

RESERVADO

FUERZA AÉREA DE CHILE
COMANDANCIA EN JEFE
SECRETARIA GENERAL

EJEMPLAR N° _____ / HOJA N° _____ /

C.J.F.A. S.G. "R" N° 25343 / 2026 /

OBJ.: Emite observaciones y sugerencias a nuevo Proyecto de resolución destinado a regular el procedimiento de concesión de la franquicia establecida en el Partida 00.01 de la sección 0 del arancel Aduanero Nacional.

REF.: 1.- Proyecto de resolución destinado a regular el procedimiento de concesión de la franquicia establecida en el Partida 00.01 de la sección 0 del arancel Aduanero Nacional, alojado en la página web del Servicio Nacional de Aduanas.

2.- Oficio C.J.F.A. SG."R" N° 110888/2025 de fecha 30 JUN.2025, de la Secretaría General de la Fuerza Aérea de Chile.

CERRILLOS,

09 FEB 2026

DE LA

SECRETARÍA GENERAL

AL

SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS

I.- Ese Servicio Nacional de Aduanas ha presentado un nuevo proyecto de resolución destinado a regular el procedimiento de concesión de la franquicia establecida en la Partida 00.01 de la sección 0 del arancel Aduanero Nacional, el cual se encuentra alojado en la página web de dicho Servicio, en la sección normativa, banner publicación anticipada. Este documento, que guarda una estrecha similitud con propuestas anteriores, ha suscitado una preocupación en las Instituciones de la Defensa Nacional, debido a que su aplicación reproducirá e implicará problemas operativos y jurídicos que comprometen el cumplimiento de las funciones esenciales de la Fuerza Aerea de Chile.

II.- Al respecto, el presente documento complementa lo previamente informado mediante el oficio de la referencia N° 2, adjunto, detallando nuevas aristas legales y prácticas, integrando una perspectiva que abarca el derecho administrativo, la seguridad estratégica, la normativa de ciberseguridad y los estándares internacionales de facilitación del comercio internacional. En este orden de ideas, cabe hacer presente a US. que, la Partida 00.01 del Arancel Aduanero Nacional, para la Institución, no es una mera disposición tributaria; es una herramienta de soporte logístico esencial para el cumplimiento de la misión institucional, según se pasará a detallar a continuación:

A.- Incompetencia Material y Potestad Calificadora.

Como se ha indicado previamente, el proyecto de resolución de ese Servicio Nacional de Aduanas establece un sistema de autorización previa

centralizado en la Dirección Nacional, donde se pretende ejercer la facultad de validar o rechazar la calificación de un bien como maquinaria bélica antes de su importación. Esta pretensión podría ser considerada como una situación de incompetencia material, dado que, de acuerdo con la Ley N° 20.424, Estatuto Orgánico del Ministerio de Defensa Nacional, y la Ley N° 19.924, la potestad calificadora sobre el material de guerra radica de manera privativa en los órganos del sector defensa, cuyo conocimiento especializado trasciende la esfera fiscalizadora de la Aduana. Esto se observa particularmente, en lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley N° 19.924, que delimita el concepto de maquinaria bélica y pertrechos, y en el artículo 1° de la Ley N° 20.424, que consagra el deber del Estado de resguardar la seguridad exterior.

Al proponer un análisis de mérito técnico sobre la finalidad operacional de las mercancías, el proyecto podría proyectar la función fiscalizadora tributaria hacia decisiones de carácter estratégico-militar, cuyo conocimiento especializado ha sido atribuido por el legislador a los órganos del sector Defensa. En tal sentido, la estructura propuesta podría ser interpretada, desde el derecho administrativo, como una utilización de la potestad reglamentaria que altera el alcance práctico de una franquicia consagrada legalmente, introduciendo condicionamientos que restringen su ejercicio por parte de las instituciones de la defensa.

B.- Impacto en la Eficiencia Operativa y la Cadena Logística Global.

