

ENTREVISTA AGENCIA DE ADUANA

AGENCIA DE ADUANA ALAN SMITH

Tipo de actor: agente de Aduanas (nivel gerencial)

Cadena logística: Transversal.

Puerto: Valparaíso

Código: 5VAa1

Nombre del entrevistador	Mario Troncoso F.
Nombre empresa u organismo	Alan Smith, Agente de Aduanas
Nombre del entrevistado	Alan Smith
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	asmith@asmith.cl
Cargo en la empresa	Dueño
Antigüedad en el cargo	s/i
Antigüedad en la empresa	s/i
Fecha entrevista	15-07-2013

PROCESO: RETIRO DEL CONTENEDOR DEL DEPÓSITO.

1. ¿Qué gestiones hace usted para retiro del contenedor vacío del depósito?
<p>Depende de la naviera con que el cliente contrató el flete marítimo:</p> <ul style="list-style-type: none">- Si la naviera tiene un sistema en línea para el pago del <i>gate out</i>, el exportador hace directamente el trámite.- Si la naviera no tiene un sistema automático, el agente debe hacer el pago del <i>gate out</i> por ventanilla.-
2. ¿Cuál es la tarifa de <i>gate out</i> ?
<p>El <i>gate out</i> tiene una tarifa de US\$90, dependiendo de la compañía naviera.</p>
3. ¿Qué es pre asignación de un contenedor?
<p>La pre asignación es lo que se hace a través del agente de Aduanas o directamente el cliente, cuando solicita un servicio para que le asignen un contenedor antes de retirarlo del depósito. Para ello se debe enviar la reserva al depósito en un correo, indicando:</p> <ul style="list-style-type: none">- Booking<ul style="list-style-type: none">- Nave- Nombre exportador- Pto embarque- Pto descarga- Tipo contenedor- Cantidad- Tipo Carga- Deposito Retiro contenedor. <p>La solicitud debe estar hecha por lo menos 8 horas antes del retiro del contenedor. El depósito entrega al agente de Aduanas o al cliente el número del contenedor y del sello.</p>

4. ¿Cuál es el valor de una pre asignación?

US\$50 promedio por contenedor.

5. ¿Cuál es la manera de comunicarse con el exportador para el retiro de los contenedores vacíos, por ejemplo por mail, teléfono o bien tienen un sistema de información diseñado para ello?

Vía correo electrónico.

PROCESO: GENERACIÓN DE DOCUMENTACIÓN.

6. ¿Cuándo registra los datos de la DUS?

Las DUS se registran antes que llegue la carga al puerto, porque la carga no puede ingresar a una zona primaria sin ellas.

7. ¿Obtenida la DUS, inmediatamente le informa al exportador?

Sí.

8. ¿Por qué medio el exportador le envía la planilla de despacho (PD)?

El exportador envía la PD por correo electrónico.

9. ¿El exportador le informa la hora de despacho de camiones de la bodega?

Sí.

10. ¿En qué momento usted registra los datos de la GD en el sistema aduana, después o antes que llegue el camión al puerto?

Antes que llegue el camión al puerto.

11. ¿Usted está en contacto permanente con el exportador?

Sí.

PROCESO: TRANSPORTE

12. Cuando el transportista llega al puerto, ¿Cómo se comunica con usted?, ejemplo: teléfono, se presenta en su oficina.

Por teléfono.

13. ¿En qué momento le informa al transportista que debe ingresar al puerto o que la carga tiene aforo?

Inmediatamente.

14.Desde que se comunica con el transportista ¿Cuánto tiempo debe esperar para que el transportista le entregue los documentos? (mínimo, promedio, máximo)
<p>En Valparaíso el chofer va a la oficina. Tiempo total: 15 minutos.</p> <p>En San Antonio, el empleado de la agencia va a buscar los documentos al estacionamiento. Tiempo: 1 hora.</p>
15.Desde que recibe los documentos ¿Cuánto tiempo transcurre hasta que le informa al transportista que ingrese al puerto o que debe esperar el aforo? (mínimo, promedio, máximo)
Inmediatamente, tras la autorización de los organismos fiscalizadores.

PROCESO: FISCALIZACIÓN Y RECEPCIÓN EN PUERTO.

16.¿Cuál es la tarifa que cobra usted por la tramitación documental?
<ul style="list-style-type: none"> – Exportación de fruta fraccionada: entre US\$0,4 y US\$0,6 por caja. – Exportación de fruta en contenedor: Tarifa spot entre US\$60 y US\$120 por CNT. – Exportación de fruta en contenedor: US\$40 por volumen sobre 100 contenedores mensuales. – Tramite de una DUS: entre US\$20 y US\$50 por contenedor o CLP\$2 pesos por caja. – Cambio en un BL: CLP\$80000 por cambio. – Se puede considerar que, en promedio, el costo de servicio de administración es de US\$ 60 por contenedor.

