

SISTEMATIZACIÓN NORMATIVA PORTUARIA

INFORME FINAL

INTRODUCCIÓN.

Los puertos marítimos constituyen uno de los activos logísticos estratégicos más relevantes, dada su participación en el intercambio internacional de bienes y el alto impacto de su desempeño en la economía de un país. En Chile, podemos encontrar la existencia de puertos públicos, administrados por el Estado, y puertos privados, que han surgido como consecuencia de la falta de existencia de puertos públicos en determinadas regiones del país.

El Comité de la Agenda Normativa 2015, solicitó la elaboración de un informe y propuesta para sistematizar, compendiar y difundir la diversa normativa portuaria aplicable en las operaciones de comercio exterior, incluidos los actores cuya intervención no está suficientemente clara, comprendiendo, además, y en caso de corresponder, propuestas de modificación a la normativa en el ámbito de competencia del Servicio Nacional de Aduanas.

Por tanto, el equipo de trabajo de esta medida se enfocó en la recopilación de la normativa vigente aplicable a los puertos marítimos que existen en el país, tanto públicos como privados, analizando, a su vez, los aspectos aduaneros relevantes sobre la materia, con el objeto de definir el escenario en que conviven los puertos ya indicados con la Aduana, todo ello dentro de la cadena logística de comercio exterior.

En este sentido, esta medida permitirá establecer -con precisión- la regulación jurídica aplicable, pudiendo a su vez determinar las facultades, obligaciones y responsabilidades asociadas a los entes intervinientes.

En síntesis, la medida se acotará al análisis de la normativa existente, la habilitación de los puertos públicos y privados, el análisis de operadores que deben habilitarse ante la Aduana, entre ellos los Almacenistas y el análisis de aquellos temas que requieren regulación y que actualmente no están normados.

Pues bien, lo anterior se cumple a través del presente Informe, el cual se refiere a la forma en que nacen o se habilitan los puertos, la regulación normativa a la que están sujetos, las funciones que desempeñan y la intervención del Servicio Nacional de Aduanas en toda esta operativa. Este análisis se ha hecho tanto para los puertos Públicos como para los puertos Privados.

A su vez, se ha podido comprobar por parte del equipo, que existe actualmente una asimetría regulatoria, o dicho en otros términos, una duplicidad de estatuto, entre los "puertos privados de uso público", creados bajo el DFL N° 340 de 1960, del Ministerio de Transportes, y los "puertos públicos" estatales, creados al alero de la ley N° 19.542. Los primeros no están sujetos a regulaciones tarifarias ni al cumplimiento de condiciones como las estipuladas en el contrato de concesiones establecido para los segundos.

Los puertos, se crean de manera diferente y son autorizados por entidades distintas según sean "públicos", "privados de uso público" y estrictamente "privados para uso privado". Cada tipo de puerto opera con regulaciones que le son propias y puede obtener ventajas competitivas respecto de otro por el simple hecho de estar sujeto a normas diferentes. Es por ello, y con el fin de promover una sana y transparente competencia, que resulta conveniente que los puertos que prestan servicios a terceros tengan las mismas regulaciones.

Se ha podido constatar, además, que existe un grado de intervención o actuación desigual por parte de la Aduana en cuanto a su rol fiscalizador en los puertos públicos estatales regidos por la



ley 19.542, en comparación con los puertos privados, donde las actividades de control son menores y en algunos casos insuficientes o inexistentes.

También se ha incluido en este análisis, a los diversos actores que intervienen en la actividad portuaria, describiendo su interacción con el Servicio Nacional de Aduanas.

Finalmente, se describen los problemas detectados, en estrecha relación con los vacíos legales o normativos advertidos.

I. LOS PUERTOS PUBLICOS

Los puertos públicos han sido administrados por diversos organismos del Estado. El más emblemático nació el 6 de abril de 1960, denominado Empresa Portuaria de Chile, Emporchi, una entidad administrativa central y autónoma, a cargo de la explotación y administración de los puertos estatales.

A partir de 1982, con el auge del contenedor, se inició un proceso de modernización de superestructura, equipos y administración. Se construyeron explanadas, se adquirió equipamiento moderno y se cambió el sistema de operación portuaria, incorporándose finalmente el sector privado a las operaciones de movimiento de carga en el puerto.

El crecimiento del comercio exterior chileno y la evolución tecnológica del transporte marítimo, plantearon la necesidad de invertir en infraestructura y equipamiento. Por esto, el Estado impulsó la Ley Nº 19.542 de Modernización Portuaria, mediante la cual los diez puertos estatales a cargo de Emporchi pasaron a constituirse en empresas autónomas, encargadas de incentivar la eficiencia e inversión a través de la concesión portuaria a privados.

1. HABILITACIÓN DE LOS PUERTOS PÚBLICOS

A través de la Ley 19.542/1997, que moderniza el sector portuario estatal, se crean diez empresas del Estado, quienes serán las continuadoras legales de la Empresa Portuaria de Chile.

Estas empresas son personas jurídicas de derecho público, que constituyen una empresa del Estado con patrimonio propio, de duración indefinida y que se relacionan con el Gobierno por intermedio del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

En consecuencia, los puertos públicos o empresas del Estado –continuadoras legales de Emporchi– nacen o existen por ley.

Los puertos y terminales que administran las empresas son de uso público, de conformidad a la ley ya citada y deben prestar servicios en forma continua y permanente.

A su vez, los puertos públicos constituyen puntos habilitados para el ingreso y salida de mercancías y personas por las fronteras, los que se encuentran fijados por el Decreto 1230/1989, del Ministerio de Hacienda, el que, además, establece las aduanas y las operaciones aduaneras que pueden realizarse. Todo lo anterior, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 9 de la Ordenanza de Aduanas.

Luego, y de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 5° del citado Decreto 1230, los puntos habilitados son declarados zona primaria de jurisdicción, como asimismo las construcciones e instalaciones destinadas al funcionamiento de las aduanas y las dependencias y avanzadas situadas en los puntos referidos, como asimismo sus patios y bodegas para el depósito de mercancías.

Ahora bien, no obstante lo anterior, los puertos públicos deben solicitar a la Aduana la delimitación de las zonas primarias y su habilitación como almacenistas, conforme al Decreto 1114 del año 1997, del Ministerio de Hacienda, que establece el Reglamento para la habilitación y



concesión de los recintos de depósito aduanero y el almacenamiento de las mercancías, en relación a lo establecido en el artículo 5°, inciso 2° de la ley 19.542.

En consecuencia, los puertos públicos existen por ley, pero en algunos aspectos deben interactuar con la Aduana, a saber, en la delimitación de zonas primarias y la habilitación como almacenistas, esto último de conformidad a las exigencias contempladas en el Decreto 1114/1997, ya citado.

2. REGULACIÓN NORMATIVA

LEY 19.542 DE 1997.

En cuanto a la normativa que regula la labor de los puertos públicos debemos señalar la **Ley 19.542 de 1997, que moderniza el sector portuario estatal**. En virtud de esta ley:

1. **Se crean las 10 empresas del Estado** que son las continuadoras legales de la Empresa Portuaria de Chile, en todas sus atribuciones, derechos, obligaciones y bienes. Estas son las siguientes:
 - 1.- Empresa Portuaria Arica, que opera en el puerto de Arica
 - 2.- Empresa Portuaria Iquique, que opera en el puerto de Iquique
 - 3.- Empresa Portuaria Antofagasta, que opera en el puerto de Antofagasta
 - 4.- Empresa Portuaria Coquimbo, que opera en el puerto de Coquimbo
 - 5.- Empresa Portuaria Valparaíso, que opera en el puerto de Valparaíso
 - 6.- Empresa Portuaria San Antonio, que opera en el puerto de San Antonio
 - 7.- Empresa Portuaria Talcahuano –San Vicente, que opera en los puertos de Talcahuano y San Vicente
 - 8.- Empresa Portuaria Puerto Montt, que opera en el puerto y en el terminal de transbordadores de Puerto Montt
 - 9.- Empresa Portuaria Chacabuco, que opera en el puerto y en el terminal de transbordadores de Chacabuco
 - 10.- Empresa Portuaria Austral, que opera en el puerto de Punta Arenas y en el terminal de transbordadores de Puerto Natales

Estas empresas, por expresa disposición legal, son personas jurídicas de derecho público, tienen patrimonio propio, duración indefinida y se relacionan con el Gobierno mediante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La ley 19.542, regula el objeto, patrimonio, atribuciones y obligaciones de las mencionadas empresas, señalando como objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales, así como de los bienes que posean a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario indispensables para el debido cumplimiento de éste, pudiendo, además, efectuar todo tipo de estudios, proyectos y ejecución de obras de construcción, ampliación, mejoramiento, conservación, reparación y dragado en los puertos y terminales y prestar servicios a terceros relacionados con su objeto.

El objeto de las empresas, de acuerdo a la ley ya citada, puede ser realizado directamente por éstas o a través de terceros. En este último caso, se debe hacer por medio del otorgamiento de concesiones portuarias, la celebración de contratos de arrendamiento o mediante la constitución con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, de sociedades anónimas. Tratándose de frentes de atraque, la participación de terceros sólo se puede efectuar a través de concesiones portuarias.

El derecho de concesión portuaria es transferible como un solo todo y únicamente al que reúna los requisitos que la ley establece para ser concesionario de una concesión portuaria. Concluida la vigencia de una concesión portuaria, la empresa respectiva deberá proceder a licitar una nueva.

Por su parte, la ley 19.542 regula la administración y organización de las ya enunciadas empresas, refiriéndose al Directorio, su composición y designación, funciones y prohibiciones



del mismo, como asimismo trata las funciones y obligaciones del gerente general de cada empresa.

A su vez, trata de la fiscalización de las empresas portuarias, la que corresponde a la Superintendencia de Valores y Seguros.

Finalmente, el cuerpo legal ya indicado establece definiciones básicas de: Áreas de entrada y salida de naves, Área de atraque y permanencia de naves, Bienes comunes, Calendario referencial de inversiones, Concesión portuaria, Esquema monooperador, Esquema multioperador, Frente de atraque, Nave de diseño, Plan de gestión anual, Plan maestro, Puerto, terminal o recinto portuario y Sitio.

OTROS INSTRUMENTOS DE CARÁCTER NORMATIVO

REGLAMENTO INTERNO DE USO DE FRENDES DE ATRAQUE o RUFA.

De conformidad al artículo 22 de la ley 19.542 ya citada, cada empresa deberá contar con un reglamento interno de uso de frentes de atraque para cada puerto de su competencia, el que debe ser propuesto por ella al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para su aprobación, rechazo o modificación.

Este reglamento se publica en el Diario Oficial, debe conformarse a criterios técnicos objetivos y no discriminatorios, propender a un uso eficiente de la infraestructura portuaria y a un desarrollo armónico de la actividad, debiendo garantizar el derecho a la libre elección de los usuarios respecto de los servicios que se presten en los frentes de atraque y la autonomía de los particulares que ejercen funciones dentro de los mismos, limitándose a lo indispensable para su funcionamiento. El referido reglamento formará parte integrante de las bases de toda licitación de frentes de atraque.

En consecuencia, este reglamento contiene las normas que regulan la relación entre la Empresa Portuaria, los particulares y los concesionarios, entre sí y con los usuarios de servicios en los frentes de atraque que involucren determinadas actividades conforme lo establece la ley N° 19.542.

MANUAL DE SERVICIOS.

El manual de servicios es redactado conforme a las prescripciones reglamentarias, principalmente de acuerdo a las exigencias del Reglamento de Uso de Frentes de Atraque. Es elaborado por el terminal portuario o concesionario y se presenta a la empresa portuaria para su correspondiente aprobación.

Este instrumento identifica los servicios prestados por el terminal portuario o concesionario, estableciendo las normas y los procedimientos seguidos en sus servicios, así como por los usuarios de los mismos.

De acuerdo a las disposiciones reglamentarias, el Manual puede ser modificado en todo momento, a efectos de tener cuenta de la evolución de las necesidades en el margen del futuro desarrollo y la modernización del sistema portuario.

REGLAMENTO DE COORDINACIÓN.

