El importador necesita la carta de porte ferroviaria para desaduanar su mercadería en Bolivia cuando el tránsito desde Arica se realiza por ese medio. La carta de porte es emitida en 9 ejemplares por el Ferrocarril de Arica a La Paz, sobre la base de la información presentada en la boleta de cargue. De estos ejemplares, sólo uno se entrega a la AADAA para su contabilidad interna y para enviarlo al importador a fin de que éste pueda realizar los trámites de desaduanamiento. Desgraciadamente, las máquinas que utiliza el FCALP para confeccionar la carta de porte no pueden hacer más copias legibles, y aun las últimas que actualmente se confeccionan suelen ser difíciles de leer. Por esta razón cuando la AADAA recibe la carta de porte original del FCALP, debe copiar la misma información en formularios en blanco para contar con las copias requeridas, con lo cual se agrega al proceso otro trámite, y la consiguiente demora antes de que pueda enviarse la documentación al importador.

Por otra parte, el manifiesto ferroviario, que el FCALP prepara en 11 ejemplares, contiene prácticamente la misma información que la carta de porte. Parecería conveniente entonces elaborar simultáneamente el manifiesto y la carta de porte utilizando una matriz única, como se hace con la documentación requerida para despachar la mercadería en tránsito desde el puerto. De esta manera podría acortarse significativamente el plazo utilizado actualmente para preparar la documentación ferroviaria. No obstante, al aplicarse una innovación como la descrita el manifiesto ferroviario tendría más de una hoja (como ocurre comúnmente con los manifiestos marítimos), pues incluiría tantas hojas como cartas de porte correspondan al vagón. Consultados tanto el Consulado de Bolivia como la Agencia Aduanera de Bolivia en Arica, ambos estimaron que el aumentar el número de hojas no crearía un gran problema, especialmente teniendo en cuenta que lo más importante es la facilitación del tránsito de la mercadería.

/En las

En las entrevistas realizadas durante las misiones a La Paz y Arica se pudo comprobar que la aplicación del SIT no ha alcanzado la eficiencia necesaria en lo que se refiere a la información entregada a los usuarios en Bolivia. A pesar de que la AADAA ha creado una oficina especial en el centro de la ciudad de La Paz para concentrar las relaciones con los usuarios del sistema, la información continúa siendo inoportuna e incompleta. Los avisos de llegada tardan mucho en ser distribuidos y la transmisión de la documentación es todavía lenta, con lo cual se perjudican los intereses de los usuarios al demorar los trámites de nacionalización de la mercadería. Todas estas fallas repercuten directamente en la imagen del sistema, que además de tener que sortear la crítica de los intereses afectados con su implantación se ve abocado a las reclamaciones de los usuarios por mal servicio.

Además de resolver los problemas de transmisión de documentos y de información a los usuarios, sería conveniente que la AADAA realizara un programa apropiado de relaciones públicas para mostrar las ventajas del SIT y especialmente para destacar las mejoras notables alcanzadas en la operación y manejo de la mercadería en el puerto de Arica. Un programa de visitas a Arica por parte de representantes de las Cámaras Nacionales de Industria y Comercio y de algunos usuarios importantes, podría ser un medio apropiado para mejorar la imagen del SIT. Los ferrocarriles de Chile y Bolivia y la Administración del Puerto de Arica estarían seguramente muy interesados en colaborar en una campaña de tal naturaleza. Para mejorar la información a los usuarios se recomendó a la AADAA que se aprovechara la presencia en Arica del representante de las Cámaras Nacionales de Industria y de Comercio, canalizando por su intermedio el envío de los avisos de llegada de mercadería a los importadores.

Aparte las ventajas obvias que significan para los usuarios las mejoras en la información y en la transmisión de documentos, es importante destacar que, de persistir la situación actual, existe el peligro de que surjan intermediarios para suplir la falta de información a los usuarios causada por fallas en la aplicación del SIT, lo que

/desvirtuaría los

desvirtuaría los objetivos de mejorar y reducir los costos del servicio, tenidos en cuenta al implantar el nuevo sistema de tránsito de mercadería.

También resulta imprescindible hacer compatible el sistema de despacho automático con el legítimo interés de los usuarios por modificar, ante razones justificadas, la prioridad de despacho de sus mercaderías. A fin de satisfacer esta necesidad, se propuso la adopción de un sistema que permite canalizar los pedidos de modificación de preferencia en el despacho a través del representante de las Cámaras Nacionales de Industria y de Comercio, cuando se trata de carga destinada a empresarios privados, y a través de la AADAA, cuando se trata de empresas o servicios públicos.

La misión tuvo conocimiento de que el Comité chileno de la Conferencia Europea del Pacífico Sur y Magallanes había planteado al Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile su preocupación por el despacho de la mercadería desde el puerto de Arica hacia Bolivia sin exigirse la presentación del conocimiento de embarque original y sin dar oportunidad a los agentes navieros de estampar su firma en el conocimiento en señal de que la mercadería no tiene obligaciones pendientes. Según los armadores, lo anterior les impide: i) retener la entrega de la mercadería cuando no se ha pagado el flete; ii) asegurar que los consignatarios o sus aseguradores constituyan las garantías correspondientes para responder a la distribución de avería gruesa cuando sea el caso, y iii) asegurar a sus usuarios el cumplimiento de su responsabilidad sobre el dominio de la carga, garantizando su entrega al consignatario o su representante autorizado. Durante la estadía en La Paz la misión trató este asunto con la Dirección Ejecutiva de la AADAA y pudo comprobar la buena disposición de dicho organismo para adoptar ciertas normas que establecieran la entrega de la carga sólo ante la presentación del original del conocimiento de embarque y que protegieran los intereses de los armadores en relación con la entrega de mercadería que tenga obligaciones pendientes.

/Durante la

Durante la segunda estadía en Arica, la misión verificó que la Superintendencia de la AADAA ya había aplicado las medidas apropiadas para garantizar los intereses de las compañías navieras en aquellos casos en que se había denunciado que la carga tenía fletes pendientes o cargos por contribución de avería gruesa. Para garantizar un procedimiento adecuado, en el proyecto de Manual de Procedimientos del SIT se ha previsto un conjunto de disposiciones que permite a los agentes navieros hacer presente el hecho de que la mercadería tiene fletes u otros gastos pendientes o que está afecta a cargos por avería gruesa, y que aseguran la transcripción de tales observaciones a los almacenes de la AADAA en Bolivia a través de la planilla de gastos. De este modo, las oficinas de la AADAA en Bolivia podrán exigir al importador que certifique haber resuelto con el agente naviero los inconvenientes anotados. De todos modos, este problema no reviste mayor gravedad, ya que según se observó en Arica, después de cuatro meses de aplicación del SIT hubo sólo dos casos de fletes no pagados, de un total de aproximadamente 3 000 conocimientos recibidos.

La llegada de gran número de camiones ha planteado una serie de problemas de procedimiento en relación con el SIT, los que hasta ahora ha sido posible superar gracias a la gran flexibilidad que ha mostrado el sistema y al espíritu de colaboración de las autoridades del puerto, las aduanas de Chile y de Bolivia y la AADAA. La falta de un acuerdo específico entre ambos gobiernos sobre el transporte en camiones ha impedido reglamentarlo. Con la habilitación de un puesto aduanero en Tambo Quemado por parte de la aduana chilena, y con el avance de los trabajos en el camino, se espera que gran parte del tráfico se canalizará en el futuro por esta ruta, aun cuando durante algún tiempo continuarán viajando camiones hacia La Paz a través de territorio peruano. El proyecto de Manual de Procedimientos del SIT que se ha preparado no incluye disposiciones relacionadas con el transporte en camiones, las que deberán prepararse más adelante, cuando sea oportuno reglamentar tal actividad.

De todas maneras, durante las reuniones realizadas en Arica con el superintendente de la AADAA, se vió la necesidad de regular

/algunos aspectos

algunos aspectos de inmediato. Ante todo, pareció conveniente que fuera el propio usuario quien decidiese si su carga ha de ser transportada de Arica a Bolivia en camiones, debiendo dejar constancia de tal pedido por escrito o a través de un télex, indicando la empresa, cooperativa o camión en que desea que su carga sea despachada. Con esto se regularizará la llegada indiscriminada de camiones a Arica en busca de carga. La Superintendencia de la AADAA en Arica tomó de inmediato las medidas para implantar este nuevo procedimiento.