17. ¿Qué actividades comprende el contrato?, gestión de retiro contenedor vacío, recepción de documentos, presentación documentos a la aduana, apoyo a la inspección física, despacho del camión a puerto.

- Recepción del instructivo de embarque, un día antes que llegue el camión y confección del DUS y de la matriz de BL
- Apoyo al retiro del contenedor CNT vacío,
- Roleo de un contenedor.

El agente de aduanas es el responsable de todo el proceso de embarque y trámite documental, desde que el camión ingresa hasta que obtiene el certificado fitosanitario, aún después de que entra al *stacking*.

18. Dentro del 95% de los casos ¿Cuánto tiempo demora la aduana en la revisión de los documentos? (mínimo, promedio, máximo)

“Con el DUS no hay problemas. Es automático”.

19. Dentro del 95% de los casos ¿Cuánto tiempo demora la aduana en realizar la revisión física? (mínimo, promedio, máximo)

Para la exportación de fruta fresca no hay revisión física.

20. Desde que se comunica con el transportista, para el 95% de los casos, ¿cuánto tiempo debe esperar para que el transportista se presente a la revisión física? (mínimo, promedio, máximo)

Valparaíso: No existen problemas.

San Antonio: deben hacer fila. Espera aproximada: 30 minutos.

21. ¿Identifica algún problema con relación a la fiscalización, por ejemplo: tiempo, costos, documentación u otros no dimensionados?

“En general la fruta no tiene problemas en la fiscalización. Salvo que el SAG no trabaja las 24 horas”.

22. ¿Cuál es el principal problema con respecto a la fiscalización y recepción en el puerto?
No existen dificultades.
23. ¿Tiene dificultades en la entrega del contenedor al stacking?
Sí.
24. ¿Cuáles?
La tramitación de la carta de temperatura.
25. ¿Por qué? (Qué causas identifica)
Como aún la carta de temperatura no es electrónica, ésta se debe tramitar en la compañía naviera en horario hábil, mientras tanto el camión debe esperar.

PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

26. A parte de las barreras, cuellos de botella o ineficiencias que usted ya identificó a lo largo de esta entrevista ¿visualiza otros?
Sí.
27. ¿De qué tipos?
Inconvenientes en el llenado de la matrices del BL ya que se requiere el número del contenedor y del sello, debido a que los depósitos demoran en la entrega de los contenedores.
28. ¿Cuáles serían las causas de estas ineficiencias?
<ul style="list-style-type: none"> – La entrega de las matrices con errores o fuera de plazo, lo que significa costos de CLP\$80000. – Quedar fuera del embarque y rolear la carga con el consiguiente costo de

oportunidad. — Para evitar estos inconvenientes se recurre a la pre asignación del contenedor.
--

29. ¿Considera que la oferta de la infraestructura vial y portuaria son acordes con sus necesidades?
No.
30. Si la respuesta a la pregunta anterior fue negativa ¿En qué no es acorde con sus necesidades?
Los accesos a los puertos están colapsando. En el futuro las vías de accesos serán grandes barreras.
31. ¿Por qué?
En el caso de Valparaíso, el acceso al puerto es de una sola vía. En San Antonio, por otro lado, se produce congestión en el interior del puerto.
32. ¿Qué debería hacerse para que fuera más acorde con sus necesidades?
Planificar los accesos acorde a la demanda de los puertos.

33. ¿Qué soluciones cree usted que deben implementarse en el futuro para mejorar el desempeño de la cadena logística? Si se entiende Cadena Logística como "el conjunto completo de actores, procedimientos y herramientas que intervienen en el proceso de exportación o importación".
<ul style="list-style-type: none"> - El proyecto tipo SICEX, siempre que se elimine el uso del papel y los sistemas estén integrados al resto de los actores. - Actualmente el SAG cuenta con el sistema "Multipuerto", sin embargo el proceso de exportación se controla a través del papel (planilla de despacho). - Se debe aprovechar la tecnología. Por ejemplo en el proceso de firmas. - PCS debe ser obligatorio para todos, no de acuerdo a la voluntad de cada empresa.

Conclusiones generales

Se obtuvo información acerca de:

- Gestión, tarifas, pre asignación y comunicación con el exportador para retiro del contenedor.
- Gestión y momentos en que se genera documentación.
- Medios de comunicación, momentos, tiempo de espera para coordinar transporte.
- Tarifas, actividades comprendidas en el contrato, tiempo de fiscalización.
Ineficiencias en stacking para el proceso de fiscalización.
- Ineficiencias y barreras de la infraestructura y posibles soluciones.
-