La Empresa Portuaria está facultada por el Reglamento de Uso de Frentes de Atraque para establecer las normas y/o procedimientos de coordinación aplicables al conjunto de los frentes de atraque del Puerto, con el objeto de lograr su desarrollo armónico y sustentable en el largo plazo, así como un uso eficiente y no discriminatorio de ellos, de manera de que se satisfagan las necesidades de atención requeridas por los usuarios del puerto en forma oportuna y expedita.

Dicho Reglamento de Uso de Frentes de Atraque asigna a la Empresa Portuaria un rol de coordinación para el conjunto de frentes de atraque de Puerto determinado, sin perjuicio de



los Manuales de Servicios y Reglamentos de Tarifas que puedan disponer, dentro del marco de la ley y la reglamentación vigente, los respectivos Concesionarios de Frentes de Atraque, otros titulares de Concesiones Portuarias y Empresas de Muellaje.

En uso de las facultades que le otorga el RUFA, la Empresa Portuaria dictará, establecerá sanciones por no cumplimiento, y/o modificará, en su caso, las regulaciones, procedimientos, instructivos y otras normas afines, que fueren necesarias para coordinar eficientemente las operaciones portuarias.

Los particulares, concesionarios y usuarios del Frente de Atraque respectivo, deberán dar cabal cumplimiento a las normas y/o procedimientos que se fijen por el Reglamento de Coordinación y la Empresa Portuaria velará por el funcionamiento armónico del conjunto de frentes de atraque y del conjunto de bienes y áreas comunes del Puerto respectivo, tomando en cuenta la infraestructura disponible y su operación eficiente.

Este Reglamento se aplica a todo el Recinto Portuario del Puerto determinado, incluyendo sus áreas terrestres y marítimas, así como también a todo otro Recinto Periférico. En consecuencia, sus normas se aplicarán en el conjunto de Frentes de Atraque del Puerto, sus áreas comunes, y en todos aquellos otros Recintos Periféricos que, directa o indirectamente, estén bajo la administración, explotación y/o desarrollo de la Empresa Portuaria.

PLAN MAESTRO.

A través del Plan Maestro se regula el uso de los espacios administrados por la Empresa Portuaria.

Por medio de este documento se definen las reservas de áreas marítimas y terrestres comprometidas para el desarrollo previsto del Puerto determinado, así como los usos asociados.

Esta reserva de áreas se ha efectuado teniendo en cuenta la necesidad que la Empresa Portuaria realice sus acciones con una orientación de explotación eficiente de su patrimonio, procurando un desarrollo armónico del Puerto en relación a las áreas urbanas adyacentes, vías de circulación y el medio ambiente. Asimismo, tiene como propósito entregar un conocimiento oportuno a los usuarios, operadores, concesionarios, particulares y órganos del Estado, respecto de las áreas asignadas para las distintas actividades y servicios portuarios, así como de las disponibilidades de espacios marítimos y terrestres.

Es así como en la elaboración del Plan Maestro se ha procedido a definir los usos actuales y futuros de las distintas áreas del puerto, teniendo como criterios principales el que en dichas áreas puedan habilitarse instalaciones diseñadas con los estándares adecuados para satisfacer eficientemente los pronósticos de demanda estimados para el horizonte de análisis; que el desarrollo del puerto tenga las características armónicas expuestas previamente; y que en las nuevas inversiones que sea necesario materializar tendrá un rol fundamental el sector privado, conforme los esquemas de participación que la antes referida Ley N° 19.542 también establece.

PLAN REFERENCIAL DE INVERSIONES.

El presente documento corresponde al programa de inversiones en frentes de atraque, áreas conexas y bienes comunes que la Empresa Portuaria considera para un determinado período, elaborado sobre la base del Decreto N° 102 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado en el Diario Oficial del 10.07.98, que reglamenta la elaboración del Calendario Referencial de Inversiones.



3. FUNCIONES QUE DESEMPEÑAN

De acuerdo a lo ya expuesto, y de conformidad a lo dispuesto por el artículo 4 de la ley 19.542, *“Las empresas tendrán como objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales, así como de los bienes que posean a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario indispensables para el debido cumplimiento de éste. Podrán, en consecuencia, efectuar todo tipo de estudios, proyectos y ejecución de obras de construcción, ampliación, mejoramiento, conservación, reparación y dragado en los puertos y terminales. Asimismo, podrán prestar servicios a terceros relacionados con su objeto”*.

Por su parte, el artículo 5 de la citada ley, dispone: *“La prestación de los servicios de estiba, desestiba, transferencia de la carga desde el puerto a la nave y viceversa, y el porteo en los recintos portuarios, comprendidos dentro del objeto de las empresas, deberá ser realizada por particulares debidamente habilitados.*

*Las labores de **almacenamiento y acopio** que se realicen en los puertos que administren las empresas, podrán ser realizadas con la participación de éstas o por particulares. La condición de almacenista se adquirirá de conformidad a las normas que regulan esta actividad.*

No obstante lo señalado en el inciso primero, las empresas estarán facultadas para prestar por sí mismas, en subsidio de los particulares y sólo cuando éstos no estén interesados en realizar tales funciones, los servicios de transferencia y porteo.

Adicionalmente, estarán facultadas para realizar la función de porteo cuando les sea requerida expresamente por el Estado en virtud de obligaciones contraídas por éste en convenios o tratados internacionales”.

A su vez, el artículo 6 señala: *“Las empresas ejercerán sus funciones en los recintos portuarios, terrenos, obras físicas e instalaciones que administren, sin perjuicio de las facultades y atribuciones que otorga el ordenamiento jurídico vigente al Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y a los demás Servicios públicos”*.

Es decir, estas normas se refieren a funciones que las empresas portuarias deben desarrollar ya sea por sí mismas o con la intervención de particulares.

Por otra parte, el artículo 7 del cuerpo legal ya citado, dispone: *“Las empresas podrán realizar su objeto directamente o a través de terceros. En este último caso, lo harán por medio del otorgamiento de concesiones portuarias, la celebración de contratos de arrendamiento o mediante la constitución con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, de sociedades anónimas. Estas sociedades no podrán tener por objeto la administración o explotación de frentes de atraque, y, para todos los efectos legales posteriores a su constitución, se regirán por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas.*

La participación de terceros en las sociedades que formen las empresas, la celebración de contratos de arrendamiento y el otorgamiento de concesiones portuarias deberán realizarse mediante licitación pública, en cuyas bases se establecerán clara y precisamente los elementos de la esencia del pacto social, del contrato o de la respectiva concesión portuaria, en conformidad al artículo 50.

Durante la vigencia de la concesión, los derechos del concesionario sólo podrán afectarse o limitarse en la forma y condiciones que se hayan establecido en las bases respectivas. Dichas bases deberán establecer, además, las causales de caducidad de la concesión y determinar la forma en que ella se administrará en el evento que se incurra en alguna, y hasta que se llame a una nueva licitación.



Para el establecimiento del monto mínimo de la renta o canon del respectivo arriendo o concesión portuaria, servirá de referencia el valor económico del activo objeto de los actos señalados en el inciso anterior”.

Ahora bien, y no obstante las funciones ya indicadas en las disposiciones precitadas, el artículo 8 del mismo cuerpo legal, establece que las empresas deberán realizar las siguientes funciones:

1. La fijación de tarifas por los servicios que presten y por el uso de los bienes que exploten directamente;
2. La coordinación de la operación de los agentes y servicios públicos que intervengan o deban intervenir en el interior de los recintos portuarios, en conformidad al artículo 49;
3. La formulación del "plan maestro" y del "calendario referencial de inversiones" de los puertos y terminales que administren, a que se refiere el artículo 13 de esta ley, y
4. En general, la elaboración y supervisión del cumplimiento de la reglamentación necesaria para el funcionamiento de los puertos y terminales que administren, incluido el reglamento de uso de frentes de atraque que establece el artículo 22.

Respecto de la función indicada en el número 2, el artículo 49 ya citado, señala que mediante decretos supremos expedidos a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, firmados, además, por el o los Ministros que según el caso corresponda, se establecerán las normas que regirán la coordinación de los diversos organismos públicos que tengan relación con actividades que se desarrollen dentro de los recintos portuarios.

Finalmente, y en relación con el artículo N° 7 de la ley 19.542. ya citado precedentemente, es pertinente hacer presente su importancia, en cuanto otorga a la empresa portuaria la facultad de que su objeto se realice a través de terceros, por medio del otorgamiento de concesiones portuarias, pues aquí nace la fuente legal que sustenta la existencia de los Terminales Portuarios, antes que en virtud de la concesión portuaria otorgada, realizan o ejecutan parte del objeto del puerto y que de conformidad al artículo 53 de la citada ley, constituye un área litoral delimitada por condiciones físicas o artificiales que permite la instalación de una infraestructura destinada a la entrada, salida, atraque y permanencia de naves, y a la realización de operaciones de movilización y almacenamiento de carga, a la prestación de servicios a las naves, cargas, pasajeros o tripulantes, actividades pesqueras, de transporte marítimo, deportes náuticos, turismo, remolque y construcción o reparación de naves.

4. INTERVENCIÓN DEL SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS.

La Ordenanza de Aduanas, en su artículo 9, establece lo siguiente: “El paso de las mercancías y personas por las fronteras, puertos y aeropuertos sólo podrá efectuarse legalmente por los puntos habilitados, a título permanente, temporal u ocasional, que al efecto determine el Presidente de la República, mediante decreto supremo expedido a través del Ministerio de Hacienda. El Director Nacional de Aduanas fijará las épocas o períodos de funcionamiento de los puntos habilitados en forma temporal u ocasional. Sin perjuicio de lo anterior, el Director Nacional de Aduanas, en casos de fuerza mayor, podrá autorizar el paso de mercancías y personas por puntos no habilitados. Los puntos habilitados a que se refiere el inciso primero quedarán sujetos a la jurisdicción de las Aduanas que se establezcan conforme al artículo 10”.

Asimismo, en relación al ejercicio de la potestad aduanera, el inciso primero del artículo 14 del precitado cuerpo legal, prescribe: “La aplicación y vigilancia de la reglamentación de la entrada, permanencia, circulación y salida de personas, vehículos, unidades de carga y mercancías en la zona primaria es de competencia de la autoridad aduanera, sin perjuicio de las atribuciones de otros organismos”.

Por su parte, el artículo 17 de este mismo cuerpo legal establece que “Mientras esté dentro de la zona primaria de jurisdicción y sin perjuicio de las atribuciones de las autoridades competentes, todo vehículo, su tripulación, sus pasajeros y sus cargamentos que darán sometidos a la potestad



de la Aduana respectiva, pero ésta sólo responderá por las mercancías una vez revisadas y recibidas definitivamente por ella. La disposición del inciso anterior se aplicará también a las mercancías destinadas a embarcarse, las que quedarán también sometidas a la potestad de dicha Aduana, hasta el momento en que salgan de ella legítimamente autorizadas por ésta”

El Servicio a través de los Directores Regionales y Administradores de Aduana, dentro de las atribuciones que se les otorgan conforme a los artículos 15 y 17 del DFL N° 329 de 1979, del Ministerio de Hacienda, Ley Orgánica de Aduanas, se encuentra la de coordinar, según corresponda, las actividades propias de sus cargos con la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, Dirección de Aeronáutica, Dirección General de Carabineros de Chile y las Empresas Portuarias, a objeto de armonizar las funciones que competen a dichas entidades en el tráfico aduanero.

Ahora bien, y conforme a todo lo anterior, podemos colegir que los puertos públicos se relacionan con el Servicio Nacional de Aduanas en dos aspectos:

- 1.- Delimitación de las zonas primarias, las cuales son delimitadas y aprobadas por el Servicio Nacional de Aduanas. Procedimiento normado por Memorando N° D/481 de 28.12.04
- 2.- Habilitación de los puertos públicos como almacenistas y de conformidad a lo dispuesto en el Decreto 1114/1997, del Ministerio de Hacienda y Resolución 3060/2012, del Director Nacional del Servicio Nacional Aduanas.