Tabla 1: Estadísticas de Adquisiciones Internacionales FACH (2022-2025)

Modalidad de Adquisición	Embarques Aéreos	Embarques Marítimos	Total de Ítems	Costos de Transporte (USD)
Direct Commercial Sales (DCS)	1.890	231	239.944	\$7.252.625,47
Foreign Military Sales (FMS)	524	35	6.924	\$2.763.805,05
Totales Consolidados	2.414	266	246.868	\$10.016.430,52

Para comprender los desafíos operativos que presenta esta propuesta, es imperativo analizar el volumen y la mecánica de las adquisiciones internacionales de la Institución. La Fuerza Aérea de Chile gestiona un flujo masivo de componentes esenciales para el sostenimiento de sus sistemas de armas y la gestión de casi 250.000 ítems en un periodo de cuatro años demuestran que el sistema propuesto por ese Servicio —que exige resoluciones fundadas individuales para mercancías no listadas previamente— resultaría administrativamente difícil de gestionar en la práctica. En consecuencia, ese Servicio podría enfrentar limitaciones para procesar de manera oportuna esta carga documental, lo que generará retrasos que afectarían la disponibilidad de aeronaves destinadas a la protección a la soberanía y ayuda humanitaria.

C.- El Impacto Crítico en el Material Aircraft on Ground (AOG).

Un componente esencial de la logística aérea es la gestión de repuestos críticos bajo las modalidades Aircraft on Ground (AOG) y B2B. En particular, el material AOG corresponde a repuestos cuya falta mantiene una aeronave en condición de no vuelo o inhabilitada para volar; por ello, estos envíos se despachan a Chile por vía aérea en plazos máximos de 48 horas, a fin de restablecer oportunamente la disponibilidad operativa y evitar afectaciones a misiones de rescate, protección de la soberanía o ayuda humanitaria, ante desastres naturales.

Año	Embarques AOG (Críticos)	Embarques B2B (Urgentes)	Total de Movimientos de Emergencia
2022	60	178	238
2023	3	181	184
2024	5	182	187
2025	6	228	234
TOTAL	74	769	843

Cabe considerar que el plazo de 60 días propuesto en el proyecto para tramitar la resolución previa solicitada podría ser insuficientemente flexible para atender la criticidad de ciertos embarques de repuesto. Como se indicó previamente, las categorías AOG (*Aircraft on Ground*) y B2B representan la respuesta inmediata ante fallas técnicas que inmovilizan flotas aéreas destinadas a la defensa o a la atención de emergencias. Un retraso administrativo superior a las 48 hrs de un componente crítico significa, en la práctica, mantener una aeronave fuera de servicio durante dicho periodo, con el consiguiente riesgo para la seguridad nacional y para el cumplimiento de la función de defensa nacional encomendada a las Fuerzas Armadas.

D.- El Daño Patrimonial al Fisco y al Presupuesto de Defensa.

Estadísticas de Adquisiciones Internacionales FACH (2022-2025)

Modalidad de Adquisición	Embarques Aéreos	Embarques Marítimos	Total de Ítems	Costos(USD) Transporte
Direct Commercial Sales (DCS)	1.890	231	239.944	\$7.252.625,47
Foreign Military Sales (FMS)	524	35	6.924	\$2.763.805,05
Totales Consolidados	2.414	266	246.868	\$10.016.430,52

El proyecto de resolución propuesto por ese Servicio, en los términos actualmente planteados, podría no traducirse en una optimización efectiva de la recaudación, sino en la generación de costos adicionales e ineficiencias cuya carga económica recaería finalmente en el Estado de Chile.

En particular, los contratos logísticos vigentes de las Fuerzas Armadas con sus embarcadores internacionales se encuentran estructurados y optimizados conforme al régimen aduanero actual, de manera que la imposición de esperas administrativas de hasta sesenta (60) días alterará sustancialmente dicho equilibrio financiero y operacional. En lo relativo al almacenaje en origen, los contratos contemplan, por regla general, quince días (15) libres de pago en los centros de acopio situados en Estados Unidos; por consiguiente, el tiempo adicional requerido para obtener la resolución de Aduanas, entre el día dieciséis y el día sesenta, generaría un sobre costo anual estimado en USD 10 millones de dólares anuales, atribuible exclusivamente a la extensión del plazo de permanencia sin una mejora equivalente en eficiencia o control. A su vez, en lo referente al almacenaje en destino, el costo promedio anual actual asciende aproximadamente a \$309.000.000.- anuales; sin embargo, bajo el nuevo procedimiento, dicho monto se incrementaría de forma significativa debido a la inmovilización de la carga en recintos portuarios y aeroportuarios mientras se tramitan las resoluciones ante la Dirección Nacional, lo que conlleva la acumulación extra de días de almacenaje, con mayores tarifas asociadas a permanencias prolongadas y, en términos prácticos, un aumento acelerado del costo total que recaería directamente en la Fuerza Aérea de Chile, y en última instancia en el erario público.