También es necesario regular de inmediato la responsabilidad de los transportistas que retiran carga del puerto de Arica para conducirla hasta los almacenes de la AADAA en Bolivia. Mientras se establecen las regulaciones correspondientes mediante un acuerdo entre ambos gobiernos se exigirá que las empresas de camiones extiendan un conocimiento de embarque terrestre (carta de porte). La Cámara Boliviana del Transporte Automotor Internacional ha llamado a licitación para obtener una cobertura de seguro de responsabilidad civil y una póliza flotante de seguro sobre la carga para las empresas afiliadas a la Cámara. El sistema de responsabilidad y seguros que se adopte en definitiva, deberá estipularse en los acuerdos sobre transporte en camiones entre ambos gobiernos, teniendo en cuenta que es preciso exigir a los transportistas la cobertura de los siguientes riesgos: i) responsabilidad civil, ii) responsabilidad por daños a terceros y iii) responsabilidad frente a las aduanas para responder por el cumplimiento de las exigencias del tránsito de la mercadería.

/III. CONCLUSIONES

III. CONCLUSIONES

1. Acciones encaminadas a resolver las restricciones físicas en la aplicación del SIT

La solución de las restricciones físicas que se presentan en la actualidad o que se prevén en el futuro próximo, compete exclusivamente a cada uno de los componentes del SIT, razón por la cual la misión no ha profundizado mayormente en su análisis. No obstante, teniendo en cuenta la enorme influencia que tales restricciones tienen para la eficiencia del sistema en su conjunto, a continuación se señalan las principales observadas, con el fin de facilitar su estudio y la adopción de las medidas que corresponda por cada uno de los organismos interesados.

a) Transporte ferroviario

Existe una gran interacción entre la eficiencia del transporte ferroviario y la del SIT, lo que hace indispensable que ambos gobiernos se ocupen de superar las restricciones actuales de la capacidad de transporte ferroviario.

Las principales de esas restricciones son las siguientes:

i) Falta de poder de tracción en la sección chilena del Ferrocarril.

La sección chilena del Ferrocarril de Arica a La Paz ha venido confrontando una situación extremadamente crítica en cuanto a su poder de tracción para atender el tráfico de carga entre Arica y la frontera. La disponibilidad de locomotoras de línea en el ferrocarril se ha visto disminuida considerablemente a causa de una falle endémica en los sobrecargadores de las locomotoras General Electric (G.E. 13100). Aun cuando la Dirección de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado ha adoptado medidas de emergencia para paliar la situación, ésta continúa teniendo efectos extremadamente limitantes en el SIT.

Las medidas adoptadas para reparar los sobrecargadores de las locomotoras General Electric y el reemplazo por unidades nuevas del mismo tipo no han dado resultados positivos. La Dirección de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado ha anunciado que llegó a un acuerdo con el fabricante de las locomotoras General Electric para reemplazar los actuales sobrecargadores por otro tipo cuya eficiencia ha sido comprobada.

/En el

En el corto plazo, parece indispensable que la Dirección de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de Chile dote al Ferrocarril de Arica a la Paz de capacidad de tracción suficiente para atender un programa de transporte mínimo de 12 000 toneladas netas de carga mensual.

En el largo plazo, la sección chilena del Ferrocarril de Arica a La Paz deberá considerar el cambio de las actuales locomotoras General Electric equipadas con boguies de tres ejes por otras que utilicen boguies de dos ejes, ya que las primeras no son apropiadas para el tráfico en una vía cuyo trazado incluye curvas estrechas, como ocurre en este ferrocarril. Muchos de los problemas que hoy aquejan al tránsito por esta vía derivan del uso de locomotoras demasiado rígidas que causan un desgaste prematuro de los rieles. Al seleccionar un nuevo tipo de locomotoras para el ferrocarril será preciso tener en cuenta, además, que una operación ferroviaria moderna no puede hacerse sobre la base de pequeños trenes de 300 toneladas en el sector de 40 kilómetros entre Central y Puquios. Es necesario aumentar la potencia al máximo que permita el peso por eje admisible por la vía. Debe elegirse una combinación óptima de potencia (lo que implica peso total de la locomotora), número y disposición de los ejes, y peso por eje máximo.

ii) Mal estado de la vía. Como producto de la postergación sucesiva de los programas de renovación y mantenimiento, el estado actual de la vía es bastante deficiente y aun cuando no puede decirse que compromete la seguridad del tráfico, en los sectores de curvas, especialmente en los tramos de mayor pendiente, el desgaste de los rieles es sumamente pronunciado, lo que se traduce en frecuentes desrieles del equipo y obliga a disminuir considerablemente la velocidad de los trenes. Esta situación requiere una pronta solución para evitar mayores complicaciones en el futuro.

La aplicación integral de un programa de renovación de la vía debería considerar la recomendación de la Norma Panamericana COPANT-ALAF Nº 471 que estipula que las administraciones ferroviarias deberán adecuar las vías para el tráfico internacional a la categoría B de la norma, la que establece para vías de trocha de 1 metro un peso máximo por eje admisible de 16 toneladas.

/iii) Disponibilidad

iii) Disponibilidad de vagones. En el tráfico ferroviario la disponibilidad de vagones depende, además de la dotación con que se cuente, de otros aspectos vinculados a la eficiencia de la operación. Ellos son principalmente las condiciones de mantenimiento y la velocidad de rotación del equipo.

Para aumentar la disponibilidad de vagones en el corto plazo sin aumentar el parque, sólo es posible actuar sobre la velocidad de rotación del equipo. Aunque en el Ferrrocarril de Arica a La Paz la situación ha mejorado en este aspecto últimamente, todavía la rotación del equipo es muy lenta.

Esta rotación depende de diferentes factores que es preciso analizar a través de un estudio cuidadoso, que permita identificar las causas principales de demora en los diferentes puntos de la red. Por lo general, el tráfico ferroviario se caracteriza por mostrar un ciclo de rotación de vagones en que la mayor parte del tiempo empleado corresponde a las operaciones de carga y descarga, y a la espera de que los vagones sean acoplados a los trenes; en el viaje propiamente tal se emplea un tiempo comparativamente breve. En el tráfico del Ferrocarril de Arica a la Paz todos los vagones que parten de Arica deben llegar hasta la estación de Viacha, desde donde la mayor parte continúa hacia El Alto de la Paz; el resto sigue hacia Oruro o Cochabamba. Esta situación permitiría aplicar una programación de trenes-bloque hasta Viacha, lo que facilitaría enormemente la rotación de los vagones, siendo la única dificultad la diferencia de capacidad de arrastre disponible en los distintos sectores de la línea.

Para corregir la lentitud que se observa actualmente en la rotación de los vagones debería realizarse un estudio conjunto de los ferrocarriles chilenos y bolivianos, para que la aplicación de medidas se realice en forma coordinada y simúltanea.

La rotación del equipo se ve afectada directamente por la eficiencia del puerto de Arica en el cargue de vagones y también por la capacidad de la AADAA para descargarlos en Bolivia. La falta de espacio en los almacenes de la AADAA puede demorar también la descarga y devolución de los vagones.

/El parque

El parque de vagones que se utiliza para el tráfico ferroviario en la vía de Arica pertenece casi exclusivamente a la sección chilena del ferrocarril, siendo el aporte de la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia (ENFE) bastante reducido. Los actuales planes de adquisición de vagones por parte de la ENFE deberían permitirle hacer un mayor aporte de equipo en el futuro, lo que permitiría mejorar la disponibilidad de vagones para el tráfico por la vía de Arica.

b) Puerto de Arica

La operación portuaria en Arica impresionó muy favorablemente a la misión. La facilitación de los procedimientos de tránsito de la mercadería hacia Bolivia introducida por el SIT ha sido muy bien aprovechada por el puerto para agilizar las operaciones. Se ha alcanzado un alto grado de eficiencia en el cargue de vagones y camiones, que era una de las limitaciones mayores encontradas por la misión en noviembre de 1974.