En este segundo caso, es decir, cuando el puerto o terminal portuario tiene la calidad de almacenista, el Servicio Nacional de Aduanas interviene en una serie de operaciones que se realizan, a saber, la manifestación, entrega y recepción de las cargas al almacenista, las operaciones que se realizan mientras las mercancías se encuentran depositadas en estos recintos, tales como el reconocimiento, muestreo, aforo, inspección de las mercancía, el retiro de las mercancías desde la zona primaria, etc.

Es pertinente mencionar también la implementación del sistema electrónico de manifestación y programación naviera, para el intercambio de información electrónica entre las Aduanas; compañías transportistas, despachadores de Aduana y Almacenistas, lo cual permite mejorar sustancialmente los procesos administrativos de control, tanto del Servicio como de los distintos operadores que intervienen en la cadena logística de ingreso de mercancías extranjeras al territorio nacional. En este aspecto, es importante señalar que las instrucciones para la entrega de la información de la programación naviera fue dictada por el Servicio de Aduanas estableciendo esta obligación hacia las compañías navieras o agencias de naves, y no hacia los terminales portuarios.

Tratándose de la salida de mercancías del país, el proceso de ingreso a zona primaria de mercancías para exportación se encuentra regulado en el Capítulo IV del Compendio de Normas Aduaneras, estableciéndose las diversas etapas que se deben cumplir en la tramitación de las operaciones aduaneras que amparan la salida de mercancía del país, todo ello en virtud de las facultades que conforme a la Ley Orgánica del Servicio Nacional de Aduanas corresponden al Director Nacional. En esta regulación, se establece la posibilidad del intercambio de información por vía electrónica entre Aduana y los Puertos, a objeto de automatizar acciones relacionadas a los controles de ingreso a zona primaria, de este tipo de carga.

En este sentido, mediante la Resolución N° 387 de 17.01.2014 se dispuso la exigencia, para los operadores que intervienen en el proceso de ingreso y salida de mercancía desde o hacia zona primaria o zonas aduaneras de tratamiento especial, de suscribir un convenio de intercambio de información con el Servicio, de conformidad a lo establecido en el artículo 5° de la ley N° 19.479.

Por su parte, y siempre respecto a mercancías de exportación, mediante la Resolución N° 5394 del 26.09.2014 se modificó la mensajería existente, de tal forma que el mensaje electrónico de ingreso a Zona Primaria fuera generado por Aduanas (anteriormente era generado por los Puertos), actualizando y precisando las normas contenidas en el Capítulo IV del Compendio de Normas



Aduaneras, especialmente, las relacionadas con la transmisión electrónica de datos entre el Servicio y los Puertos, todo ello para efectos de optimizar las funciones que la ley le otorga al Servicio.

Estas instrucciones están vigentes solo en los puertos de Valparaíso (ZEAL); San Antonio (STI y Puerto Central) y Talcahuano, (San Vicente, Lirquén y Coronel). Próximamente comenzará a operar el Puerto de Angamos, en Antofagasta, y en el futuro, los otros Puertos quieran operar con este modelo.

5. EMPRESAS PORTUARIOS Y TERMINALES PORTUARIOS EXISTENTES EN EL PAÍS

En cada una de las empresas portuarias creadas por la Ley 19.542, se han habilitado los siguientes Terminales Portuarios y Almacenistas:

TERMINALES PORTUARIOS UBICADOS EN LAS DISTINTAS ADUANAS DEL PAIS

EMPRESA PORTUARIA	ADUANA	ALMACENISTA	CONDICION	
Arica	Arica	EMPRESA PORTUARIA ARICA	inraportuario	Terminal Portuario
		TERMINAL PUERTO ARICA S.A.	inraportuario	Terminal Portuario
Iquique	Iquique	EMPRESA PORTUARIA IQUIQUE	inraportuario	Terminal Portuario
		IQUIQUE TERMINAL INTERNACIONAL S.A.	inraportuario	Terminal Portuario
Antofagasta	Antofagasta	ANTOFAGASTA TERMINAL INTERNACIONAL S.A.	inraportuario	Terminal Portuario
		DEPOSITOS CHACAYA LTDA. (Puerto Angamos)	inraportuario	Terminal Portuario
		EMPRESA PORTUARIA ANTOFAGASTA	inraportuario	Terminal Portuario
Coquimbo	Coquimbo	TERMINAL PUERTO COQUIMBO S.A.	inraportuario	Terminal Portuario
Valparaíso	Valparaíso	TERMINAL CERROS DE VALPARAISO	inraportuario	Terminal Portuario
		TERMINAL PACIFICO SUR	inraportuario	Terminal Portuario
San Antonio	San Antonio	EMPRESA PORTUARIA SAN ANTONIO	inraportuario	Terminal Portuario
		PUERTO CENTRAL S.A.	inraportuario	Terminal Portuario
		PUERTO PANUL S.A.	inraportuario	Terminal Portuario
		SAN ANTONIO TERMINAL INTERNACIONAL	inraportuario	Terminal Portuario
Talcahuano San Vicente	Talcahuano	EMPRESA PORTUARIA TALCAHUANO SAN VCTE.	inraportuario	Terminal Portuario
		DEPOSITO PORTUARIO LIRQUEN S.A.	inraportuario	Terminal Portuario
		SAN VICENTE TERMINAL INTERNACIONAL	inraportuario	Terminal Portuario
		TERMINAL PORTUARIO TALCAHUANO	inraportuario	Terminal Portuario
Puerto Montt	Puerto Montt	EMPRESA PORTUARIA PUERTO MONTT	inraportuario	Terminal Portuario
Chacabuco	Puerto Aysén	EMPRESA PORTUARIA CHACABUCO	inraportuario	Terminal Portuario
Austral	Punta Arenas	EMPRESA PORTUARIA AUSTRAL	inraportuario	Terminal Portuario

En el Anexo N° 1 de este Informe se presenta, por Aduana, los Terminales Portuarios y Almacenistas localizados en las distintas Aduanas del país.

II. LOS PUERTOS PRIVADOS

Dentro del ámbito de los *puertos privados*, se debe distinguir aquellos que aceptan cargas de terceros, es decir, son "privados de uso público"; y los "privados de uso propio exclusivo", que atienden solamente las necesidades de carga y/o descarga de las mercancías para uso o consumo particular de la empresa que los creó, como resulta ser el caso de los puertos privados operados por compañías mineras o generadoras de energía. Cabe señalar, que estos puertos no se encuentran regidos por la ley N° 19.542.



Sin duda el proveer al país de mayores servicios de infraestructura portuaria marítima, constituye una necesidad básica para el mejoramiento de la calidad de vida, el desarrollo socioeconómico del país y su integración física nacional e internacional. En este desafío país, resulta gravitante el interés y aporte del sector privado para crear nuevos puertos y aumentar las condiciones de competitividad, principalmente de nuestros productos de exportación en los mercados extranjeros.

1. HABILITACIÓN DE LOS PUERTOS PRIVADOS

Para habilitar un puerto privado deben cumplirse un sin número de exigencias técnicas relacionadas y acordes, principalmente, con la política sobre uso del borde costero, más otros requisitos de impacto ambiental, de infraestructura, de seguridad de las instalaciones, de fluidez en el acceso vial y armonía del entorno entre ciudad y puerto, de contaminación acuática, del tráfico internacional de naves, etc., que se encuentran contenidas en varias normas reglamentarias y convenios internacionales, que principalmente son supervisadas por la Autoridad Marítima a través de la DIRECTEMAR.

La habilitación del puerto privado se inicia con una solicitud de "Concesión Marítima Mayor" ante el Ministerio de Defensa Nacional, conforme al DFL N° 340/1960 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Decreto N° 2/2005, del Ministerio de Defensa Nacional, siendo esta última Secretaría de Estado, la encargada de emitir un decreto supremo otorgando dicha concesión sobre un espacio de terreno y porción de mar determinados, y por un lapso de tiempo definido, luego de vez cumplidas todas las exigencias técnicas y reglamentarias contempladas en diversas normas legales.

Deben solicitar, además, ante el Ministerio de Hacienda, de conformidad al Decreto de Hacienda N° 1230/89, la habilitación del lugar concesionado como punto autorizado para realizar las operaciones aduaneras permitidas y la declaración del mismo como zona primaria, sujeto a la jurisdicción aduanera de conformidad al artículo 9 de la Ordenanza de Aduanas y artículo 5 del decreto supremo precitado.

Asimismo, debe requerirse ante el Servicio Nacional de Aduanas la habilitación para actuar como *Almacenista*, conforme a lo previsto en el artículo 57 de la Ordenanza de Aduanas y el Dto. Hda. N° 1114 de 1987, sobre reglamento para la habilitación y concesión de los recintos de depósito aduanero, como asimismo, con las instrucciones contenidas en las Resoluciones N° 3058/2012 y N° 3060/2012, ambas del Director Nacional de Aduanas. Lo anterior, basado en la interpretación sostenida en el Informe N° 4 de 14.11.2014, de la Subdirección Jurídica del Servicio.

2. REGULACIÓN NORMATIVA

En el caso de los puertos privados, podemos identificar 4 tipos de regulaciones normativas que los rigen, relacionados con las funciones que pueden realizar. Estas son las siguientes:

2.1 De la habilitación para operar como puerto o terminal marítimo

- DFL N° 292 de 1953, del Ministerio de Defensa Nacional (D.O. 05-08-1953), que contiene el estatuto orgánico de la DIRECTEMAR.
- DFL N° 340 de 1960, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (D.O. 06-04-1960), sobre Concesiones Marítimas.
- DL N° 1939 de 1977, del ex Ministerio de Tierras y Colonización, actual Ministerio de Bienes Nacionales (D.O. 10-11-1977), sobre adquisición, administración y disposición de bienes del Estado.
- Decreto N° 1230 de 1989, del Ministerio de Hacienda (D.O. 16-01-1990), que habilita y fija los puntos o lugares por cuales pueden efectuarse las operaciones aduaneras, declarándolos como zonas primarias de jurisdicción aduanera.
- Decreto N° 1 de 1992, del Ministerio de Defensa Nacional (D.O. 18-11-1992), sobre Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática.



- Decreto N° 2 de 2005, del Ministerio de Defensa Nacional (D.O. 20-04-2006), en particular sus artículos 11, 13, 14, 21, 24, 25, 26, 29 y 30, que contiene el Reglamento de Concesiones Marítimas. El Decreto N° 2 de 2005 precitado, sustituyó al Decreto N° 660 de 1988.
- Decreto N° 475 de 1994, del Ministerio de Defensa Nacional (D.O. 11-01-1995), que establece la Política Nacional de Uso del Borde Costero.
- Decreto N° 900 de 1996, del Ministerio de Obras Públicas (D.O. 18-12-1996), que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164 de 1991, sobre Ley de Concesiones de Obras Públicas.
- Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente (D.O. 09-03-1994).
- Decreto N° 40 de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, (D.O. 12-08-2013), sobre Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

2.2 De la delimitación de las aéreas de los puertos marítimos privados

- Decreto N° 1230 de 1989, del Ministerio de Hacienda (D.O. 16-01-1990), que habilita y fija los puntos o lugares por cuales pueden efectuarse las operaciones aduaneras, declarándolos como zonas primarias de jurisdicción aduanera.
- DFL N° 30 de 2004, del Ministerio de Hacienda (D.O. 04-06-2005), en su artículo 2 N° 5, señala que corresponderá al Director Nacional de Aduanas fijar y modificar los límites de la zona primaria, que en dicha norma se define.
- Decreto N° 2 de 2005, del Ministerio de Defensa Nacional (D.O. 20-04-2006), en particular sus artículos 13 y 14, sobre Reglamento de Concesiones Marítimas.
- Decreto N° 900 de 1996, del Ministerio de Obras Públicas (D.O. 18-12-1996), que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164 de 1991, sobre Ley de Concesiones de Obras Públicas.