E.- Pago de Impuestos por Urgencia Operativa.

En situaciones de fallo técnico crítico, la Institución se verá enfrentada a un sistema ineficiente que la obligaría, en los hechos, a optar entre dos alternativas igualmente gravosas: aguardar el plazo mínimo de 60 días para la dictación de la resolución que reconoce la aplicación de la franquicia; o nacionalizar la mercancía bajo régimen general, a fin de liberar de inmediato el repuesto y preservar la continuidad operativa de la flota. Esta disyuntiva, impuesta por la demora administrativa, conduciría a la Institución a incurrir en el pago de tributos respecto de los cuales se encuentra legalmente exenta.

A modo ejemplar, ante la imposibilidad de esperar los tiempos de tramitación previstos en el proyecto de resolución. En el caso de un motor destinado a una aeronave de combate F-16, su nacionalización bajo régimen general implicaría un desembolso estimado por concepto de tributos de \$1.224.390.484.- (CLP) por una sola unidad. Situación que afecta directamente en el presupuesto del sector Defensa y, en los hechos, desvirtuaría la finalidad para la cual dichos recursos han sido asignados por ley.

F.- Información Clasificada.

Una arista crítica y especialmente sensible en este debate es la colisión entre el procedimiento propuesto y la Ley N° 21.663, Ley Marco de Ciberseguridad, por cuanto el proyecto de resolución de ese Servicio exige la presentación de un Informe Técnico detallado que describa la naturaleza y características de las mercancías y, de manera particularmente delicada, las condiciones de uso militar previstas, lo que en los hechos obliga a exponer información sensible e incluso eventualmente clasificada a través de canales

administrativos ordinarios y sistemas informáticos civiles que no cuentan con las salvaguardas, y estándares propios del ámbito de la Defensa. En efecto, la Ley N° 21.663 reconoce la especificidad del sector mediante la existencia de capacidades especializadas, incluyendo un CSIRT del ámbito Defensa bajo conducción del Estado Mayor Conjunto, por lo que centralizar en bases de datos aduaneras un inventario detallado de armamento, repuestos críticos y especificaciones técnicas —en una Institución que, aun siendo un servicio esencial, no administra funciones de inteligencia militar— amplía la superficie de exposición y genera una vulnerabilidad estratégica difícilmente justificable desde la finalidad fiscalizadora del procedimiento, más aún en un contexto en que el país registra niveles extraordinarios de intentos de ciberataques, con cifras del orden de decenas de miles de millones en 2024, y donde los sistemas públicos son objetivos recurrentes de espionaje estratégico por parte de actores sofisticados, incluyendo Grupos de Amenaza Persistente Avanzada (APT).

Igualmente, en el ámbito de la seguridad estratégica es imprescindible advertir que las adquisiciones efectuadas por la Institución son mediante el programa Foreign Military Sales (FMS), los cuales se rigen por la Letter of Offer and Acceptance (LOA), instrumento que el Gobierno de los Estados Unidos considera jurídicamente un contrato vinculante. En dicho marco, estos acuerdos incorporan cláusulas estrictas que restringen la divulgación o transferencia de datos técnicos —incluidas, por ejemplo, Órdenes Técnicas de la USAF— a cualquier persona u organismo que no sea autorizado previa y expresamente por el Gobierno estadounidense.

En este contexto, la entrega o puesta a disposición de esa información por parte de la institución a organismos civiles que no han participado en los procesos contractuales respectivos podría configurar un incumplimiento contractual atribuible a la Fuerza Aérea de Chile, al vulnerar el compromiso de resguardo y no divulgación de información estratégica.

Asimismo, debe considerarse que el solo hecho de canalizar información técnica sensible por vías administrativas ordinarias puede constituir un incumplimiento material, habilitando la adopción de medidas y sanciones bajo el marco aplicable, con potenciales consecuencias civiles e incluso penales en jurisdicciones extranjeras. Ello, además, podría afectar la confianza y viabilidad de futuros acuerdos de cooperación, adquisición y transferencia tecnológica, incrementando el riesgo institucional y operativo asociado al manejo de secretos técnicos militares.

Actualmente el Arancel Aduanero ya contempla un protocolo para la fiscalización de material reservado que se activa al arribo de la carga, permitiendo que funcionarios especializados realicen aforos bajo estricto secreto y con la presencia de personal institucional. El nuevo procedimiento propuesto ignora estas salvaguardas al exigir la entrega de la información 60 días antes del embarque, lo que multiplica los vectores de riesgo de filtración, especialmente en ausencia de una finalidad fiscalizadora que haga indispensable dicha anticipación.