La operación de los almacenes dentro del SIT ha puesto de manifiesto la falta de personal del puerto para atender debidamente a esta tarea dentro del nuevo sistema. La Administración del puerto ha hecho presente este inconveniente a la Dirección de la Empresa Portuaria en Valparaíso. La misión estima indispensable que se destine a la mayor brevedad posible el personal suplementario que necesita el puerto de Arica, para cumplir eficientemente con sus nuevas responsabilidades. No atender con prontitud a esta necesidad podría significar serios inconvenientes para el SIT en el futuro.

La infraestructura física del puerto es adecuada para el movimiento que tiene en la actualidad, y podría afrontar sin problemas un tráfico muy superior. No ocurre lo mismo con los equipos de movilización de carga. Las grúas de horquilla y los equipos tractores de que dispone el puerto son sumamente antiguos, y a pesar de los esfuerzos de mantenimiento que se realizan, la disponibilidad es bastante baja. La dotación de vagonetas es insuficiente y el uso de colosos es sumamente inadecuado. En resumen, es indispensable considerar la renovación a corto plazo de los equipos de movilización, y la adquisición de una mayor cantidad de vagonetas adecuadas.

/c) Local

c) Local para el funcionamiento del Centro de Información y Coordinación (CIC)

Desde la iniciación del Sistema Integrado de Tránsito, el CIC no ha dispuesto de un local que permita integrar el trabajo de los diferentes organismos que lo componen. La Administración del puerto ha proporcionado a la AADAA una oficina en el interior del recinto portuario, donde se ha concentrado la tramitación de la documentación; las reuniones diarias del CIC se realizan en la oficina de programación de la EMPORCHI. Es indispensable contar con un local que permita reunir a los representantes ante el CIC, muy especialmente a los de la AADAA, el Servicio de Aduanas de Chile - que realiza el registro y numeración de los documentos - y el representante de las Cámaras Nacionales de Industria y de Comercio, que necesita tener acceso directo a toda la información.

Durante la estadía en Arica, la misión realizó gestiones a través de la Secretaría Regional de Planificación y Coordinación (SERPLAC), para que fuera destinada al uso del CIC una propiedad ubicada al lado de la puerta de ingreso al recinto portuario, con acceso directo desde la calle, que en apariencia estaba desocupada. Este inmueble pertenece a la oficina regional de la Dirección de Puertos del Ministerio de Obras Públicas. La Dirección de la SERPLAC solicitó la entrega de este inmueble a la EMPORCHI para que se destinara al uso del CIC, a través de la Gobernación Provincial. Al ser consultado el Jefe de la Oficina de la Dirección de Puertos en Arica, se respondió que esa propiedad estaba ocupada para alojamiento de un funcionario de la oficina.

Cualquiera sea la solución que se adopte en definitiva, es preciso destinar cuanto antes un local adecuado para agrupar las oficinas de los integrantes del CIC, a fin de evitar el traslado de documentos y favorecer la coordinación entre los organismos.

d) Comunicaciones entre La Paz y Arica

Uno de los aspectos que tal vez ha tenido mayor influencia en la falta de información oportuna a los importadores en Bolivia es la carencia de medios adecuados de comunicación.

/En la

En la actualidad las comunicaciones telefónicas y por télex entre Arica y La Paz se hacen a través de Santiago, lo que además de encarecerlas las hace difícil y de mala calidad. Por lo demás, en Arica no hay terminales de télex vacantes.

Un buen sistema de comunicación por télex es indispensable para el trabajo de la AADAA y para el mejor cumplimiento de las funciones del representante de las Cámaras Nacionales de Industria y de Comercio; también facilitaría enormemente la coordinación entre las administraciones ferroviarias.

Según información obtenida en la oficina local de la ENTEL en Arica, ya se está habilitando un enlace de microondas que permitirá disponer de comunicaciones telefónicas o de télex directas con La Paz. La inauguración del servicio estaba prevista para fines de 1975, pero en su último viaje la misión fue informada de su aplazamiento. Es muy importante superar pronto las dificultades que puedan existir.

e) Almacenaje en Bolivia

Con la incorporación de dos nuevos almacenes en el recinto de la AADAA en El Alto de La Paz, que debieron ser utilizados aun antes de su terminación, la capacidad de almacenaje en dicho punto parece ser adecuada a las necesidades actuales.

En el futuro es preciso que la AADAA vigile atentamente la evolución de la situación para adoptar oportunamente las medidas del caso. Una fórmula que permitiría aliviar en el futuro la falta de almacenaje sería la de autorizar a las empresas importadoras más importantes, o incluso a las Cámaras de Industria y de Comercio, para habilitar recintos particulares de aduanas bajo la vigilancia de personal destacado por la AADAA.

Aunque la misión no tuvo oportunidad de conocer la situación de almacenamiento de mercadería en las ciudades del interior de Bolivia, según informaciones de la Dirección Ejecutiva de la AADAA, las necesidades de Santa Cruz todavía no han sido atendidas satisfactoriamente.

/2. Acciones

2. Acciones encaminadas a resolver los problemas relacionados con los procedimientos y el funcionamiento del SIT

Las sugerencias para resolver los problemas de procedimiento vinculados al sistema de tránsito se han consignado en el proyecto de Manual de Procedimientos del SIT; este proyecto se incluye como anexo al presente informe, lo que exime de la necesidad de proporcionar mayores detalles al respecto.

Hay otros problemas relacionados con el funcionamiento del SIT que se mencionan a continuación.

a) Coordinación entre los organismos que participan en el SIT

La coordinación para programar las operaciones de recepción, almacenamiento y despacho de mercadería se realiza en las reuniones diarias del Centro de Información y Coordinación (CIC).

Se ha sugerido también que el CIC realice una reunión semanal para analizar la marcha del SIT, sobre la base de la información estadística que se ha propuesto en el proyecto de Manual de Procedimientos. Esta reunión serviría para validar el sistema de información, analizar los principales problemas observados y tomar oportunamente las medidas necesarias para corregir las fallas operativas. A la vez, los participantes podrían aprovechar los antecedentes proporcionados en estas reuniones para informar a sus organismos sobre la marcha del SIT.

Resultaría también muy conveniente que la última reunión semanal de cada mes se realizara con la presencia de los jefes en Arica de cada uno de los organismos representados en el CIC. Esto les permitiría estar informados más directamente de la marcha del sistema, y resolver problemas de coordinación que requieran de su intervención.

b) Información a los usuarios

Es preciso que entre la AADAA y las Cámaras Nacionales de Industria y de Comercio exista una coordinación muy estrecha para organizar el servicio de información a los usuarios en la forma más eficiente posible. La Superintendencia de la AADAA en Arica debe proporcionar al representante de las Cámaras toda la información que éste requiera para cumplir su labor de enlace entre los importadores y el SIT, a fin de evitar que por fallas en el sistema y mala información, se favorezca la intromisión de intermediarios que seguramente entorpecerían el funcionamiento del SIT y encarecerían el servicio a los usuarios.

Para mejorar la imagen del SIT entre los importadores en Bolivia sería importante que la AADAA organizara visitas demostrativas a Arica de representantes de las Cámaras y de los importadores más importantes. Así éstos podrían comprobar las mejoras alcanzadas en la operación de transbordo en el puerto de Arica, y promover el uso de esta vía para las importaciones.

c) Envío de documentación a los importadores en Bolivia

Uno de los aspectos que ha despertado más críticas al SIT entre los importadores, es la demora en el envío de la planilla de gastos y de la carta de porte ferroviario, que son documentos indispensables para iniciar el trámite de la póliza de importación que permite nacionalizar la mercadería.

Aparte de las demoras administrativas propias de preparar la documentación para su envío al importador, la causa más importante de demora es la imposibilidad de determinar rápidamente los gastos en que ha incurrido un despacho determinado. Ello ocurre precisamente porque se ha impuesto la facturación semanal de servicios de la EMPORCHI para facilitar las operaciones del SIT, y lo mismo sucede con los gastos por concepto de uso de estibadores particulares y del transporte ferroviario.

La solución de estas dificultades podría encontrarse en el establecimiento por la AADAA de un arancel que incluya el costo total de las operaciones realizadas en el puerto y el flete ferroviario de la sección chilena. El arancel incluiría la comisión de la AADAA y se aplicaría independientemente del valor que ésta cancelara al puerto, a los estibadores particulares y al ferrocarril, y de cualquier otro gasto en que incurriera.