2.3 De la habilitación para operar como almacenista

Los puertos privados, al igual que los puertos estatales regidos por la ley 19.542, deben cumplir para la habilitación como almacenistas, con las normas e instrucciones siguientes:

- Artículo 57 de la Ordenanza de Aduanas.
- Decreto N° 1114 de 1997, del Ministerio de Hacienda (D.O. 26-05-1998).
- Resolución N° 7591/02-10-2012 DNA (recepción cargas en base manifiesto electrónico.)
- Resolución N° 3058/27.04.2012 DNA (requerimiento mínimos para RDA).
- Resolución N° 3060/27.04.2012 DNA (normas sobre habilitación de los almacenistas)
- Informe N° 4 de 14.11.2014, de la Subdirección Jurídica del Servicio, ratificado por el Director Nacional mediante el Oficio Ord. N° 4036 de 09.04.2015

2.4 De la autorización para el intercambio electrónico de información o interoperabilidad

En caso que el Puerto o Terminal Portuario decidiera hacer intercambio electrónico de información con el Servicio de Aduanas, debiera cumplir con la siguiente normativa:

- Artículo 5 de la ley 19.479, que faculta al Servicio para celebrar contratos de transferencia electrónica de información, para facilitar el cumplimiento de sus funciones de fiscalización y de los procedimientos operacionales de comercio exterior, con otros servicios públicos u organismos del Estado, así como también con organismos e instituciones privadas.
- Resolución N° 387/17.01.2014 DNA, sobre suscripción de convenio de intercambio de información entre el Servicio y los operadores que intervienen en los procesos de ingreso y salida de mercancías.
- Resolución N° 5394/26.09.2014 DNA, modificada por Resolución N°4606 del 31.07.2015 DNA, que establece el procedimiento de intercambio electrónico de información Aduana-Puerto, para el control de las cargas que "ingresan a la zona primaria" para ser destinadas al exterior.



3. FUNCIONES QUE DESEMPEÑAN

Entre las funciones esenciales que en general desempeñan los puertos marítimos, aparte de los servicios de transferencia de carga, están: la implementación del sistema logístico portuario; la planificación portuaria –no es obligatoria para los puertos privados, respecto de los “planes maestros” de inversión a largo plazo–; el intercambio modal del transporte marítimo y terrestre; la gestión comercial y de inventarios; la provisión de infraestructura de obras y equipamiento; las relaciones entre puerto y ciudad, etc.

Algunos de los puertos privados brindan básicamente servicios de recepción o entrega de mercancías en gránulos líquidos, sólidos o gaseosos desde y/o hacia naves especializadas, utilizando equipos mecanizados y automatizados de alta complejidad tecnológica.

Dentro de las operaciones que se pueden realizar en la zona portuaria de los puertos privados, se encuentran las siguientes: la carga y descarga de mercancías para el ingreso y salida de mercancías del territorio nacional (transferencia de cargas); consolidación y desconsolidación de cargas; acopio de cargas a granel; movilización y porteo de cargas; y en general, alguna de las actividades relacionadas con el almacenamiento de mercancías, que se detallan en el Dto. Hda. N° 1114/1997, como por ejemplo, las labores de reconocimiento, aforo, inspección y muestreo de mercancías por parte de Aduana, SAG, Salud u otros organismos competentes autorizados.

4. INTERVENCIÓN DEL SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS

Nuestro Servicio, en el ámbito de su competencia y atribuciones, interactúa con diversas entidades u operadores públicos y privados, entre otros, los puertos o terminales marítimos, para el ejercicio del control del tráfico de mercancías que ingresan y salen de nuestro territorio nacional, de acuerdo a lo previsto en los artículos 1, 9, 14 y 17 de la Ordenanza de Aduanas. La actividad aduanera en los puertos marítimos es insustituible y exigen niveles crecientes de intervención en ellos.

Como ya fuera señalado, el Servicio de Aduanas interviene en la habilitación de los recintos de depósito aduanero de los terminales portuarios, donde se realizan materialmente una serie de operaciones que a la Aduana le corresponde controlar, como son: la manifestación; la entrega y recepción de las cargas al almacenista; el reconocimiento, muestreo, aforo, inspección de las mercancías, el retiro de las mercancías desde la zona primaria, etc. El almacenamiento corresponde a una de las actividades esenciales o inherentes a todo puerto, independientemente que se trate de un puerto administrado por las Empresas Portuarias creadas por la Ley 19.542 o bien se trate de un puerto privado.

Conforme a lo señalado en el Informe N° 4 del 14.11.2014, de la Subdirección Jurídica, los *puertos privados* cuyo origen no se encuentra en la Ley 19.542, que constituyen puntos habilitados y zona primaria de jurisdicción, de acuerdo con la ley, al igual que los puertos públicos administrados por las empresas creadas por dicha ley, *pueden realizar o desarrollar la labor de almacenaje y acopio de mercancías que ingresan o salen del país, por ser inherente a la actividad portuaria, y no existiendo norma expresa que regule la situación, quedan sujetos a la aplicación de las normas sobre almacenamiento de mercancías contenida en el la Ordenanza de Aduanas, debiendo habilitarse con arreglo al régimen señalado en el artículo 57 de dicho cuerpo legal, siéndoles aplicables además, las disposiciones del Decreto N° 1.114 de 1997, del Ministerio de Hacienda.*

Al igual que en el caso de los puertos amparados por la Ley 19.542, en estos puertos también es posible operar con el sistema electrónico de manifestación y programación naviera, para el intercambio de información electrónica entre Aduana; compañías transportistas, despachadores de Aduana y Almacenistas, lo cual permite mejorar sustancialmente los procesos administrativos de control, tanto del Servicio como de los distintos operadores que intervienen en la cadena logística de ingreso de mercancías extranjeras al territorio nacional. Tal como en el caso de los puertos públicos, las instrucciones para la entrega de la información de la programación naviera fueron dictadas por el Servicio Nacional de Aduanas estableciendo esta obligación hacia las compañías navieras o agencias de naves, y no hacia los terminales portuarios.



De la misma manera, en el caso de la salida del país de mercancías, en la medida que el puerto privado haya decidido actuar bajo el modelo de Interoperabilidad dispuesto por el Servicio de Aduanas, se requiere tener implementado por el puerto privado, el sistema automatizado de control de "ingreso a zona primaria" de las cargas que van con destino al exterior.

5. PUERTOS PRIVADOS EXISTENTES EN EL PAÍS

En el caso de los Puertos Privados, en las distintas Aduanas del país se encuentran en funcionamiento los puertos que se indican a continuación.

ADUANA		PUERTOS PRIVADOS
Iquique	3	Puerto Compañía Minera Doña Inés de Collahuasi Terminal Marítimo Patache Puerto Patillos
Antofagasta	11	Puerto Coloso Enaex Puerto Mejillones Interacid Puerto Michilla Oxiquim Terquim TGN GNL Muelle Minera Esperanza Puerto Angamos
Tocopilla	2	Soquimich SQM ECL Termoeléctrica
Chañaral	9	Guacolda I Guacolda II Terminal COPEC Las Losas Punta Padrones Punta Totoralillo Rocas Negras Punta Caleta Barquito
Coquimbo	2	Guayacán Punto Chungo
Valparaíso	6	Puerto Ventanas Puerto Quintero Oxiquim Puerto Quintero GNL Puerto Quintero Monoboya ty Multiboya Puerto de Quintero El Bato Puerto de Quintero Alije
Talcahuano	12	Lirquén Penco Oxiquim San Vicente ENAP Huachipato Abastible Gaseoducto Trasandino Coronel Puchoco Jureles Chollín
Puerto Montt	1	Puerto San José



Puerto Aysén	1	Oxxean
Punta Arenas	11	Terminal Marítimo Enap, San Gregorio Terminal Marítimo Enap, Clarencia Terminal Marítimo Enap, Puerto Percy Terminal Marítimo Enap, Cabo Negro Terminal Marítimo Enap, Bahía Laredo Tres Puentes Muelle Capitán Juan Guillermo (Asmar) Muelle Minerva Invierno Muelle Mina Pecket Muelle Skorpios Patagonia

En el Anexo N° 2 de este Informe, se señalan las operaciones que puede desarrollar cada uno de ellos.

Los puertos privados existentes en el país presentan las siguientes características:

- Salvo excepciones, en la gran mayoría de los casos los puertos privados operan para el embarque de concentrados de minerales hacia el exterior, o de combustible para Rancho de Naves, es decir, para mercancías de exportación.
- Son puertos que generalmente operan respecto a un único producto, ya sea de importación o exportación.
- En un alto porcentaje, el Servicio de Aduanas no cuenta con personal permanente ni oficinas en estos puertos, sólo se concurre a ellos cuando corresponde efectuar inspección a alguna exportación que haya salido sorteada para efectuar dicha operación.
- En el caso de mercancías de importación, con excepción de los tres almacenes habilitados según el Decreto N° 1114 de 1997, generalmente se trata de graneles, líquidos o sólidos.
- Sólo en tres de los 58 puertos privados habilitados a lo largo del país, el almacenista instalado en dichos puertos ha sido habilitado por el Servicio Nacional de Aduanas conforme a lo establecido en el Decreto N° 1114 de 1997, y pueden por tanto, realizar el embarque y desembarque de todo tipo de mercancías, contando con funcionarios de aduana en forma permanente. Tal es el caso de Puerto Angamos, dependiente de la Aduana de Antofagasta, Lirquén y San Vicente, ambos dependientes de la Aduana de Talcahuano. Se cuenta con funcionarios de Aduana que permiten realizar actividades de fiscalización en línea.

III. ACTORES INTERVINIENTES EN LOS PUERTOS Y TERMINALES PORTUARIOS MARÍTIMOS

Los principales actores que intervienen en la actividad marítimo - portuaria, relacionados con las funciones del Servicio Nacional de Aduanas son los siguientes:

- Las Empresas Portuarias y Terminales Portuarios
- Los Almacenistas
- Las empresas particulares que han habilitado puertos privados
- Otros actores.

1. Empresas Portuarias y Terminales Portuarios

La Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) fue la empresa estatal encargada de la propiedad, administración, mantención y explotación de los puertos. Creada por el DFL N° 290 de 1960. Tuvo a su cargo los puertos de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Puerto Montt, Puerto Chacabuco y Punta Arenas. También se incluía Valdivia, pero este fue destruido por el terremoto de 1960. Antes de 1960 eran administrados por el Servicio de Explotación de Puertos del Servicio Nacional de Aduanas.

Por la Ley N° 19.542 del 30 de abril de 1998 EMPORCHI es disuelta y son creadas como sucesoras de la ella empresas estatales en cada uno de los puertos que administraba. Estos son:

- Empresa Portuaria Arica.
- Empresa Portuaria Iquique.
- Empresa Portuaria Antofagasta.



- Empresa Portuaria Coquimbo.
- Empresa Portuaria Valparaíso.
- Empresa Portuaria San Antonio.
- Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente.
- Empresa Portuaria Puerto Montt.
- Empresa Portuaria Chacabuco.
- Empresa Portuaria Austral.

Las Empresas Portuarias son empresas del Estado que se rigen por normas de las Sociedades Anónimas, están administradas por un Directorio de exclusiva confianza del Presidente de la República, se relacionan con el Estado a través del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones y el control de su gestión lo lleva el "Sistema de Empresas Públicas SEP

Estas empresas conforme al art. 4 de la Ley N° 19.542, tienen como objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales, así como de los bienes que posean a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario indispensables para el debido cumplimiento de éste. Pueden, en consecuencia, efectuar todo tipo de estudios, proyectos y ejecución de obras de construcción, ampliación, mejoramiento, conservación, reparación y dragado en los puertos y terminales. Asimismo, pueden prestar servicios a terceros relacionados con su objeto.

Estas empresas pueden realizar su objeto directamente o a través de terceros. En este último caso, lo deben hacer por medio del otorgamiento de concesiones portuarias, la celebración de contratos de arrendamiento o mediante la constitución con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, de sociedades anónimas. Estas sociedades no pueden tener por objeto la administración o explotación de frentes de atraque, y, para todos los efectos legales posteriores a su constitución, se rigen por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas.