Riesgo de Ciberseguridad	Descripción del Impacto en Defensa	Marco Legal Afectado
Exfiltración de Datos Técnicos	Grupos APT acceden a las capacidades reales de la flota aérea o naval.	Art. 436 Código Justicia Militar.
Interrupción de Suministro	Un ciberataque al SNA paraliza toda la logística de defensa por 60 días.	Ley 21.663 (Continuidad Operativa).
Compromiso de Inteligencia	Personal civil sin formación en seguridad accede a planes de mantenimiento secreto.	Ley 20.424 (Orgánica MDN).

G.- Ineficiencia Administrativa.

Conforme a la Ley N° 19.880, los procedimientos administrativos deben estructurarse de modo compatible con los principios de celeridad y economía procedimental. La configuración prevista en el proyecto de resolución, al concentrar la revisión en instancias centrales con plazos extensos, podría afectar dichos principios al generar dilaciones que no parecen proporcionales a la finalidad perseguida.

Asimismo, el principio de economía procedimental exige que se decidan en un solo acto todos los trámites que admitan impulso simultáneo y que se responda a la máxima economía de medios con eficacia. Centralizar la facultad de aprobar cada ítem de importación en el Director Nacional, crea un cuello de botella burocrático innecesario. Los datos de fiscalización muestran que solo el 0,85% de las importaciones de la FACH han sido objeto de aforo en los últimos años, con resultados de cumplimiento casi totales. Introducir una barrera administrativa generalizada para un sector que presenta un perfil de riesgo ínfimo es una medida desproporcionada y contraria a la eficiencia en el uso de recursos públicos.

H.- Desnaturalización del Apoderado Especial y Desafíos Técnicos del Informe.

La figura del Apoderado Especial de Aduana, regulada principalmente en la Ordenanza de Aduanas (DFL N° 30 del año 2004), está diseñada para que personal calificado de las propias instituciones, funcionarios públicos, gestionen los procesos de nacionalización, asegurando que se cumpla la ley técnica y se resguarde el interés fiscal. El proyecto de resolución propuesto redefine el rol de este funcionario, disminuyendo su margen de apreciación y supeditando su actuación a los lineamientos de la Subdirección Técnica de ese Servicio.

Además, la exigencia de un Informe Técnico con identificación de fabricante, modelo, número de parte y NSN (*NATO Stock Number*) para cada solicitud impone una carga administrativa inabordable, si se considera que solo la Fuerza Aérea de Chile importa un promedio de 62.294 ítems al año para sostener sus sistemas. La generación de esa cantidad de reportes individuales para cada pieza, incluyendo documentos “debidamente traducidos” – expresión cuyo estándar no está definido, lo que abre la puerta a requerimientos formales adicionales y costos de gestión que agravan aún más la dilación– paralizaría la gestión de las misiones aéreas en el extranjero. El

sistema propuesto de "*Mercancías Idénticas*" para evitar nuevas solicitudes no resuelve el problema de fondo, ya que la definición de identidad otorgada por ese Servicio es restrictiva y deja en manos del fiscalizador la determinación final, perpetuando la incertidumbre jurídica. Esta incertidumbre técnica somete la logística de defensa a la discrecionalidad de un funcionario que no comprende si un cambio en el sufijo de un número de parte altera o no la "*característica esencial*" de un componente electrónico de alta tecnología.

Año	Total Importaciones (FF.AA.)	Aforos Documentales	Aforos Físicos	% de Inspección SNA
2025	1.007	2	0	0,20%
2024	936	2	0	0,21%
2023	999	2	17	1,90%
2022	1.244	2	30	2,57%
Media	1.046	2	11,75	1,22%

I.- Listado de Mercancías Calificadas.

Un listado de mercancías calificadas de carácter estático no parece compatible con la realidad tecnológica de los bienes militares, en particular en la aviación, donde la actualización frecuente de números de parte (NSN) es una práctica habitual. Este diseño podría forzar la re-tramitación permanente de calificaciones para variantes técnicas de un mismo repuesto, generando miles de trámites redundantes que afectarían la eficiencia del sistema y la gestión administrativa del Servicio Nacional de Aduanas.

J.- Estándares Internacionales y Compromisos de Facilitación del Comercio.