El establecimiento de un arancel plantea los siguientes problemas que sería preciso resolver a través de un estudio específico:

i) diversidad de nomenclatura y clasificación de la mercadería entre el puerto, la sección chilena del Ferrocarril de Arica a La Paz y la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia. Teniendo en cuenta que el Ferrocarril de Arica a la Paz trabaja exclusivamente para el transporte de carga hacia Bolivia, al parecer sería relativamente fácil

/que adoptara

que adoptara la misma nomenclatura y clasificación que la ENFE. Esto reduciría el problema a la necesidad de armonizar la nomenclatura y clasificación de la ENFE con la del puerto, lo que no debería presentar grandes dificultades;

ii) estimación de las tarifas para cada tipo de producto, de manera que ellas permitan cubrir los gastos del puerto, estibadores particulares y transporte ferroviario. La base de las tarifas tendría que ser el dólar de los Estados Unidos, para permitir una mayor estabilidad y porque la AADAA debe liquidar dólares en los bancos para el pago de todos sus gastos y necesitaría entonces que sus ingresos por operaciones de tránsito estuvieran determinados en la misma moneda. La fijación de las tarifas podría decidirse sobre la base de los antecedentes disponibles, estableciendo las ponderaciones que corresponda. Una vez estimado el arancel sería posible simular su aplicación a ejercicios anteriores y comprobar que se mantuviesen niveles de ingreso compatibles con los gastos.

El establecimiento del arancel permitiría confeccionar la planilla de gastos en cuanto se hubiese cargado la mercadería en el vagón. De estimarse necesario, en el momento de efectuar el pago de la planilla de gastos en Bolivia podrían agregarse los intereses correspondientes.

Otro factor que demora el envío de la documentación a Bolivia es la necesidad de confeccionar copias de la carta de porte ferroviario. Actualmente el Ferrocarril de Arica a La Paz confecciona 9 ejemplares de la carta de porte, de los cuales sólo uno se entrega a la AADAA para ser remitido al importador. Para reproducir los documentos el Ferrocarril utiliza copias carbónicas, lo que no permite obtener mayor cantidad de ellos en condiciones que permitan su lectura. Todo el proceso de preparación, distribución y tramitación de los documentos ferroviarios, carta de porte y manifiesto de vagones, debería ser estudiado para determinar si es factible usar un procedimiento similar al que se utiliza para los documentos de tránsito, empleando formularios preparados con una matriz única.

/d) Cobro

d) Cobro de almacenaje en Bolivia

Las disposiciones para el cobro de almacenaje por parte de la AADAA en Bolivia establecen que el plazo de 30 días de liberación se contabiliza a partir de la llegada de la mercadería a los almacenes. Por las razones anotadas antes, la documentación demora a veces más que la carga en llegar. Esto deja a los importadores en situación desventajosa, ya que aunque quieran retirar su mercadería antes de que comience a regir el cobro de almacenaje, no pueden hacerlo por carecer de los documentos necesarios. Es importante para la imagen del sistema disponer que los plazos se cuenten a partir del momento en que haya llegado la mercadería y a la vez los documentos estén a disposición del usuario en las oficinas correspondientes de la AADAA. Esta medida, que parece razonable, evitaría los reclamos justificados de los importadores, y haría que la AADAA tuviese mayor interés por acelerar la transmisión de los documentos.

e) Transporte en camiones de carga en tránsito

La llegada de numerosos camiones en forma coincidente con la aplicación del SIT, cuando el transporte ferroviario había bajado considerablemente su capacidad de transporte por las razones ya anotadas, dio a las autoridades de la AADAA la posibilidad de paliar la situación de transporte en un momento en que ésta era muy crítica. En tales circunstancias, los procedimientos utilizados fueron bastante liberales e improvisados, y no se hizo a los camioneros más exigencias que las impuestas por el Servicio de Aduanas de Chile para la entrada y salida del territorio.

Después de la última visita a Arica de la misión, y teniendo en cuenta que la situación de emergencia ya había pasado, se sugirió que el transporte en camiones se regulara estableciendo por lo menos la obligación de emitir un conocimiento de embarque terrestre (carta de porte), y la necesidad de que los importadores manifiesten por escrito o por télex su deseo de recibir la mercadería a través de una empresa, cooperativa o camión determinado.

/Las regulaciones

Las regulaciones y exigencias que en definitiva se impongan al transporte de la mercadería en tránsito cuando se realice por camiones, sólo podrán establecerse una vez que ambos gobiernos suscriban un acuerdo específico sobre esta materia.

3. Estrategia para la extensión del Sistema Integrado de Tránsito

a) Extensión del SIT al puerto de Antofagasta

El acuerdo alcanzado en mayo de 1975 por los delegados técnicos de Bolivia y Chile para implantar el SIT en Arica a partir del 1º de agosto de 1975, estipulaba que la extensión de éste al puerto de Antofagasta se realizaría en el menor tiempo posible. Ahora que el SIT ha probado su eficacia en el puerto de Arica, que se ha corregido gran parte de las fallas inherentes a la aplicación de todo nuevo sistema y que se ha logrado plasmar en un proyecto de Manual de Procedimientos todos los fundamentos conceptuales y la mecánica del sistema, parece oportuno considerar su extensión al puerto de Antofagasta.

Para que tal operación se transforme en una operación exitosa como la de Arica, es preciso realizar previamente un análisis cuidadoso de la situación y llevar a cabo un programa adecuado de preparación del personal de la AADAA, la EMPORCHI y la aduana chilena en Antofagasta. La preparación del personal puede realizarse muy ventajosamente a través del intercambio temporal de funcionarios de los organismos señalados entre sus oficinas de Arica y Antofagasta. El personal de Antofagasta que vaya a Arica podrá conocer los procedimientos que allí se aplican y trabajar en forma práctica dentro del proceso. La Superintendencia de la AADAA en Arica informó a la misión que dentro de su organismo ya se estaba realizando este intercambio; sería interesante que la EMPORCHI y el Servicio de Aduanas de Chile hicieran lo mismo a la mayor brevedad.

Para el estudio de las condiciones particulares que presente el puerto de Antofagasta y para la preparación de la puesta en marcha del SIT, la CEPAL podría brindar a ambos gobiernos el concurso de los mismos técnicos que han tenido a su cargo el proyecto en Arica. La misión de reconocimiento de las condiciones en el terreno podría realizarse en el mes de marzo de 1976.

/b) Extensión

b) Extensión del SIT a las exportaciones

Durante las visitas de la misión a La Paz y Arica se le ha pedido su opinión acerca de la factibilidad de extender la aplicación del SIT a las exportaciones desde Bolivia, en su gran mayoría minerales y metales fundidos.

Aun cuando la misión no ha examinado a fondo este asunto, está en condiciones de señalar que los principales problemas que afectan a las exportaciones están vinculados con el proceso de comercialización y con la tecnología de transporte, y que los procedimientos administrativos y la documentación no presentan mayores inconvenientes.

La extensión del SIT a las exportaciones no resolvería los problemas tecnológicos y de comercialización; tampoco podría sustituirse la intervención de agentes despachadores, cuya función está estrechamente vinculada al proceso de comercialización, por la de una agencia única como la AADAA. El SIT solamente podría aplicarse a los procedimientos vinculados con la documentación, en los cuales su aplicación no parece ofrecer grandes ventajas.

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS

DEL

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSITO

DE MERCADERIA CON DESTINO A BOLIVIA

A TRAVES DEL PUERTO DE ARICA

75-12-2532-65

INDICE

/ANEXO 4

I. OBJETIVOS Y CARACTERISTICAS ESENCIALES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSITO (SIT)

El Sistema Integrado de Tránsito (SIT) establecido por los Gobiernos de Bolivia y Chile para el puerto de Arica a contar del 1º de agosto de 1975 fue concebido 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.

En concordancia con los objetivos planteados el Sistema Integrado de Tránsito acordado por ambos Gobiernos responde a las siguientes características esenciales:

/a) Concepción

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 asegurar la coordinación necesaria en las decisiones de las diferentes unidades. No obstante los importadores, a través de su representante en el CIC, podrán dar las instrucciones correspondientes para modificar el destino de la mercadería, indicar el medio de transporte y condiciones en que desean que su mercadería sea despachada, etc.