Con relación a los Terminales Portuarios, el artículo 53 de la Ley 19.542, define como **puerto, terminal o recinto portuario** "al área litoral delimitada por condiciones físicas o artificiales que permite la instalación de una infraestructura destinada a la entrada, salida, atraque y permanencia de naves, y a la realización de operaciones de movilización y almacenamiento de carga, a la prestación de servicios a las naves, cargas, pasajeros o tripulantes, actividades pesqueras, de transporte marítimo, deportes náuticos, turismo, remolque y construcción o reparación de naves", es decir, conforme a la ley se habla indistintamente de puerto o terminal portuario, por lo cual en nuestro Informe no se hará una diferencia al respecto.

En general, tratándose del ámbito aduanero, los terminales portuarios están encargados de controlar los accesos y salidas desde el puerto correspondiente, de las personas, vehículos y mercancías que pasan por sus instalaciones, correspondiente a los sitios de atraque que están bajo su administración. Sin embargo, no existe normativa aduanera al respecto. Tampoco está establecido en algún cuerpo legal que estas empresas o terminales deban cumplir con determinadas funciones que le encomiende el Servicio Nacional de Aduanas. La normativa aduanera está orientada hacia los Almacenistas, y a ellos se responsabiliza por una serie de funciones de custodia y control de las mercancías que les han sido manifestadas, todo debidamente respaldado por lo establecido en la Ordenanza de Aduanas.

2. Almacenistas o Recintos de Depósito Aduanero

Son todas aquellas personas naturales y jurídicas que operan un recinto de depósito aduanero, cuyo terreno puede ser propio o bien arrendado. Conforme a lo señalado en la letra a), artículo N° 2 del Decreto de Hacienda N° 1.114/26.05.1997, se entiende por recinto de depósito aduanero "aquel destinado a prestar servicios a terceros, donde puede almacenarse cualquier mercancía hasta el momento de su retiro, para importación, exportación u otra destinación aduanera. El término "*recinto de depósito aduanero*" comprenderá tanto a los habilitados directamente por el Director Nacional de Aduanas, como aquellos que hayan obtenido el derecho de explotación mediante licitación pública".

Para ejercer el giro de almacenistas se deben cumplir los siguientes requisitos:



- Giro exclusivo de almacenista (esta condición no rige para Terminales Portuarios)
- Idoneidad moral: No podrán ejercer aquellas personas que hayan sido condenadas por crimen o simple delito de acción pública, o que hayan sido declaradas en quiebra.
- Solvencia Económica: Para ser almacenista se debe tener un patrimonio igual o superior a UF 6.000.

El procedimiento para el estudio y resolución de las solicitudes de habilitación directa, se encuentra indicado en la Resolución N° 3060/27.04.12 del Director Nacional de Aduanas, que establece que:

- Las solicitudes deben presentarse por escrito y contener los documentos señalados en los artículos 10 y 11 del DH 1114/97, con algunas excepciones en caso de solicitudes presentadas por empresas creadas por la ley 19.542. (No requieren los antecedentes señalados en las letras a), b) y c) del artículo 10 del citado Decreto).
- Si la solicitud cumple con todos los antecedentes, el Servicio dispone mediante resolución, la habilitación directa, la que en ningún caso autoriza la operación del recinto, en tanto no se otorgue dicha autorización por resolución del Director Nacional de Aduanas.
- Para obtener la autorización, el Servicio deberá disponer de informe de la Subdirección Administrativa y de Fiscalización, que deben ser evacuados dentro del plazo de 30 días corridos. También debe aprobarse el sistema de información computacional, el cual podrá ser rechazado por el Director Nacional de Aduanas mediante resolución fundada, dentro del plazo de 30 días.
- Cumplimiento de requisitos mínimos: Por resolución N° 3058/27.04.12 del Director Nacional de Aduanas, se aprobaron los requerimientos mínimos que forman parte del estándar de Aduanas, exigido para los operadores de recintos de depósito aduanero en las áreas de sistemas informáticos, seguridad perimetral, infraestructura Aduana, control vehículos y cargas, seguridad de las personas, gestión y publicidad.

El Servicio autoriza la operación del recinto y explotación del mismo, mediante resolución fundada del Director Nacional, una vez verificado el cumplimiento de los requisitos precedentemente señalados, previa constitución de garantía de monto de 18.000 UF para almacenes mayores, 6.000 UF almacenes medianos y 3.000 UF para almacenes pequeños. Esta garantía debe ser renovada anualmente, de lo contrario, el almacenista queda suspendido de pleno derecho para operar.

3. Empresas particulares que han habilitado puertos privados

En general corresponden a todas aquellas empresas que, por la magnitud de sus operaciones, ha hecho necesario la creación de algún puerto en un lugar no habilitado por la Ley 19. 542, por donde se embarcan o desembarcan las mercancías objeto de su razón de ser.

En el caso de las empresas autorizadas a actuar como Almacenistas, conforme al Decreto 1.114 de 1997, deben cumplir con todas las obligaciones que dicho decreto y la normativa aduanera establece, como cualquier otro Almacenista. Sin embargo, respecto de las empresas que no se rigen por dicho decreto, se han dictado una serie de instrucciones especiales que están referidas al tipo de mercancía que se recibe o embarca desde dichos puertos privados. Tal es el caso de la Resolución N° 5234 del 24.05.2013, mediante la cual se actualizó el Procedimiento de Control de Destinaciones Aduaneras que amparen gráneles líquidos, Mediciones, Almacenamientos y Medición de Estanques, mediante la cual se establece que el almacenamiento de gráneles líquidos se debe efectuar en estanques debidamente habilitados por la Aduana bajo cuya jurisdicción territorial se encuentren. Es decir, el Servicio Nacional de Aduanas ha dictado instrucciones específicas respecto a la forma de tramitar las destinaciones aduaneras asociadas a estos tipos de mercancías, estableciendo obligaciones concretas a las empresas asociadas.



4. Otros actores que intervienen en la actividad portuaria

Los otros actores que se pueden mencionar que también interactúan en la actividad portuaria, corresponden a operadores que intervienen en los Terminales Portuarios Marítimos, que son autorizados por el Servicio Nacional de Aduanas para operar como tales, encontrándose alguno de ellos sujetos a la potestad disciplinaria del Director Nacional de Aduanas, conforme lo contempla el artículo 202 de la Ordenanza de Aduanas. Estos actores son los siguientes:

- Agentes de Aduana y sus Auxiliares
- Consignantes o Consignatarios
- Agentes de Cabotaje y Exportación
- Freight Forwarder o Transitarios
- Agentes de Carga
- Operadores de Transporte Multimodal
- Empresas de Mudanzas Internacionales
- Agentes de Naves
- Proveedores de Naves
- Agentes de Estiba y Desestiba
- Operadores de Contenedores

Todos estos actores, deben estar debidamente autorizados por el Servicio Nacional de Aduanas para poder realizar las operaciones que les permiten los reglamentos, y tanto los Almacenistas como los Terminales Portuarios deben controlar que los permisos otorgados por el Servicio de Aduanas estén vigentes y hayan sido válidamente otorgados.

En el Anexo N° 3 de este Informe, se presenta para cada uno de ellos, su definición y las atribuciones y obligaciones.



CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Los puertos se crean de maneras diferentes y son autorizados por entidades distintas según sean "públicos", "privados de uso público" y estrictamente "privados para uso privado". Cada tipo de puerto opera con regulaciones que le son propias.

Actualmente existe una asimetría regulatoria, o dicho en otros términos, una duplicidad de estatuto, entre los "puertos privados de uso público", creados bajo el DFL N° 340 de 1960, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y los "puertos públicos", creados al alero de la ley N° 19.542, ya citada. Los primeros no están sujetos a regulaciones tarifarias ni al cumplimiento de condiciones como las estipuladas en el contrato de concesiones establecido para los segundos.

Los puertos privados creados por la vía del DFL N° 340/1960, sólo deben cumplir con las condiciones que pueda exigir DIRECTEMAR destinadas a garantizar la seguridad y la movilidad dentro de los puertos. En cambio, las empresas portuarias creadas bajo la ley N° 19.542 utilizan "planes maestros" para planificar sus inversiones a largo plazo que, para ser ejecutadas, deben ser aprobados por el Sistema de Empresas Públicas, entre otras instituciones.

Nuestro Servicio está encargado de poner en ejecución y hacer cumplir toda la regulación de los sistemas de registro y control de las operaciones aduaneras en las zonas primarias, de acuerdo con la normativa legal y reglamentaria vigente, aunque a este respecto resulta fácil comprobar que, en los puertos privados la intervención o actuación por parte de la Aduana en el control de las cargas de ingreso y salida del país es claramente menor a la que realiza en los puertos públicos regidos por la ley N° 19.542, lo cual también muestra una asimetría en cuanto al rol fiscalizador que ejecuta por mandato legal en los distintos puertos nacionales, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1º de la Ordenanza de Aduanas, que establece en su inciso segundo que corresponderá al Servicio Nacional de Aduanas vigilar y fiscalizar el paso de las mercancías por las costas, fronteras y aeropuertos de la República, intervenir en el tráfico internacional para los efectos de la recaudación de los impuestos a la importación, exportación y otros que determinen las leyes.

Si bien es cierto, que con el desarrollo del presente trabajo fue posible sistematizar la normativa vigente y aplicable en materia portuaria, incluyendo tanto a los puertos públicos como privados, también es cierto que al situarnos en el contexto o ámbito aduanero, se detectaron varias falencias, sobre todo en el ámbito de los puertos privados, sin perjuicio de las detectadas respecto de los puertos públicos.

Tratándose de los puertos privados, en la mayoría de los casos, no existe presencia aduanera, lo que se constata en el anexo que es parte de este informe y que detalla los puertos privados existentes y las funciones que éstos realizan. Esta situación ocasiona problemas de fiscalización, con la consecuente posibilidad cierta de que se cometan infracciones a la normativa aduanera, que quedan -en definitiva- sin ser debidamente investigadas y sancionadas, lo que obviamente pone en peligro el patrimonio fiscal, bien jurídico protegido por nuestra Ordenanza de Aduanas.

Por lo anterior, es preciso generar las instancias al interior de nuestro Servicio que permitan lograr una fiscalización efectiva a los puertos privados, de manera tal, de lograr controlar con cierto grado de certeza, las diversas operaciones aduaneras que tienen lugar.

Por otra parte, no existe en la Dirección Nacional de Aduanas una Unidad que tenga a su cargo el control de estos puertos privados, ni existen tampoco, a nivel de las Aduanas Regionales, instrucciones precisas y uniformes para la guía de las acciones o procedimientos que las Aduanas deben seguir cuando operan con este tipo de puertos. En efecto, para conocer la realidad respecto de este tema, es necesario consultar con cada una de las Aduanas cuáles son los puertos privados habilitados en su jurisdicción y las operaciones que pueden desarrollar.

Cabe señalar, además, y sobre este mismo punto -puertos privados- que existe el Informe Legal N°4, de 14.11.2014, de la Subdirección Jurídica, por el cual se pretendió esclarecer la situación que afecta en la actualidad a los puertos privados, pues no obstante tener la calidad de puertos



realizan la actividad de almacenaje, surgiendo entonces la duda de cuál es el régimen jurídico aplicable para esos casos en cuanto a la habilitación de los respectivos almacenes.

El informe concluye que los puertos privados pueden almacenar, pues es una actividad inherente a su calidad de puerto, haciendo aplicable el artículo 57 de la Ordenanza de Aduanas para evitar las exigencias de giro exclusivo, como asimismo el Decreto 1114 de 1997, ya citado.

Pues bien, no obstante este pronunciamiento, no se han impartido instrucciones para corregir en dicho sentido, la existencia y funcionamiento de recintos de depósito aduanero o almacenes que no han sido habilitados conforme a dicha normativa. Sería necesario, por ende, que el Servicio analice la situación particular de cada uno de los puertos privados existentes en el país, para determinar la aplicación de dicho Informe en lo que se refiere al Decreto 1114 de 1997 y al artículo 57 de la Ordenanza de Aduanas.