Actualmente Chile es parte contratante del Convenio de Kyoto Revisado (CKR) de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), el cual constituye el marco global para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros. El Anexo General del CKR establece normas obligatorias (Marco de Estándares SAFE) que exigen a las aduanas implementar procedimientos simplificados para operadores confiables y priorizar el análisis de riesgo por sobre el control exhaustivo.

La propuesta de ese servicio contradice los principios de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en varios puntos críticos. Mientras el Marco de Estándares SAFE promueve la asociación entre aduana y empresas (o agencias estatales) para agilizar el despacho mediante la gestión de datos anticipados, el borrador chileno utiliza la información anticipada no para facilitar, sino para *detener* el flujo hasta obtener una autorización constitutiva. El CKR recomienda el uso de resoluciones anticipadas como un derecho del importador para obtener certeza, no como una carga que condicione el ingreso de bienes estratégicos del propio Estado.

Adicionalmente, las directrices de la OMA sobre "*Envíos de Socorro*" y bienes para funciones gubernamentales urgentes sugieren el uso de declaraciones incompletas o provisionales con despacho inmediato, desplazando el control a auditorías posteriores, llamadas auditorías de cumplimiento (*audit-based controls*). El enfoque adoptado por el proyecto de resolución, al condicionar el despacho a una autorización administrativa

previa, se distancia de estas prácticas, lo que plantea desafíos en términos de alineamiento con los estándares internacionales vigentes.

K.- Consideraciones sobre los Estados de Excepción y Urgencia.

Si bien el proyecto incorpora una excepción para el desaduanamiento inmediato en estados de asamblea, de sitio o por disposición fundada del Ministerio de Defensa, dicha solución resulta insuficiente para las exigencias de la logística militar contemporánea. Condicionar la operatividad regular a la declaración de estados de excepción constitucional introduce un enfoque esencialmente reactivo, que no se condice con las necesidades permanentes de preparación, disuasión y mantenimiento preventivo de las capacidades estratégicas de la nación.

El mantenimiento de los estándares de aeronavegabilidad, por ejemplo, está sujeto a regulaciones técnicas estrictas de la DGAC y de los fabricantes, que exigen reemplazos de piezas en intervalos precisos. Un retraso administrativo no solo impacta en la disponibilidad, sino que puede comprometer la seguridad de las tripulaciones al forzar la extensión de los periodos de servicio o el uso de material remanente por la imposibilidad de internar repuestos nuevos de manera ágil y eficiente.

III.- Conclusiones: A partir de los antecedentes expuestos, se reafirma la posición institucional, en cuanto a que el Proyecto de Resolución propuesto por ese Servicio, requiere un nuevo análisis, tanto desde su fundamento legal como por sus implicancias prácticas, ya que, si bien dicho proyecto persigue un fin legítimo de control fiscal, generará efectos colaterales con impacto directo y transversal en la operatividad del sector Defensa, lo que se refleja en los siguientes hitos:

A.- Inviabilidad de la cadena logística:

Con una media anual de 1.046 importaciones, 716 embarques que amparan en promedio 62.294 ítems necesarios para mantener los sistemas logísticos que constituyen el soporte del arma aérea y equipos de apoyo, la implementación del nuevo procedimiento y sus tiempos relacionados, tornan inviable la aplicación de la franquicia aduanera dispuesta por la Ley N° 19.924.

B.- Incremento exponencial en los costos:

1.- Almacenajes en origen:

No obstante que en la actualidad los contratos de la Fuerza Aérea vigentes con los dos Embarcadores licitados contemplan 15 días libres del pago de almacenaje en los centros de acopio en USA; de dar cumplimiento a los 60 días en promedio que dispone la nueva resolución, dichos costos se comenzarán a pagar desde el día 16 al día 60, el que basado en los promedios históricos y al costo por kilogramo, ascendería aproximadamente a USD 10 millones anuales.

2.- Almacenajes en destino:

Según los antecedentes disponibles, la mediana anual de almacenaje alcanza actualmente a 5 días, con un costo promedio de \$309.264.361.

La subordinación de la nacionalización a un pronunciamiento previo del Servicio Nacional de Aduanas podría extender dicha mediana a 30 días, generando un aumento significativo de los costos de almacenaje y obligando, adicionalmente, a gestionar la habilitación de Almacenes Particulares para cada operación y en cada Aduana de destino.