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.

/II. COMPOSICION

II. COMPOSICION Y FUNCIONES DEL CENTRO DE INFORMACION Y COORDINACION

El Centro de Información y Coordinación (CIC) estará formado por:

a) Un representante de la Empresa Portuaria de Chile;

b) Un representante del Ferrocarril Arica-La Paz;

c) Un representante de la Aduana de Chile;

d) Un representante de la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia;

e) Dos representantes del sector de usuarios de Bolivia.

El CIC es un organismo multi-institucional creado para coordinar la acción de los servicios que intervienen directamente en el flujo de operaciones y documentación del SIT. Como tal, corresponde al CIC el cumplimiento de las siguientes funciones:

a) Coordinar y controlar el funcionamiento del SIT, con miras a proporcionar a los participantes en el sistema una visión de conjunto que permita detectar el eslabón débil de la cadena y buscar la forma más rápida y adecuada para reforzar las operaciones donde sea necesario.

b) Programar los despachos de mercadería y autorizar los pedidos de despacho preferentes que rompen el orden de precedencia establecido.

c) Conocer las instancias de incumplimiento de la reglamentación del SIT para determinar si resulta aconsejable introducir modificaciones en los procedimientos y reglamentación.

d) Proveer informaciones oficiales sobre la situación de la mercadería recibida, despachada y en espera de despacho.

/III. FLUJO

III. FLUJO DE OPERACIONES, TRAMITES DOCUMENTALES Y RESPONSABILIDADES PARA LA RECEPCION, ALMACENAMIENTO Y DESPACHO DE LA MERCADERIA

A. ACTIVIDADES DIARIAS DE PROGRAMACION

Antecedentes

1. Los Agentes navieros cuyas naves arribarán al puerto el día siguiente, entregan al Jefe de Planificación del Puerto la lista de carga y el plano de estiba.

2. Reunión diaria de planificación de las actividades del Puerto. Participan: Representantes en el CIC de AADAA y FFCC, los Agentes Navieros que correspondan, el Jefe de Planificación y el Jefe de Operaciones de EMPORCHI. Preside la reunión el funcionario de EMPORCHI de mayor jerarquía. Se adoptan acuerdos sobre: i) Distribución que se dará a la mercadería descargada de las naves; ii) Asignación del equipo y personal para las faenas de atención a las naves, clasificación y recepción de la carga y el despacho de mercadería. El resultado de la planificación se consignará en un acta que firmarán todos los presentes en la reunión.

Programación del despacho de mercadería

3. Reunión diaria de programación del CIC. Se realiza a continuación de la reunión de programación del puerto. Participan: Todos los representantes ante el CIC. Se adoptan acuerdos sobre: i) Solicitudes de despacho preferente, si las hay; ii) Programación del despacho de mercadería para el día siguiente, teniendo en cuenta la disponibilidad de vagones ferroviarios y camiones y la asignación de equipo y personal del puerto realizada en la reunión de programación de las actividades

/del puerto;

del puerto; iii) Se toma conocimiento de la información sobre la mercadería recibida, despachada y en depósito en el puerto y se verifica el cumplimiento de la programación que se había establecido para el día anterior. El resultado de la programación de los despachos de mercadería para el día siguiente se consignará en un acta que certificará con su firma el Secretario del CIC.

B. PREPARACION DE LA DOCUMENTACION

1. El Agente Naviero entrega 4 ejemplares del manifiesto de la nave al Jefe de la Oficina de Planificación de EMPORCHI.

2. El Jefe de la Oficina de Planificación de EMPORCHI entrega 1 ejemplar del manifiesto a la Oficina de AADAA en el Puerto bajo libro de registro con indicación de la fecha y hora.

3. Con la copia del manifiesto entregada por EMPORCHI, AADAA inicia de inmediato la preparación de la matriz única para lo cual se codifica la mercadería de cada conocimiento para efectos del Sistema de Información y se obtiene de la Aduana chilena el número del manifiesto. Una vez completadas las matrices, pero aún sin la numeración, se reproducen los siguientes documentos:

a) Boleta de Recepción, 6 ejemplares;
b) Guía de Salida, 6 ejemplares.

4. AADAA entrega bajo registro de fecha y hora los 6 ejemplares de la Boleta de Recepción al Jefe de la Oficina de Planificación de EMPORCHI, con un formulario en que se resume la carga recibida.

5. El Jefe de la Oficina de Planificación de EMPORCHI reparte las Boletas de Recepción a los funcionarios de EMPORCHI encargados de los almacenes o sitios donde ha sido depositada la mercadería y entrega

/copia del

copia del resumen de carga recibida al Secretario del CIC para actualizar el Sistema de Información.

6. AADAA lleva los 6 ejemplares de la Guía de Salida y la matriz a la Oficina de la Alcaidía de Aduanas de Chile en el CIC para su registro y numeración. Una vez autorizadas las Guías de Salida por Aduanas de Chile, se procede a copiar a mano el número de ellas en las matrices, con lo cual se está en condiciones de reproducir el resto del conjunto de documentos compuesto por:

a) Boleta de Cargue, 4 ejemplares;

b) Carta de Reclamo, 6 ejemplares;

c) Planilla de Gastos, 12 ejemplares;

d) Aviso de Llegada, 1 ejemplar;

e) Hoja de Control de Despacho, 3 ejemplares.

El número dado por la Aduana de Chile en la Guía de Salida, será la única identificación oficial de la documentación de cada despacho para todos los efectos de transmisión de información entre organismos y a los usuarios.

7. Las Guías de Salida una vez autorizadas y numeradas se llevan a la Agencia Aduanera de Bolivia para su registro.

8. AADAA entrega el ejemplar del Aviso de Llegada y 1 ejemplar de la Hoja de Control de Despacho al Representante de las Cámaras Nacionales de Industria y de Comercio de Bolivia en el CIC.

9. Los documentos restantes quedan en poder de AADAA, para ser usados cuando corresponda una vez que el CIC haya programado el despacho de la mercadería.

C. DESCARGA DE LA NAVE

1. Conforme a las cláusulas del Conocimiento de Embarque y de acuerdo a normas internacionales, la responsabilidad del Armador en cuanto al transporte marítimo de la carga, termina en la punta del gancho al costado de la nave, razón por la cual el Agente Naviero debe deslindar

/su responsabilidad

su responsabilidad para efectos de la entrega de la mercadería a la autoridad portuaria. La formalización de la recepción se efectúa conforme al procedimiento indicado en el acápite D del presente reglamento.

2. Un representante de AADAA podrá inspeccionar la condición en que ha llegado la mercadería en la nave y dejar constancia de ello por escrito.

3. La entrega física de la mercadería de la nave a EMPORCHI se realiza en el gancho de la grúa al costado de la nave. El personal de EMPORCHI procede a separar en colosos o vagonetas la mercadería boliviana y la chilena. La mercadería boliviana se conduce a los almacenes o sitios destinados a la carga boliviana donde se procederá posteriormente a su clasificación por marcas para cumplir el trámite de recepción. Siempre que sea posible la mercadería de cada conocimiento será depositada en un mismo lugar para evitar fraccionamiento en el despacho.

D. RECEPCION DE LA MERCADERIA

1. El funcionario de EMPORCHI encargado del Almacén o sitio requiere la presentación del representante de la Agencia Naviera para efectuar la recepción de la mercadería en presencia del interventor de AADAA.

2. La mercadería descargada de la nave ha sido trasladada por EMPORCHI a los almacenes o sitios según corresponda. Bajo la presencia del representante de la Agencia Naviera, EMPORCHI y AADAA, se procede a clasificar la mercadería por marcas y se completa las Boletas de Recepción dejándose constancia de las marcas y números, cantidades de mercadería que se entregan y que faltan, su peso y ubicación y asimismo todas las observaciones que corresponda consignar. La Boleta de Recepción es firmada por el representante de la Agencia Naviera como constancia que se ha efectuado la entrega y que no hay fletes u otras obligaciones pendientes.