Por otra parte, en el ámbito de los puertos públicos, y relación a los terminales portuarios, entendidos éstos como los terceros a quienes la Empresa Portuaria concede parte de las actividades o funciones del puerto, se hace necesario poder analizar la posibilidad de ejercer algún tipo de control o fiscalización sobre los mismos, pues en la actualidad nuestro servicio no ejerce potestad alguna sobre ellos, solamente la ejerce a través de los recintos de depósito aduanero. Por esta misma razón, *suponemos*, no existe un documento formal, emitido por este Servicio, donde se establezcan claramente las responsabilidades y obligaciones de los terminales portuarios y de la empresa portuaria respectiva, respecto al flujo de mercancías de importación y de exportación que transita por sus recintos.

En general, el Servicio Nacional de Aduanas no menciona a los puertos o terminales portuarios en su normativa, lo que origina algunos vacíos al momento de impartir instrucciones a las Aduanas Regionales como también al momento de la aplicación de las mismas por parte de ellas, especialmente respecto a las obligaciones y responsabilidades que tendrían los Terminales Portuarios respecto al control de la salida de mercancías extranjeras desde sus recintos y el ingreso de mercancías nacionales para su embarque al exterior.

Considerando lo anterior, el equipo de trabajo de esta medida se permite hacer las siguientes sugerencias:

1. Definición por parte del Servicio Nacional de Aduanas de las funciones que deben cumplir las empresas portuarias y los Terminales Portuarios, asociadas al ingreso y salida de mercancías desde dichos Terminales y puertos y de las responsabilidades respectivas.
2. Designación de una Unidad de la Dirección Nacional de Aduanas que se encargue de mantener actualizados los puertos privados existentes en el país, con indicación de la Aduana de Jurisdicción, operaciones que pueden realizar y otros temas relacionados, debiendo establecer también, en coordinación con la Aduana respectiva, la necesidad de contar con personal aduanero en forma permanente u ocasional en dichos puertos, de acuerdo al tipo y frecuencia de las operaciones que están autorizados a desarrollar.
3. Análisis de la situación particular de cada uno de los puertos privados existentes en el país, para determinar la procedencia de exigir el cumplimiento de las conclusiones del Informe Legal N° 4 de 2014, ya indicado, en lo que se refiere la aplicación del artículo 57 de la Ordenanza de Aduanas y al Decreto N° 1114 de 1997.
4. En relación a la habilitación de los puertos privados, con el fin de tener un mayor control sobre los mismos, y como conclusión de la reunión sostenida con DIRECTEMAR, proponemos estudiar la viabilidad de acordar un sistema de retroalimentación con la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas -que otorga las concesiones marítimas-, a través de su Departamento de Asuntos Marítimos, por el cual se nos informe el otorgamiento de las referidas concesiones, de manera tal de lograr una trazabilidad adecuada en torno a la existencia de los puertos privados y su operación como tales.



Se hace presente que esta proposición surgió de la reunión ya indicada, manifestándose positivamente DIRECTEMAR, por lo que consideramos que es buen punto a tener en consideración y sugerimos coordinar instancias de contacto al respecto.

5. Por último, dejamos constancia, que respecto del producto de la medida a desarrollar, en lo referido a "incluir si corresponde las propuestas de modificación a la normativa", este equipo de trabajo no estimó pertinente hacer una propuesta de modificación, sino sugerir determinadas acciones, que son las señaladas precedentemente, las que pueden convivir sin inconveniente alguno, con el marco jurídico aplicable.




GONZALO PEREIRA PUCHY
DIRECTOR NACIONAL DE ADUANAS


PAG/AAL/JLCM/JGP

Entregado en Valparaíso, 28 de Noviembre de 2015

Aprobado en Valparaíso, Diciembre de 2015

ANEXO N° 1

TERMINALES PORTUARIOS Y ALMACENISTAS LOCALIZADOS EN LAS ADUANAS DEL PAÍS.

TERMINALES PORTUARIOS Y ALMACENISTAS UBICADOS EN LAS DISTINTAS ADUANAS DEL PAIS

EMPRESA PORTUARIA	ADUANA	ALMACENISTA	CONDICION	
Arica	Arica	ALMACEN EXTRAPORTUARIO HANSEN LTDA.	extraportuario	
		EMPRESA PORTUARIA ARICA	intraportuario	Terminal Portuario
		TERMINAL PUERTO ARICA S.A.	intraportuario	Terminal Portuario
		SOCIEDAD MARÍTIMA Y COMERCIAL SOMARCO LTDA.	intraportuario	
Iquique	Iquique	DEPOCARGO S.A.(Iquique)	extraportuario	
		EMPRESA PORTUARIA IQUIQUE	intraportuario	Terminal Portuario
		IQUIQUE TERMINAL INTERNACIONAL S.A.	intraportuario	Terminal Portuario
Antofagasta	Antofagasta	ANTOFAGASTA TERMINAL INTERNACIONAL S.A.	intraportuario	Terminal Portuario
		DEPOSITOS CHACAYA LTDA. (Puerto Angamos)	intraportuario	Terminal Portuario
		EMPRESA PORTUARIA ANTOFAGASTA	intraportuario	Terminal Portuario
		FAST AIR ALMACENES DE CARGA S.A.(Antofagasta)	EXTRAPORTUARIO	
Coquimbo	Coquimbo	TERMINAL PUERTO COQUIMBO S.A.	intraportuario	Terminal Portuario
Valparaíso	Valparaíso	PUERTO COLUMBO LTDA (Valpso)	extraportuario	
		SAAM EXTRAPORTUARIO S.A.(Valpso)	extraportuario	
		SITRANS ALMACENES EXTRAPORTUARIOS (Valpso)	extraportuario	
		TERMINAL CERROS DE VALPARAISO	intraportuario	Terminal Portuario
		TERMINAL EXTRAPORTUARIO VALPARAISO S.A.	extraportuario	
		TERMINAL PACIFICO SUR	intraportuario	Terminal Portuario
		ZÉAL SOCIEDAD CONSECIONARIA	extraportuario	
San Aotnío	San Antonio	CONTOPSA INLAND TERMINALS SPA.	extraportuario	
		EMPRESA PORTUARIA SAN ANTONIO	intraportuario	Terminal Portuario
		PUERTO CENTRAL S.A.	intraportuario	Terminal Portuario
		PUERTO COLUMBO LTDA (San Antonio)	extraportuario	
		PUERTO PANUL S.A.	intraportuario	Terminal Portuario
		SAN ANTONIO TERMINAL INTERNACIONAL	intraportuario	Terminal Portuario
		SAAM EXTRAPORTUARIO S.A.(San antonio)	extraportuario	
		SEAPORT	extraportuario	
		SITRANS ALMACENES EXTRAPORTUARIOS (San Antonio)	extraportuario	
TERMINALES QUIMICOS SOCIEDAD ANONIMA	intraportuario			
Talcahuano San Vicente	Talcahuano	CORONEL DEPÓSITOS S.A. O CD S.A.	Extraportuario	
		COSAF COMERCIAL S.A.	extraportuario	
		EMPRESA PORTUARIA TALCAHUANO SAN VICENTE	intraportuario	Terminal Portuario
		DEPOSITO PORTUARIO LIRQUEN S.A.	intraportuario	Terminal Portuario
		SAN VICENTE TERMINAL INTERNACIONAL	intraportuario	Terminal Portuario
		TERMINAL PORTUARIO TALCAHUANO	intraportuario	Terminal Portuario
Puerto Montt	Puerto Montt	EMPRESA PORTUARIA PUERTO MONTT	intraportuario	Terminal Portuario
		PUERTO PUNTA CAULLAHUAPI S.A.	extraportuario	
Chacabuco	Puerto Aysén	EMPRESA PORTUARIA CHACABUCO	intraportuario	Terminal Portuario
Austral	Punta Arenas	FAST AIR ALMACENES DE CARGA S.A.(punta Arenas)	extraportuario	
		EMPRESA PORTUARIA AUSTRAL	intraportuario	Terminal Portuario



ANEXO N° 2

PUERTOS PRIVADOS Y OPERACIONES QUE PUEDEN DESARROLLAR		
IQUIQUE	Puerto Cía. Minera Doña Inés de Collahuasi	Opera exclusivamente para el embarque de concentrado de cobre hacia el exterior. Opera en forma regular con un promedio de 10 a 14 embarques mensuales. El Servicio de Aduanas no cuenta con personal permanente ni oficinas en ninguno de los Puertos mencionados. Sólo se concurre a ellos cuando corresponde efectuar inspección a alguna exportación que haya salido sorteada para efectuar dicha operación.
	Terminal Marítimo Patache	En este terminal se embarca sal a granel al exterior, con un promedio mensual de 7 embarques. También allí se descarga de carbón para la Planta termoeléctrica CELTA que abastece de electricidad a la Cía. Minera Doña Inés de Collahuasi y se descarga ácido sulfúrico, ello en un promedio de 2 a 3 operaciones mensuales. El Servicio de Aduanas no cuenta con personal permanente ni oficinas en ninguno de los Puertos mencionados. Sólo se concurre a ellos cuando corresponde efectuar inspección a alguna exportación que haya salido sorteada para efectuar dicha operación.
	Puerto Patillos	Trabaja exclusivamente en el embarque de sal a granel, principalmente hacia el exterior y no opera con carga de importación. Opera en forma regular con un promedio de 20 a 25 embarques mensuales. El Servicio de Aduanas no cuenta con personal permanente ni oficinas en ninguno de los Puertos mencionados. Sólo se concurre a ellos cuando corresponde efectuar inspección a alguna exportación que haya salido sorteada para efectuar dicha operación.
ANTOFAGASTA	Puerto Coloso	Embarque de Concentrado de Cobre - Movimiento mensual de atención de naves. Fiscalización conforme a selectividad de la D.R. Antofagasta, cuando se produce muestreo de mercancías.
	Enaex	Desembarque de Amoniaco - Opera regularmente. Sin actividad fiscalización, solamente cuando la DIN ha sido sorteada para examen físico
	Puerto Mejillones	Embarque de Concentrado en Tránsito - Movimiento mensual de atención de naves. Sin actividad fiscalización, solamente cuando la DUS de Reexportación ha sido sorteada para examen físico.
	Interacid	Desembarque de Ácido Sulfúrico - Opera regularmente. Sin actividad fiscalización, solamente cuando la DIN ha sido sorteada para examen físico.
	Puerto Michilla	Embarque de Concentrado de Cobre - Movimiento mensual de atención de naves. Fiscalización conforme a selectividad de la D.R. Antofagasta, cuando se produce muestreo de mercancías.
	Oxiqum	Descarga graneles líquidos - Opera regularmente. Sin actividad fiscalización, solamente cuando la DIN ha sido sorteada para examen físico.
	Terqum	Descarga graneles líquidos - Opera regularmente. Sin actividad fiscalización, solamente cuando la DIN ha sido sorteada para examen físico.