3.- Derechos e impuestos

En el caso hipotético que FACH requiera con urgencia nacionalizar, por ejemplo, un motor de aeronave F-16 arribado al país y su proceso aduanero se encuentre en análisis de la aplicación de la franquicia de Pertrechos por parte del Servicio Nacional de Aduanas, su costo en impuestos ascendería aproximadamente a \$ 1.224.390.484, derivado de una base imponible de USD 6.652.792.

C.- Efectos en la seguridad de la información:

Se advierte que el procedimiento propuesto carece de disposiciones orientadas a gestionar contingencias derivadas de eventuales vulneraciones informáticas que afecten al Servicio Nacional de Aduanas, así como de mecanismos que aseguren el debido resguardo de la información cuya clasificación y tratamiento se encuentra especialmente regulada para las Fuerzas Armadas por la normativa nacional vigente, como los compromisos contractuales asumidos con los proveedores de material bélico. Esta ausencia de salvaguardas resulta particularmente sensible, en cuanto el proyecto exige la entrega anticipada de información técnica y operativa de alto valor estratégico, como la respectiva responsabilidad contractual, sin prever medidas proporcionales de protección, continuidad operativa y minimización de riesgos.

D.- Respecto de la función del Apoderado Especial de Aduanas:

De implementarse dicho procedimiento y modificados la Ordenanza de Aduanas y el Compendio Normas Aduaneras, la función del Apoderado Especial de Aduana pierde toda capacidad de análisis para discernir el régimen de importación que corresponda aplicar a la importación de material Institucional. En definitiva, el proyecto de resolución presenta no solo problemas operativos, sino que también puede contravenir estándares legales necesarios en el actuar de la Administración.

E.- Actuales medidas de fiscalización:

Los registros de Aduanas confirman que en los últimos 4 años se han realizado un 0,85% de aforos al total de importaciones materializadas por la Fuerza Aérea de Chile, sin observaciones relevantes que puedan inducir o justificar un cambio en el perfil de riesgo.

IV.-

Sugerencias: En atención a los antecedentes previamente expuestos, y con el propósito de colaborar en una implementación equilibrada del procedimiento propuesto, la Institución somete a consideración de ese Servicio las siguientes sugerencias, orientadas a compatibilizar los objetivos legítimos de control fiscal con las necesidades operativas y estratégicas propias del sector Defensa:

- A.- Aplicar el procedimiento propuesto exclusivamente para la interpretación del Director Nacional de Aduanas de aquellas mercancías que por su naturaleza y/o uso no se encuentren meridianamente claras respecto de la definición del concepto de maquinara bélica establecido en los artículos 1°, 2° y 3° de la Ley N° 19.924. En dicho marco, se sugiere una revisión integral del proyecto de tal forma que permita armonizar los objetivos legítimos de control fiscal con las exigencias operativas y estratégicas propias del sector Defensa, procurando que la aplicación de medidas administrativas no genere efectos no previstos que puedan comprometer el cumplimiento de funciones esenciales.
- B.- Implementar a través del Ministerio de Defensa Nacional una mesa de trabajo que permita un mayor y mejor tiempo de análisis que incluya representantes de todos los beneficiarios de la franquicia, de tal forma de evaluar los efectos transversales que la implementación de nuevos procedimientos implicarían.
- C.- Incrementar la aplicación de aforos aleatorios como mecanismo de control proporcional que permita verificar el cumplimiento normativo sin generar demoras en proceso críticos, así como potenciar la capacitación de los Apoderados Especiales de Aduana institucionales, asegurando que cuenten con conocimientos actualizados sobre normativa aduanera, criterios de clasificación y procedimientos de validación. Estas acciones permitirían una gestión más eficiente y colaborativa con el Servicio Nacional de Aduanas, evitando que el control fiscal se transforme en una carga operativa que comprometa funciones esenciales.

V.- Todo lo anterior, con el propósito de contribuir constructivamente al proceso regulatorio, evitando eventuales contradicciones con la normativa vigente.

Saluda a US.,


ALAN CÁRCAMO BARRIENTOS
General de Brigada Aérea (A)
SECRETARIO GENERAL FUERZA AÉREA
SUBROGANTE

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- Servicio Nacional de Aduanas.
- 2.- Ministerio de Defensa Nacional (Inf.)
- 3.- Estado Mayor Conjunto. (Inf.)
- 4.- C.J. Auditoría General (Inf.)
- 5.- Estado Mayor General F.A. (Inf.)
- 6.- Comando Logístico. (Inf.)
- 7.- C.J. Secretaría General. (Arch.)