/Si el

Si el representante de la Agencia Naviera denuncia que la carga no ha pagado el flete o que está afecta a cargos por Avería Gruesa se estampará también un timbre que señale el hecho que la mercadería está sujeta a esta contingencia. Firman también la Boleta de Recepción el encargado del almacén o sitio de EMPORCHI para dejar constancia de la recepción y el representante de AADAA para indicar su intervención.

3. Los bultos que al momento de efectuar la recepción presenten señales de rotura o violación serán sometidos a un inventario de su contenido y se confeccionará un Acta en la que se consignará la cantidad y el estado de las mercaderías, procediéndose posteriormente a su reparación, recosido y depósito junto con el resto de la mercadería del mismo conocimiento de embarque, previamente etiquetados, y convenientemente estibados para evitar mayores deterioros. Esta operación será realizada por los mismos funcionarios que actúan en la recepción, quienes certifican con su firma el acta de inventario. Un ejemplar del inventario se incluirá en el bulto antes de reparar el embalaje y se deja constancia en la Boleta de Recepción de las observaciones constatadas.

4. Si en la recepción se constata que hay mercadería faltante en relación con lo declarado en el manifiesto de la nave, AADAA completará la Carta de Reclamo y la enviará 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 dentro del plazo máximo de dos días hábiles.

5. Una vez perfeccionada la recepción de la mercadería y completados los 6 ejemplares de la Boleta de Recepción éstos se distribuirán como sigue:

1 ejemplar para la Agencia Naviera

/2 ejemplares

2 ejemplares para AADAA

1 ejemplar para la Aduana chilena

1 ejemplar para el archivo del almacén o sitio de EMPORCHI

1 ejemplar para la Mesa Centralizadora de EMPORCHI.

6. La mercadería quedará depositada en los almacenes o sitios destinados a la carga boliviana en tránsito, hasta el momento de su despacho. Los almacenes permanecerán cerrados con dos candados, cuyas llaves quedarán en poder del funcionario de EMPORCHI encargado del almacén y del interventor de AADAA respectivamente y sólo serán abiertos para atender la recepción o despacho de mercadería cuando corresponda.

E. DESPACHO DE LA MERCADERIA

1. La mercadería se despachará de acuerdo a la programación que efectuará diariamente el CIC atendiendo, si las hubiere, las instrucciones especiales comunicadas por el consignatario a través de los representantes de los usuarios en el CIC.

2. El funcionario de AADAA designado para el despacho se presentará al Almacén o sitio premunido de un ejemplar de la Boleta de Recepción, de los cuatro ejemplares de la Boleta de Cargue y los seis ejemplares de la Guía de Salida correspondientes.

3. Una vez ubicada la mercadería, EMPORCHI con su equipo y personal hará entrega de ella a AADAA sobre plataforma de vagón o camión. El funcionario de EMPORCHI encargado del Almacén o Sitio comprobará las marcas y números, cantidad, peso y estado de los bultos que se entregan. Asimismo, el funcionario de AADAA encargado del despacho, efectuará la comprobación correspondiente al costado del vehículo de transporte. También intervendrá en el cargue un representante del transportista para recibir la mercadería

/4. Una

4. Una vez completado el cargue de un vagón, éste será de inmediato sellado con la intervención del representante de EMPORCHI, el Ferrocarril y AADAA. La Aduana chilena a través de la información obtenida de la programación de despacho del CIC, podrá hacerse presente durante las faenas de cargue y sellado de los vagones, si lo estima conveniente.

5. El funcionario de AADAA completa la Boleta de Cargue y la Guía de Salida estampando los datos y observaciones que correspondieran. Firman la Boleta de Cargue el encargado de AADAA para dejar constancia de la recepción de la mercadería, el representante de EMPORCHI de la entrega y el representante del transportista para indicar su intervención y conformidad. Dos ejemplares de la Boleta de Cargue quedan en poder del representante del transportista, uno para que confeccione la Carta de Porte y otro para ser entregado en el almacén de destino al momento de la descarga. El Ferrocarril incluirá este ejemplar de la Boleta de Cargue en el sobre guía que acompaña al vagón. El tercer ejemplar se entrega al Sindicato de Movilizadores Particulares para la comprobación de su facturación, mientras que el cuarto ejemplar queda en poder de AADAA en Arica. La Guía de Salida es firmada por los representantes de EMPORCHI y de AADAA y se entrega el ejemplar A al Representante de la Aduana de Chile, quién deberá entregarlo en la Alcaidía. Los ejemplares B, C, y D quedan en poder del funcionario de EMPORCHI, quien archiva el ejemplar D y envía los ejemplares B y C a la Mesa Centralizadora. Los ejemplares E y F quedan en poder del funcionario de AADAA, quien los entrega junto con la copia de la Boleta de Recepción en la Oficina de AADAA en el CIC.

6. La Mesa Centralizadora certifica en el ejemplar C de la Guía de Salida los servicios prestados a la carga y lo envía a la Oficina de Liquidación, donde se calcula el importe adeudado, el que se anota en

/el espacio

el espacio destinado en el documento a este fin, y luego se contabilizan las cantidades para su inclusión en la factura presentada semanalmente a AADAA para su cancelación.

7. AADAA hace un resumen diario de la carga despachada, el que se entrega al Secretario del CIC para la actualización del Sistema de Información.

8. Si durante el cargue se constata que hay mercadería faltante en relación con lo anotado en la Boleta de Recepción, AADAA completará la Carta de Reclamo y la enviará a EMPORCHI, quien después de verificar sus ejemplares de la Boleta de Recepción y de la Guía de Salida, completa el dorso de la Carta de Reclamo y la devuelve a AADAA.

F. SALIDA DE LOS VAGONES DEL PUERTO Y TRANSITO A BOLIVIA

1. Una vez que los vagones han sido cargados y sellados el Ferrocarril procede a retirarlos del puerto y trasladarlos a la romana de pesaje, previo registro en la guardia de Salida del puerto. Para los efectos de control del equipo ferroviario ingresado y salido del puerto, la guardia llevará un registro en el que se indicará el día de ingreso del vagón vacío y su número. Posteriormente al verificarse la salida del vagón cargado, se anotará en la misma línea donde se ha registrado el ingreso, la fecha de salida y el número de los precintos o sellos.

2. Con el ejemplar de la Boleta de Cargue enviada al Jefe de Estación y los registros de pesos que también se le han hecho llegar, éste extiende la Carta de Porte, en la que se identificará el número de la Guía de Salida correspondiente.

3. Sobre la base de la Carta de Porte, la Bodega de Carga del Ferrocarril confecciona el Manifiesto Ferroviario por Mayor de los vagones, en el que se identificarán los números de las Guías de Salida correspondientes.

/4. Una

4. Una vez finalizado el trâmite de visación del Manifiesto Ferroviario por Mayor, 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 previa comprobación del estado de los precintos o sellos devuelve al Ferrocarril una copia timbrada y firmada del Manifiesto Ferroviario por Mayor para indicar que los recibió sin observaciones. El Ferrocarril hace llegar este ejemplar del Manifiesto Ferroviario por Mayor a la Aduana chilena en Arica como tornaguía comprobatoria de la salida de la mercadería del país 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.

G. SALIDA DE LOS CAMIONES DEL PUERTO Y TRANSITO A BOLIVIA

1. Para la salida de los camiones del puerto y trânsito a Bolivia se seguirá el siguiente procedimiento:

/H. LIQUIDACION

H. LIQUIDACION DE GASTOS Y ENVIO DE LOS DOCUMENTOS AL IMPORTADOR EN BOLIVIA

1. AADAA llena la Planilla de Gastos y obtiene la visación consular de este documento mientras continúe exigiéndose.

2. La Planilla de Gastos se envía a la Agencia de AADAA en el lugar de destino en Bolivia acompañada de los siguientes documentos:

a) Carta de Porte; y

b) Cartas de Reclamo, si las hubiere y están disponibles.

I. PROCEDIMIENTO DE DESCARGA DIRECTA

1. La descarga directa se realizará con la misma documentación que la indirecta. Sólo podrá efectuarse previo acuerdo del CIC, comprometiendo con esta decisión a sus integrantes a dar la máxima celeridad a la preparación de la documentación, como asimismo al manejo físico de la mercadería. Será aplicada preferentemente a los contenedores.