	Enex	Descarga graneles - Movimiento mensual de atención de naves. Sin actividad fiscalización, solamente cuando la DIN ha sido sorteada para examen físico.
	TGN	Descarga graneles - Opera regularmente. Sin actividad fiscalización, solamente cuando la DIN ha sido sorteada para examen física.
	GNL	Desembarque de Gas en estado Líquido - Opera regularmente. Sin actividad fiscalización, solamente cuando la DIN ha sido sorteada para examen físico.
	Muelle Minera Esperanza	Embarque de Concentrado de Cobre - Movimiento mensual de atención de naves. Fiscalización conforme a selectividad de la D.R. Antofagasta, cuando se produce muestreo de mercancías.
	Puerto Angamos	Embarque/Desembarque todo tipo mercancías - Movimiento mensual de atención de naves. Se cuenta con un funcionario administrativo entre las 08,30 y 17,18 hrs. Se realizan actividades de fiscalización en línea, aforos sólo fuera del horario de oficina deben concurrir fiscalizadores desde Antofagasta.
TOCOPILLA A[1]	Soquimich SQM	Embarque de subproductos del salitre. Opera regularmente. Se realizan actividades de fiscalización en línea, aforos sólo fuera del horario de oficina.
	ECL	Desembarque de carbón, soda cáustica y combustibles.
	Termoeléctrica	Opera regularmente. Se realizan actividades de fiscalización en línea, aforos sólo fuera del horario de oficina.
CHAÑARAL		
Huasco	Guacolda I	Importación de carbón, 60.000 Ton. aprox., significa el arribo de dos naves mensualmente. Atención de 1 funcionario a los puertos de la localidad de Huasco en forma permanente.
	Guacolda II	Exportación de Concentrado de Hierro, 1.000.000 Ton. aprox., significa el arribo de cinco naves mensualmente. Atención de 1 funcionario a los puertos de la localidad de Huasco en forma permanente.
	Terminal COPEC	Exportación de Rancho de Combustible, 400 Ton. aprox., significa el arribo de dos naves mensualmente. Atención de 1 funcionario a los puertos de la localidad de Huasco en forma permanente.
	Las Losas	Importación de Estructuras y carga general para la Minería, significa el arribo de una nave mensualmente. Atención de 1 funcionario a los puertos de la localidad de Huasco en forma permanente.
Caldera	Punta Padrones	Exportación de Concentrado de Cobre, 70.000 Ton. aprox., significa el arribo de dos a tres naves mensualmente. Atención eventual de los demás puertos de acuerdo a requerimiento.
	Punta Totalillo	Exportación de Concentrado de Hierro, 360.000 Ton. aprox., significa el arribo de tres a cuatro naves mensualmente. Atención eventual de los demás puertos de acuerdo a requerimiento.
	Rocas Negras	Importación de Combustible, 9.000 Ton. aprox., significa el arribo de una nave mensualmente. Atención eventual de los demás puertos de acuerdo a requerimiento.
	Punta Caleta	Exportación de Fruta Fresca, 96 Ton. aprox., significa el arribo de 25 a 30 naves durante los meses de



		Noviembre a Enero. Atención permanente en los meses de embarque de frutas de 1. Atención eventual de los demás puertos de acuerdo a requerimiento. Atención eventual de los demás puertos de acuerdo a requerimiento.
Chañaral	Barquito	Exportación de Concentrado de Cobre, 15.000 Ton. aprox., significa el arribo de dos naves mensualmente. Importación de Ácido Sulfúrico, 17 Ton. aprox., significa el arribo de una nave mensual. Atención de puerto ubicado en Chañaral por funcionarios en oficina de la Administración y visitas al puerto para revisiones eventuales.
COQUIMBO Q[2]	Guayacán	Exporta de concentrado de hierro CMP. 3 veces a la semana. Fiscalización permanente en días de embarque.
	Punto Chungo	Exporta concentrado de cobre minera Pelambres. 2 veces a la semana. Fiscalización permanente en días de embarque.
VALPARAISO	Puerto Ventanas	Autorizado para todo tipo de operaciones aduaneras. Por este puerto se moviliza carga a granel de importación y de exportación. Importación: granos como: trigo, maíz, carbón, cemento y otros. Exportación: concentrado de cobre y otros. En la Aduana de Quintero se cuenta con la capacidad de fiscalización efectiva. Se cuenta con dotación permanente de 4 funcionarios, dos de los cuales (funcionarias) viven en casa fiscal y atienden en forma permanente los requerimientos de los Puertos privados.
	Puerto de Quintero Oxiquim	Autorizada para movilizar carga de importación y exportación. Se movilizan productos a granel, químicos varios y Gas de Petróleo (metano, butano). En la Aduana de Quintero se cuenta con la capacidad de fiscalización efectiva. Cuenta con dotación permanente de 4 funcionarios, dos de los cuales (funcionarias) viven en casa fiscal y atienden en forma permanente los requerimientos de los Puertos privados.
	Puerto de Quintero GNL	Autorizado para todo tipo de operaciones aduaneras. En este Terminal sólo se descarga Gas Natural Licuado. En la Aduana de Quintero se cuenta con la capacidad de fiscalización efectiva. Cuenta con dotación permanente de 4 funcionarios, dos de los cuales (funcionarias) viven en casa fiscal y atienden en forma permanente los requerimientos de los Puertos privados.
	Puerto de Quintero Monoboya y Multiboya	Se movilizan combustibles, petróleos, aceites básicos lubricantes a granel de importación y exportación. En la Aduana de Quintero se cuenta con la capacidad de fiscalización efectiva. Cuenta con dotación permanente de 4 funcionarios, dos de los cuales (funcionarias) viven en casa fiscal y atienden en forma permanente los requerimientos de los Puertos privados.
	Puerto de Quintero El Bato	Se moviliza combustibles, aceites básicos lubricantes. En la Aduana de Quintero se cuenta con la capacidad de fiscalización efectiva. Cuenta con dotación permanente de 4 funcionarios, dos de los cuales (funcionarias) viven en casa fiscal y atienden en forma permanente los requerimientos de los Puertos privados.
	Puerto de Quintero Alije	Zona determinada y autorizada por DIRECTEMAR para efectuar descarga de mercancías a granel de barco a barco. En la Aduana de Quintero se cuenta con la



		capacidad de fiscalización efectiva. Cuenta con dotación permanente de 4 funcionarios, dos de los cuales (funcionarias) viven en casa fiscal y atienden en forma permanente los requerimientos de los Puertos privados.
TALCAHUANO		
Concepción	Lirquén	Importación de carga en general y exportación de celulosa, madera, productos del mar y carnes. Fiscalización permanente (un funcionario de día y 1 de noche), el que se aumenta a un segundo dependiendo de carga de trabajo. La fiscalización es a través de análisis anticipado, aforo físico y documental.
	Penco	Muelle granelero de desembarque de fertilizantes a través de correa transportadora, sin funcionarios aduaneros permanentes.
	Oxiquim	Desembarque de químicos sin funcionarios aduaneros permanentes.
San Vicente	San Vicente	Desembarque de carga en general y embarque de celulosa, madera, productos del mar y carnes. Fiscalización permanente con dos funcionarios durante el día y uno durante la noche. Esporádicamente se refuerza con uno más.
	ENAP	Terminal Petrolero de desembarque por ducto, sin fiscalización permanente.
	Huachipato	Muelle granelero de desembarque de materias primas y embarque de productos del acero sin funcionarios aduaneros permanentes. Control de droga se realiza con visitas sorpresivas.
	Abastible	Terminal Gasero con descarga por ducto sin fiscalización permanente.
	Gaseoducto Trasandino	Terminal Gasero con descarga por ducto sin fiscalización permanente.
Coronel	Coronel	Desembarque de carga en general y embarque de celulosa, madera, productos del mar y carnes. Fiscalización permanente día y noche con un funcionario, con alternativas de reforzamiento.
	Puchoco	Terminal de desembarque granelero sin fiscalización permanente.
	Jureles	Terminal de desembarque granelero sin fiscalización permanente.
	Chollín	Terminal de desembarque granelero sin fiscalización permanente.
PUERTO MONTT Calbuco	Puerto San José	Habilitado todo el año para todo tipo de embarcaciones de tráfico Internacional. Las Naves de cabotaje de combustible son Punta Gruesa, Huemul, Punta Angamos y Malaysa agenciados por Agunsa. (La Recepción y acopio de combustible esta en Calbuco). Respecto al Tráfico Internacional, durante este año 2014 han llegado 14 naves: 07 naves para embarque de Chips, 05 naves para descarga de Aceites y 02 naves para descarga de Clinker, teniendo como promedio 02 naves mensuales de tráfico Internacional.



PUERTO AYSÉN	Oxxean	El movimiento principal, es la atención de las embarcaciones que movilizan unidades de transporte de carga (camiones) y vehículos particulares de ida y vuelta a la Región de los Lagos. También movilizan carga amparadas por Reexpediciones desde la Zona Franca de Iquique a Puerto Aysén, mercancías amparadas por DTI (Transbordos y Redestinaciones) están llegan a Puerto Oxxean y posteriormente son trasladadas e ingresadas al recinto de Zona Primaria donde opera el Almacenista Empresa Portuaria Chacabuco (Fiscal), distante a unos 2500 metros. Dicho lugar no se encuentra autorizado como recinto de depósito de mercancías, por lo tanto de existir mercancías extranjeras que deban quedar bajo la potestad de la Aduana, deben ser enviadas al recinto de depósito de Puerto Chacabuco.
PUNTA ARENAS	Terminal Marítimo Enap San Gregorio	Embarque, desembarque, Petróleo, rancho. Paso personas y todo tipo operaciones. Fiscalización permanente.
	Terminal Marítimo Enap Clarencia	Paso personas y todo tipo operaciones. Solamente se envía personal a solicitud de la Agencia Naviera o de acuerdo a la selectividad de la documentación aduanera presentada.
	Terminal Marítimo Enap Puerto Percy	Paso personas y todo tipo operaciones. Solamente se envía personal a solicitud de la Agencia Naviera o de acuerdo a la selectividad de la documentación aduanera presentada.
	Terminal Marítimo Enap Cabo Negro	Paso personas y todo tipo operaciones. Exportaciones metanol, rancho, gasolina. Fiscalización permanente.
	Terminal Marítimo Enap Bahía Laredo	Embarque y desembarque merc. de grandes dimensiones. Rancho. Paso personas y todo tipo operaciones. Fiscalización ocasional. Solamente se envía personal a solicitud de la Agencia Naviera o de acuerdo a la selectividad de la documentación aduanera presentada.
	Tres Puentes	Paso personas y todo tipo operaciones. Solamente se envía personal a solicitud de la Agencia Naviera o de acuerdo a la selectividad de la documentación aduanera presentada.
	Muelle Capitán Juan Guillermo(Asmar)	Paso personas y operaciones de ingreso de Mercancías de reexpediciones nacionales Nacionalizadas y rancho de naves y mercancías. Pertenecientes a los recintos de Asmar. Fiscalización permanente.
	Muelle Minerva Invierno	Embarques de carbón de cabotaje y exportación. Fiscalización ocasional. No existe un funcionario de Aduana destacado en dicho lugar. Solamente se envía personal a solicitud de la Agencia Naviera o de acuerdo a la selectividad de la documentación aduanera presentada. En alguna oportunidad y de acuerdo al movimiento que exista se envía personal en forma aleatoria o en forma sorpresiva.
	Muelle Mina Pecket	Embarques de carbón de cabotaje. Fiscalización ocasional. Solamente se envía personal a solicitud de la Agencia Naviera o de acuerdo a la selectividad de la documentación aduanera presentada. En alguna oportunidad y de acuerdo al movimiento que exista se envía personal en forma aleatoria o en forma sorpresiva.



	Muelle Skorprios Patagonia	Cabotaje circuitos turísticos. Fiscalización ocasional. Solamente se envía personal a solicitud de la Agencia Naviera o de acuerdo a la selectividad de la documentación aduanera presentada. En alguna oportunidad y de acuerdo al movimiento que exista se envía personal en forma aleatoria o en forma sorpresiva.
<u>[1] El actual escenario de fiscalización cambiaría drásticamente con la instalación de 1 termolétrica a 50 kms., de la ciudad de Tocopilla hacia el sur, y 1 planta de fabricación de cal viva, bajo la Ley 19.709 de zona franca industrial, también ubicada a 50 kms., de Tocopilla.-</u>		
<u>[2] Hay dos proyectos en preparación: dos puertos privados (El Tofo y Totoralillo Norte).</u>		
FUENTE: SUBDIRECCION JURIDICA DIRECCION NACIONAL DE ADUANAS		



ANEXO N° 3

OTROS ACTORES QUE INTERVIENEN EN TERMINALES PORTUARIOS MARITIMOS HABILITADOS POR EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS

1. Agentes de Aduana y sus Auxiliares

Profesional auxiliar de la función pública aduanera, cuya licencia lo habilita ante la Aduana para prestar servicios a terceros como gestor en el despacho de mercancías. Estos despachadores tendrán el carácter de ministros de fe en cuanto a que la Aduana podrá tener por cierto que los datos que registren en las declaraciones que formulen en los documentos de despacho pertinentes, incluso si se trata de una liquidación de gravámenes aduaneros, guarden conformidad con los antecedentes que legalmente les deben servir de base.

Para ser designados como tales requieren dar cumplimiento a los requisitos indicados en el artículo 196 de la Ordenanza de Aduanas.

El Director convocará a concurso a lo menos cada dos años y fijará, en forma previa, el número máximo de agentes a designar.