2. Con su equipo y personal EMPORCHI efectuará la descarga directa, entregando la carga a AADAA sobre la plataforma de los vagones o camiones. Durante el cargue de los vagones o camiones, AADAA, EMPORCHI y el transportista destacarán personal para controlar el número de bultos y el estado de los mismos, de lo cual dejarán constancia completando el espacio para los datos relativos al cargue y firmando la Boleta de Cargue. Simultáneamente se completa la Boleta de Recepción dejándose constancia de las marcas y números, cantidades de mercadería que se entregan, y todas las observaciones que corresponda consignar.

3. Si en la recepción se constata que hay mercadería faltante en relación con lo declarado en el manifiesto de la nave, AADAA completará la Carta de Reclamo y la enviará a la Agencia Naviera.

/4. El resto

4. El resto del trámite documentario y la salida de los vagones o camiones del puerto y su traslado a Bolivia se desarrolla en forma idéntica que para el trámite normal de despacho.

IV. SISTEMA DE INFORMACION DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSITO (SIT)

1. El sistema de información del Sistema Integrado de Tránsito (SIT) tiene como propósito:

a) Servir de base oficial para la información que citan las entidades que participan en el SIT cuando hacen declaraciones públicas o cuando informan a sus oficinas matrices sobre sus actividades.

b) Mantener constantemente informado al CIC sobre la situación de la mercadería en tránsito a Bolivia con el fin de identificar y anticipar problemas que podrían obstaculizar su normal desenvolvimiento

c) Contribuir a fortalecer la importancia que tiene una visión de conjunto de todos los factores que influyen en el tránsito de mercaderías desde el gancho de la nave que las trae hasta que estén depositadas en los almacenes de AADAA en Bolivia.

2. El CIC determinará:

a) Los cuadros estadísticos que son elementos del sistema de información del Sistema Integrado de Tránsito.

b) La metodología y definiciones para la preparación de cada elemento.

c) La fuente de la información que se utilizará en la confección de cada elemento y la forma en que esta información será entregada.

d) La responsabilidad para la confección de cada elemento; cuando

/esta responsabilidad

esta responsabilidad recae en un organismo, el CIC solicitará a la autoridad máxima en Arica de ese organismo su cooperación.

e) La periodicidad con que se confeccionará cada elemento.

f) El uso que los miembros del CIC pueden hacer de cada elemento.

3. El Secretario Ejecutivo del CIC presentará los elementos del sistema de información al CIC para su conocimiento y homologación y los mantendrá informado respecto de cualquier dificultad que se haya presentado para su confección oportuna.

4. Forman parte de este reglamento los anexos a este capítulo que especifican para cada elemento del sistema de información, lo referente a las letras b), c), d), e) y f) del numeral 2. anterior. El CIC podrá modificar tanto el número de anexos como su contenido para que el sistema de información cumpla sus propósitos.

/ANEXO 1

ANEXO 1: CARGA QUE ENTRA AL SIT Y QUE SALE DEL PUERTO

1. Objetivo del elemento: mostrar la cantidad de mercadería que entra al SIT, la que sale por ferrocarril y camión del puerto y el saldo de mercadería en tránsito en el puerto esperando su despacho.

2. Formato del cuadro estadístico: ver hoja anexa.

3. Metodología y definiciones: el cuadro se basa en información documental y especificamente en la información que aparece en el manifiesto marítimo. Periódicamente se realiza un inventario físico para corregir los errores acumulados. La carga que entra al SIT y que sale del puerto se desglosa en nueve grupos para tener una visión más clara de la situación de cada grupo. Estos grupos, que pueden aumentarse o disminuirse en el futuro según indique la experiencia, son:

1) Harina

2) Vehículos sobre sus ruedas

3) Papel

4) Tubos y cañerías

5) Otros hierros y aceros

6) Contenedores

7) Cajones y bultos sobre 200 kg.

8) Otras mercaderías en sacos

9) Otras mercaderías no especificadas

/La información

La información respecto de cada grupo se presenta en kilogramos Se adiciona en el caso de los grupos 2 (vehículos sobre sus ruedas) y 6 (contenedores) el número de unidades.

Se define como carga que entra al SIT el peso manifestado por la nave de aquella mercadería cuya Boleta de Recepción haya sido confeccionada y entregada oficialmente a EMPORCHI. Se define como carga que sale del puerto el peso manifestado por la nave para los conocimientos que hayan salido físicamente del puerto. La mercadería que se traslada por avión se incluye bajo carga despachada por camión. Se define como ajuste estadístico las correcciones para tomar en cuenta la carga manifestada por la nave que se reembarca por vía marítima y aquellos casos en que no llegue carga alguna bajo un conocimiento en un manifiesto, en cuyo caso no puede haber Guía de Salida.

4. Fuente de información y responsabilidad para la confección del cuadro: cuando AADAA recibe un manifiesto, anotará frente a cada conocimiento el código de uno de los nueve grupos de carga. Al preparar la matriz única para cada conocimiento, AADAA ubicará este código en una casilla en la parte superior derecha. Terminada la confección de todas las matrices que corresponden a un solo manifiesto, AADAA reproducirá, entre otros documentos, las Boletas de Recepción, las que separará en nueve grupos según el código del grupo de carga. En seguida sumará el total de kilogramos en cada grupo (y el número de unidades de vehículos

/sobre ruedas

sobre ruedas y contenedores) y ubicará la información correspondiente en el Boletín Estadístico: Entrega Boletas de Recepción (ver ejemplar anexo). Este boletín se utiliza como recibo cuando AADAA entrega las Boletas de Recepción a EMPORCHI. Una vez firmado el Boletín por el Jefe de la Oficina de Planificación de EMPORCHI éste entregará una copia al Secretario Ejecutivo del CIC, quien reunirá los diferentes Boletines del día y, después de agregar la información que contienen, ubicará las sumas en el cuadro Carga que Entra al SIT y que Sale del Puerto en el renglón "Recibido".

Al final de cada día, AADAA revisa las Guías de Salida correspondiente a la mercadería despachada por ferrocarril y camión durante el día. AADAA separará estas Guías de Salida según el medio de transporte y código de grupo de carga y sumará el total de kilogramos (y unidades para los grupos 2 y 6) que fueron manifestados por la nave. Los resultados los distribuirá en los renglones apropiados de un borrador del cuadro Carga que Entra al SIT y que Sale del Puerto, el que entregará al Secretario Ejecutivo del CIC.

El Secretario Ejecutivo del CIC preparará el cuadro definitivo y entregará copias a los miembros del CIC.

5. Periodicidad: el cuadro Carga que Entra al SIT y que Sale del Puerto se confeccionará los días lunes a viernes. El cuadro que se confecciona el día lunes incluirá las actividades de los días viernes, sábado y domingo. El Secretario Ejecutivo preparará un cuadro resumen mensualmente mostrando el movimiento durante el mes.

6. Uso del cuadro: los miembros del CIC pueden transmitir la información contenida en el cuadro a sus superiores o mandantes.

/MOVIMIENTO DE

MOVIMIENTO DE CARGA

	1 Kg.	2 Kg.	2 Nº	3 Kg.	4 Kg.	5 Kg.	6 Kg.	6 Nº	7 Kg.	8 Kg.	9 Kg.	TOTAL Kg.
SALDO AL DIA: _____												
RECIBIDO EL DIA: _____												
DESPACHADO EL DIA: _____												
a) Por Ferrocarril												
b) Por Camión												
c) Vehículos sobre sus ruedas												
AJUSTE ESTADISTICO												
SALDO AL DIA: _____												

CODIGO: 1 Harina

2 Vehículos sobre sus ruedas

3 Papel

4 Tubos y cañerías

5 Otros hierros y aceros

6 Contenedores

7 Cajones y bultos sobre 200 kg

8 Otras mercaderías en sacos

9 Otras mercaderías no especificadas

/BOLETIN

BOLETIN ESTADISTICO: ENTREGA BOLETAS DE RECEPCION

Nave: _____

MANIFIESTO Nº : _____

Fecha de entrega: _____ Hora: _____

Código	Mercaderías	Conocimientos	Kilogramos	Unidades
1	Harina			
2	Vehículos sobre ruedas			
3	Papel			
4	Tubos y cañerías			
5	Otros hierros y aceros			
6	Contenedores			
7	Cajones y bultos sobre 200 Kgs.			
8	Otras mercaderías en sacos			
9	Otras mercaderías no especificadas			
	Totales de las boletas			
	Totales según manifiestos			

Recibí _____ conocimientos.