El nombramiento se hará mediante resolución del Director Nacional, una vez verificado el cumplimiento de los requisitos, previa constitución de garantía de monto 70 UTA (garantía que debe ser renovada anualmente, de lo contrario, queda suspendido de pleno derecho para operar).

Por otra parte, el artículo 204 de la Ordenanza de Aduanas, señala que los despachadores podrán designar a sus socios o empleados para que los auxilien en los trámites del despacho de mercancías, los que necesitarán ser aceptados, previo examen de sus antecedentes, por el Director Regional o Administrador de Aduana. En el caso de socios, por el Director Nacional de Aduana. Estas personas no podrán ser socios ni empleados de otro agente.

El artículo 202 de la Ordenanza de Aduanas, somete a los auxiliares, que los despachadores tengan registrados o hayan debido registrar ante la Aduana, a la jurisdicción disciplinaria del Director Nacional, para sancionar el incumplimiento de las obligaciones inherentes a sus cargos, sin perjuicio de la responsabilidad tributaria, civil y penal, que pudiere hacerse efectiva, por los hechos que configuran dicho incumplimiento. Que, asimismo, el artículo 203 de la misma Ordenanza, en su inciso primero, prescribe que los auxiliares de los agentes de aduana se considerarán empleados públicos para todos los efectos del Código Penal y de las responsabilidades derivadas de las infracciones contempladas en la Ordenanza de Aduanas, o a otras leyes de orden tributario, cuyo cumplimiento y fiscalización correspondan al Servicio. Por su parte, el inciso segundo, de esta misma disposición, indica que los auxiliares respecto de los cuales se dictare auto de apertura del juicio oral por cohecho, fraude al fisco, falsificación documentaria o cualquier otro delito cometido con ocasión de sus funciones, como así mismo por contrabando, quedarán suspendidos de sus cargos y empleos, por el solo ministerio de la ley. El inciso tercero, respecto de los mismos auxiliares, señala que no se permitirá la designación como auxiliares a personas que hayan sido condenadas por delito aduanero, o que hayan sido objeto de condena por otro delito en los últimos cinco años.

El procedimiento, sobre el nombramiento de los auxiliares de los agentes de aduana, la obtención, uso y control del carné aduanero, se encuentra regulado en la resolución 4322/30.07.14 del DNA.

2. Consignantes o Consignatarios

El Artículo N° 192 de la Ordenanza de Aduanas señala que el fisco, por el solo ministerio de la ley, tendrá la licencia de consignante y consignatario. Por consiguiente, podrá siempre efectuar por intermedio de apoderados especiales el despacho de las mercancías que por cuenta propia remita o reciba consignadas a su nombre. A los demás órganos de la Administración del Estado se les



concederá la licencia referida cuando el Director Nacional así lo disponga. No obstante, el apoderado especial del Fisco podrá también representar a estos últimos si así lo prefieren. Además, el precitado artículo señala que se entiende también por consignatario la persona a cuyo nombre viene consignada una nave, aeronave u otro vehículo de transporte internacional.

Este tipo de operador es habilitado por Resolución del Director Nacional de Aduanas, previo cumplimiento de los requisitos indicados en el artículo 193 de la Ordenanza de Aduanas, no rinden garantía y le son aplicables todas las disposiciones relativas a los Agentes de Aduana.

3. Agentes de Cabotaje y Exportación

Son personas naturales que actúan en representación de terceros ante la Aduana en el trámite legal de destinaciones aduaneras de exportación y cabotaje, definiéndose éstas como:

Cabotaje: Transporte por mar de mercancías nacionales o nacionalizadas o la simple navegación entre dos puntos de la costa del país, aunque sea por fuera de sus aguas territoriales, pero sin tocar puerto extranjero.

Exportación: Envío legal de mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo en el exterior.

Estos operadores, conforme al artículo 2 transitorio de la Ordenanza de Aduanas, fueron designados al 11 de noviembre de 1974 y continúan desempeñando sus funciones hasta la extinción legal de sus nombramientos. Le son aplicables todas las disposiciones relativas a los Agentes de Aduana.

4. Freight Forwarder o Transitarios

Es la persona natural o jurídica, nacional o extranjera, que sin ser porteador efectivo en los términos previstos en el artículo 975 N° 2, del Código de Comercio, ha celebrado un contrato de transporte de mercancías por el pago de un flete, subcontratando servicios de transporte marítimo, aéreo o terrestre, emitiendo conocimientos de embarque, guías aéreas y cartas de porte, hijos o nietos, según el caso, por la carga transportada a su nombre. Este tipo de operador se rige por la Resolución 2750/08 del Director Nacional de Aduanas, la que establece normas para el registro, fiscalización y aplicación de la jurisdicción disciplinaria del Director Nacional.

Los Transitarios, una vez registrados ante el Servicio Nacional de Aduanas y rendida la garantía - la que no debe inferior a 20 UTA ni superior a 90 UTA, para lo cual se considera el patrimonio de la empresa, conforme a los rangos establecidos en la Resolución N° 2603/19.07.02 del Director Nacional de Aduanas - pueden realizar sus respectivas operaciones en las áreas portuarias, aeroportuarias, avanzadas aduaneras, en los recintos de depósito aduanero y dentro de la zona primaria aduanera de cualquier Aduana del país, con las siguientes facultades: Apertura de Conocimientos de Embarque, Guías Aéreas o documentos que hagan sus veces, pudiendo emitir los correspondientes documentos de transporte Hijos o Nietos; efectuar modificaciones a los Conocimientos de Embarque, Guías Aéreas o Cartas de Porte, emitidos por su intermedio o por sus representados, debiendo requerir, en este último caso, autorización expresa del emisor mediante fax, correo o correo electrónico, o copia modificada del documento; consolidación o desconsolidación de contenedores, paletas u otros elementos de embalaje análogos; efectuar las operaciones y tramitaciones de transbordos directos en zona primaria de aduana, de las cargas de cuyo flete a destino son responsables y, en general, realizar presentaciones relacionadas con sus operaciones ante la Aduana. Todo lo anterior debe ser ejecutado con estricta sujeción a lo dispuesto en Compendio de Normas Aduaneras, Resolución N° 1300/2006 y demás normas legales y reglamentarias.



5. Agentes de Carga

Es la persona natural o jurídica, chilena o extranjera, que por cuenta del consignante o consignatario de la mercancía y contra el pago de una remuneración, gestiona las operaciones de carga y descarga en el embarque o desembarque internacional de la misma.

Conforme lo indica la Resolución No. 2750/28.03.08., del Director Nacional de Aduanas, los transitarios y agentes de carga, deben acreditarse ante el Servicio Nacional de Aduanas a través del Departamento de Fiscalización de Agentes Especiales de la Subdirección de Fiscalización. Estos postulantes, una vez acompañados los antecedentes y habiéndose verificado el cumplimiento de los requisitos legales y administrativos, serán autorizados mediante Resolución de Autorización y Registro, del Director Nacional de Aduanas e incorporados al "Registro Nacional de Operadores", registro que es mantenido por el citado Departamento.

Estos operadores deben rendir anualmente una garantía que no podrá ser inferior a 10 UTA ni superior a 90 UTA, para lo cual se considera el patrimonio de la empresa, conforme a los rangos establecidos en la Resolución N° 2603/19.07.02 del Director Nacional de Aduanas.

6. Operadores de Transporte Multimodal

Es toda persona que por sí, o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal, actúa como principal y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

El transporte multimodal es el porteo de mercancías de a lo menos dos modos diferentes de transporte, desde el lugar en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1041 del Código de Comercio, para desempeñarse como operador multimodal en Chile, es necesario estar inscrito en el Registro de Operadores Multimodales, de acuerdo al reglamento que se dicte al efecto. Atendido que dicho reglamento no ha sido dictado a la fecha, hoy en día el Servicio de Aduanas no habilita a este tipo de operador.

7. Empresas de Mudanzas Internacionales

Es toda persona jurídica que actúa en representación de un consignante o consignatario de mercancías que constituyen efectos personales y/o menaje de casa, para los efectos de efectuar las gestiones de la importación o exportación de éstas para cumplir con las formalidades y normativa aduanera que las rige. Estas empresas son reguladas conforme lo indica la Resolución N° 4383/03.05.13 del Director Nacional de Aduanas que señala los requisitos para habilitación, obligaciones y responsabilidades. En relación a su caución, corresponde a 1 UTA que debe ser renovada anualmente.

8. Agentes de Naves

Conforme al artículo 917, inciso segundo del Código de Comercio, es la persona natural o jurídica, chilena, que actúa, sea en nombre del armador, del dueño o del capitán de una nave y en representación de ellos, para todos los actos o gestiones concernientes a la atención de la nave, en el puerto de su consignación.

Conforme a la Resolución N°4729/98 del Director Nacional de Aduanas, las funciones de los Agentes de Naves son: Manifestación de las cargas en forma manual o electrónica; aclaración a los manifiestos; apertura de los conocimientos de embarque; entrega de las mercancías al almacenista; modificaciones a los conocimientos de embarque; consolidación y desconsolidación de contenedores; colocación de sellos; ingreso y salida de elementos, partes o repuestos de naves,



en admisión temporal y/o para su reparación en el país; ingreso de mercancías para acopio; ingreso de mercancías de rancho de naves y tramitación de transbordos de cargas, actuando como responsable del flete a destino; y tránsito y redestinaciones de rancho de reexportación, pudiendo presentar solicitudes, declaraciones de transbordo, redestinaciones y tránsito, DUS aceptación a trámite, papeletas de entrega de mercancías, en los casos y oportunidades reguladas por la normativa aduanera.

Estos operadores una vez cumplido con los requisitos establecidos en la precitada resolución 4729/98, deben rendir anualmente una garantía no inferior a 20 UTA ni superior a 90 UTA, para lo cual se considera el patrimonio de la empresa, conforme a los rangos establecidos en la Resolución N° 2603/19.07.02 del Director Nacional de Aduanas.

9. Proveedores de Naves

Es la persona natural o jurídica encargada del suministro a naves o aeronaves nacionales o extranjeras, de mercancías nacionales o nacionalizadas destinadas al consumo de los tripulantes y pasajeros.

Las funciones que puede desempeñar un proveedor de naves son: Aprovisionamiento de naves, ingreso de mercancías para tales efectos, salida de mercancías para lavandería y las demás operaciones aduaneras que autorice en el futuro la normativa aduanera. Para tales efectos podrán tramitar las solicitudes y numerar los DUS aceptación a trámite en los casos y con las formalidades establecidas en la normativa.

Estos operadores una vez cumplido con los requisitos establecidos en la precitada Resolución 4729, deben rendir anualmente una garantía de 1 UTA.

10. Agentes de Estiba y Desestiba

Los agentes de estiba y desestiba o empresas de muellaje son las personas naturales o jurídicas chilenas que efectúan en forma total o parcial la movilización de la carga entre la nave y los recintos portuarios o los medios de transporte terrestre, y viceversa.

El agente de estiba y desestiba puede realizar las siguientes funciones: Transporte, movilización, carga y descarga de mercancías extranjeras y nacionales, desconsolidaciones o consolidación de contenedores, colocación de sellos o precintos aduaneros y las demás funciones que establezca la normativa aduanera.

Estos operadores una vez cumplido con los requisitos establecidos en la precitada Resolución 4729/98, deben rendir anualmente una garantía de 1 UTA.

11. Operadores de Contenedores

Persona natural o jurídica autorizada para operar con contenedores en el transporte de mercancías de importación y exportación por vía marítima, aérea y terrestre. Estas personas para acogerse al sistema simplificado de admisión temporal o salida temporal, según se trate de contenedores extranjeros o nacionales, deben obtener reconocimiento ante el Subdirector Técnico, quien en caso de aceptar la solicitud, dicta una Resolución la cual autoriza al operador, indicando además cantidad e identificación de contenedores. Estos operadores tienen la obligación de mantener un control computacional de entrada y salida de contenedores y un archivo con todos los antecedentes relativos a los Títulos de Admisión y Salida Temporal de Contenedores, TATC y TSTC respectivamente.