/ANEXO 2

ANEXO 2: VAGONES RECIBIDOS POR FCALP Y VAGONES ENTREGADOS A ENFE EN FRONTERA

1. Objetivo del elemento: mostrar el número de vagones que han salido del puerto y que no han sido entregados a ENFE en la frontera.

2. Formato del cuadro estadístico: ver hoja anexa.

3. Metodología y definiciones: se define como vagón salido del puerto aquel vagón cuyo cargue está terminado, que ha salido físicamente del puerto y cuya documentación haya sido entregada a FCALP para la confección de la carta de porte y manifiesto. El renglón de vagones que iniciaron su trayecto en tren presenta información que no afecta los saldos y está incluído con el propósito de separar problemas que afectan la confección de la documentación y problemas de tracción en línea. Se define como vagón entregado en frontera aquel vagón que haya sido recibido por ENFE.

4. Fuente de información y responsabilidad para la confección del cuadro: el cuadro será preparado por FCALP sobre la base de su información directa. Una vez confeccionado el cuadro, FCALP lo entregará al Secretario Ejecutivo del CIC para su distribución en el CIC.

5. Periodicidad: se confeccionará el cuadro los días lunes a viernes. El cuadro que se confecciona el día lunes incluirá las actividades de los días viernes, sábado y domingo. FCALP preparará un cuadro resumen mensualmente mostrando el movimiento durante el mes.

6. Uso del cuadro: los miembros del CIC pueden transmitir la información contenida en el cuadro a sus superiores o mandantes.

/MOVIMIENTO

MOVIMIENTO DE VAGONES

Saldo de vagones cargados en manos de FCALP a las 0 horas del día _____ _____

Número de vagones salidos del puerto + _____

Número de vagones que iniciaron su trayecto en tren _____

Número de vagones entregados en frontera a ENFE - _____

Corección estadística + _____

Saldo de vagones en manos de FCALP a las 0 horas del día _____

/ANEXO 3

ANEXO 3: ANTIGUEDAD DE CARGA EN EL PUERTO Y ESTIMACION DE FECHA DE DESPACHO DE CARGA RECIEN LLEGADA

1. Objeto del elemento: indicar la fecha de llegada del conocimiento más antiguo, clasificado por grupo de carga, que está esperando despacho y que no tenga problema de documentación. Presentar una fecha estimativa de su despacho como asimismo del conocimiento más reciente.

2. Formato del cuadro estadístico: ver hoja anexa.

3. Metodología y definiciones: se define como conocimiento más antiguo aquél cuyo propietario desea su despacho, que no presenta problema de documentación y que sólo espera medio de transporte. Se define como fecha estimada de despacho una estimación de la fecha en que podría ser posible despachar el conocimiento tomando en cuenta la política de despachos del CIC y las tendencias de despacho.

4. Fuente de información y responsabilidad para la confección del cuadro: AADAA preparará el cuadro sobre la base de un análisis de las Guías de Salida pendientes.

5. Periodicidad: se confeccionará el cuadro semanalmente.

6. Uso del cuadro: los miembros del CIC pueden transmitir la información contenida en el cuadro a sus superiores o mandantes.

/ANTIGUEDAD

ANTIGUEDAD DE CARGA EN EL PUERTO Y ESTIMACION DE FECHA DE DESPACHO DE CARGA RECIENTEMENTE LLEGADA

Grupo de carga	Fecha de llegada del conocimiento más antiguo	Número de días en el puerto	Fecha estimada de despacho	Fecha de llegada del conocimiento más reciente	Fecha estimada de su despacho
1) Harina					
2) Vehículos sobre sus ruedas					
3) Papel					
4) Tubos y cañerías					
5) Otros hierros y aceros					
6) Contenedores					
7) Cajones y bultos sobre 200 kgs.					
8) Otras mercaderías en sacos					
9) Otras mercaderías no especificadas					

/ANEXO 4

ANEXO 4: ESTADIA DE VAGONES DE FCALP EN BOLIVIA

1. Objetivo del elemento: mostrar las tendencias del ciclo de retorno de los vagones de FCALP entregados a ENFE.

2. Formato del cuadro estadístico: ver hoja anexa.

3. Metodología y definiciones: se define como Vagón entregado a ENFE un vagón que haya sido aceptado por ENFE en frontera, sea vagón cargado o vacío. Se define como Vagón recibido de ENFE un vagón que haya sido aceptado por FCALP en frontera ya sea cargado o vacío. La línea 4 del cuadro anexo, Vagones recibidos cargados, incluye tanto vagones de FCALP como de ENFE; se incluye para tener información más completa, sin que afecte los saldos. La selección de los tramos de días de permanencia de los vagones en Bolivia refleja, en primer lugar, la consideración de que el ciclo normal para trasladar un vagón desde frontera hasta los almacenes de AADAA en El Alto, descargarlo y devolverlo a frontera no debería pasar de 7 días. Refleja, en segundo lugar, los tramos de días establecidos para el cálculo de la tasa de estadía entre las dos empresas.

4. Fuente de información y responsabilidad para la confección del cuadro: FCALP preparará el cuadro sobre la base de su información directa.

5. Periodicidad: se preparará el cuadro semanalmente los días lunes.

6. Uso del cuadro: los miembros del CIC pueden transmitir la información contenida en el cuadro a sus superiores o mandantes.

/ESTADIA DE

ESTADIA DE VAGONES DE FCALP EN BOLIVIA

1) Saldo de vagones de FCALP en Bolivia al día _____ _____

2) Vagones entregados a ENFE durante la semana _____ de FCALP + _____ de ENFE _____

3) Vagones recibidos de ENFE durante la semana _____ de FCALP - _____ de ENFE _____

4) Vagones recibidos cargados _____

5) Saldo de vagones de FCALP en Bolivia al día _____ _____

6) Permanencia en Bolivia de vagones de FCALP recibidos de ENFE durante la semana _____

	Número de vagones
1 a 7 días	_____
8 a 10 días	_____
11 a 15 días	_____
16 a 20 días	_____
21 a 30 días	_____
más de 30 días	_____
Total (igual línea 3)	_____

/ANEXO 5

ANEXO 5: CUMPLIMIENTO DE LA PLANIFICACION DE LOS DESPACHOS

1. Objetivo del elemento: controlar el cumplimiento de la planificación de los despachos.

2. Formato del cuadro estadístico: ver hoja anexa.

3. Metodología y definiciones: se define como despacho el cargue total del vagón o camión, incluyendo el sellaje del vagón.

4. Fuente de información y responsabilidad para la confección del cuadro: la información sobre los despachos planificados proviene de la reunión de programación de despachos del CIC o, si no se realiza esta reunión, de la reunión de planificación de faenas del puerto. La información sobre los despachos realizados la proporcionará AADAA. Las observaciones sobre el incumplimiento de la planificación vendrán de las discusiones del CIC. El Secretario Ejecutivo del CIC preparará el cuadro en su primera parte, completándolo después de la reunión del CIC en que se analiza el cumplimiento de la planificación.

5. Periodicidad: se preparará el cuadro los días lunes a viernes. El día lunes se confeccionará un cuadro que refleje los despachos del día viernes y otro que refleje los despachos del sábado y domingo.

6. Uso del cuadro: el cuadro es para el uso exclusivo del CIC y para la información de los jefes superiores de los representantes en el CIC, los que mantendrán la confidencialidad de la información.

/CUMPLIMIENTO

CUMPLIMIENTO DE LA PLANIFICACION DE LOS DESPACHOS

Despachos planificados el día _____ para realizar el día _____

	Número de vagones		Número de camiones	
	Planificados	Efectuados	Planificados	Efectuados
Almacén 5				
Almacén 6				
Otro almacén				
Sitio _____				
Sitio _____				
Sitio _____				
_____				
_____				
_____				

Vehículos sobre sus ruedas: Planificados _____ Efectuados _____

Observaciones sobre el incumplimiento de la planificación y medidas acordadas por el CIC: