



MAPEO DE PROCESOS PARA LA LIBERACIÓN Y DEVOLUCIÓN DE CONTENEDORES

Octubre de 2025

MAPEO DE PROCESOS PARA LA LIBERACIÓN Y DEVOLUCIÓN DE CONTENEDORES

Contenido

I. Introducción.	4
II. Antecedentes.	4
Situación actual del comercio exterior	4
ARICA	6
TRANSFERENCIA DE CARGA	6
Situación actual de la liberación de contenedores	9
III. Objetivos del mapeo.	9
Objetivo general	9
Objetivos específicos	9
IV. Recolección de datos.	9
Taller interinstitucional para el mapeo de procesos de liberación de contenedores	9
Reuniones específicas con instituciones involucradas	10
Identificación de actores en la liberación de contenedores	10
1. Usuario (importador)	10
2. Agencia Naviera	10
3. Empresa portuaria	11
4. Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B)	11
5. Aduana Nacional	11
6. Transportista terrestre internacional	11
7. Empresa <i>Forwarder</i>	11
8. Entidades emisoras de autorizaciones previas y certificados de importación, específicos.	11
9. Despachante de Aduana	12
10. Compañía de Seguros	12
12. Viceministerio de Transporte (VMT)	12
13. Almacenes aduaneros	12
Identificación de las funciones de cada actor en la liberación de contenedores	13
1. Usuario	13
2. Agencia Naviera	13
3. Empresa portuaria	13
4. ASP-B	13
5. Aduana Nacional	14
6. Transportista terrestre	14
7. Empresa <i>Forwarder</i>	14

8.	Entidades emisoras de autorizaciones previas y certificados de importación.	14
9.	Despachante de aduana	15
10.	Compañía de seguros	15
11.	Almacenes aduaneros.....	15
□	Promover el desarrollo de los intereses, Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante.	16
□	Registro y habilitación de Líneas Navieras, Agencias Navieras, Forwarders, Brokers y otras sociedades relacionadas con la actividad naviero-mercante.....	16
□	Registro y habilitación de Puertos, Muelles y atracaderos.....	16
	Identificación del proceso de liberación de contenedores con actores intervinientes y tiempos.....	16
V.	Conclusiones y recomendaciones.	19

I. Introducción.

La Cámara Nacional de Comercio es una institución privada, sin fines de lucro, que promueve el desarrollo empresarial de los sectores del Comercio, los Servicios y Turismo. Por tal razón, en la perspectiva de contribuir efectivamente al crecimiento sostenido del país en el ámbito económico y social y buscando a la vez la dinamización permanente del comercio, ha decidido llevar adelante el presente mapeo de procesos para la liberación y devolución de contenedores, con el ánimo de aportar con un documento de análisis técnico al desenvolvimiento del comercio internacional boliviano y contar con información clara que permita al empresario nacional e internacional tomar decisiones en un ambiente de certidumbre.

En esta línea, se ha trabajado en sinergia con instituciones que regulan el comercio internacional en nuestro país para que con su experiencia y conocimiento nutran de elementos valiosos el presente documento, garantizando que no solo se plasmen procesos operativos reales, sino que todo el análisis tenga el correspondiente respaldo normativo que lo avale.

Es así que, tenemos la satisfacción de presentar el primer mapeo de procesos para la liberación y devolución de contenedores para que se constituya en una herramienta de trabajo que brinde luces al desarrollo de operaciones de exportación e importación y que sirva de insumo para la elaboración e implementación de futuras políticas públicas en el ámbito del comercio y logística internacional.

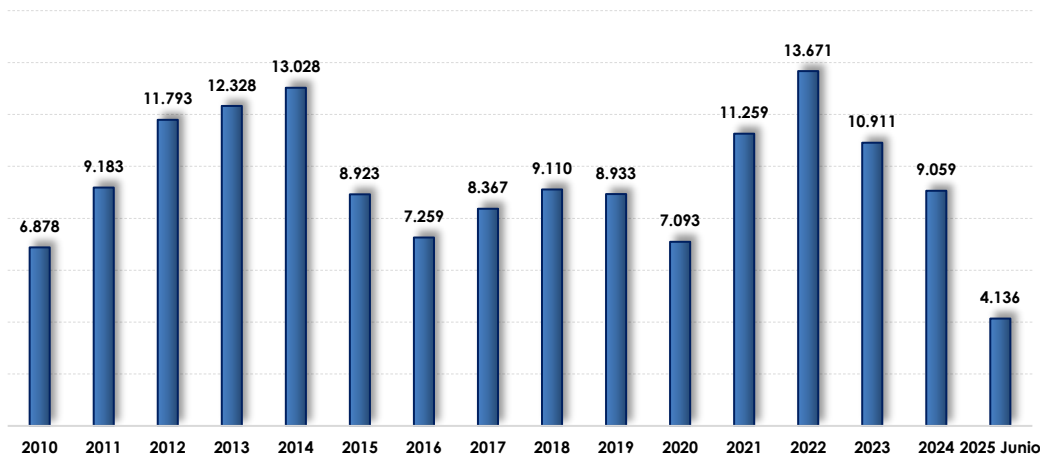
II. Antecedentes.

Para iniciar el análisis es necesario conocer el contexto actual en el que se desenvuelven los diferentes actores de la cadena de suministro internacional, ya sean empresas portuarias, navieras, *forwarders*, agencias despachantes de aduana, transportistas y el propio usuario final, es decir el importador o exportador.

Situación actual del comercio exterior

Durante el año 2024 el comercio internacional boliviano presentó un desbalance comercial negativo, al registrar un valor importado mayor al exportado.

BOLIVIA: EXPORTACIONES TOTALES, AÑO 2010 – 2025 (junio)
(En millones de dólares americanos)



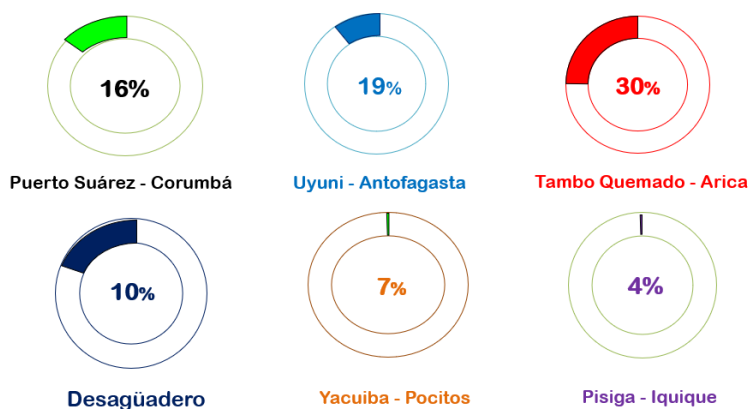
Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadística

En ese periodo se alcanzó un monto exportado de 9.059 millones de dólares, mientras que las importaciones reportaron \$us.9.904 millones, generando un déficit comercial de \$us.845 millones.

En el primer semestre del 2025, las exportaciones de productos llegaron a \$us.4.136 millones. Por su parte, las importaciones alcanzaron \$us.4.642 millones, como consecuencia, la balanza presentó nuevamente un déficit negativo para el país con \$us.505 millones.

El perfil de país productor y exportador de mercancías con escaso valor agregado, cuyos precios fluctúan y han tendido a la baja en la última década, mientras que al mismo tiempo importa todo tipo de productos, desde alimentos procesados y combustibles hasta bienes tecnológicos con precios elevados, se refleja claramente en las cifras de comercio exterior de los últimos años.

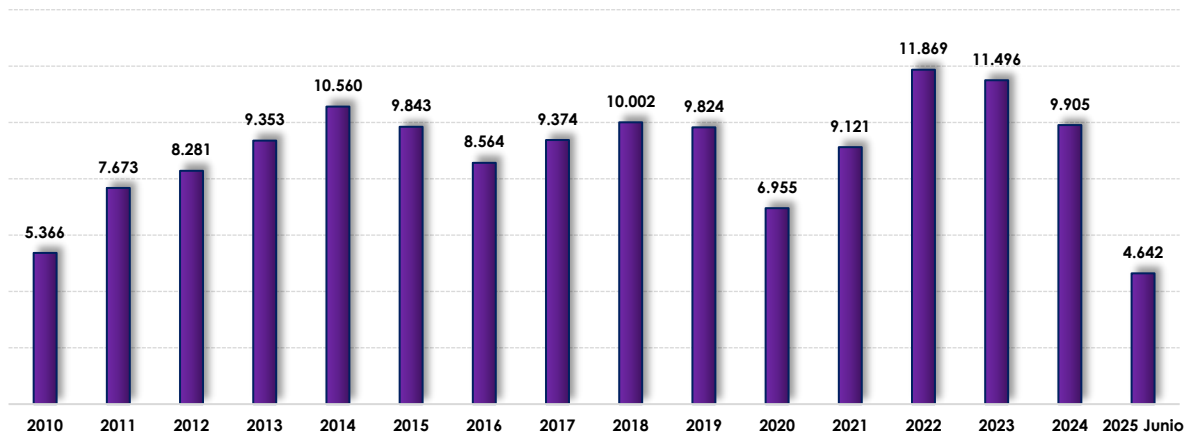
BOLIVIA: RUTAS DE EXPORTACIÓN SIN GAS, EN VALOR, AÑO 2024 (En porcentaje)



Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadística

Cuando analizamos las vías de salida para las exportaciones distinguimos que el 30% de las mismas salen por Tambo Quemado hacia Arica, confirmando que esta última terminal portuaria es la más importante para el comercio exterior boliviano. Como segunda salida más importante identificamos la ruta de Uyuni hasta Antofagasta.

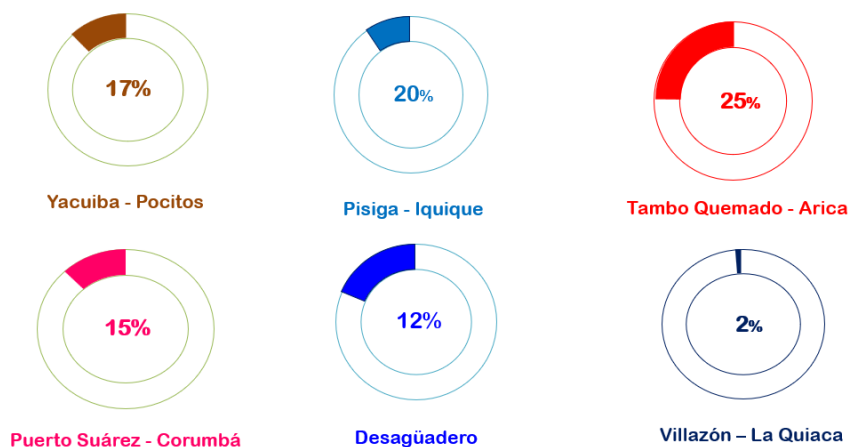
BOLIVIA: IMPORTACIONES TOTALES, AÑO 2010 – 2025 (junio) (En millones de dólares americanos)



Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadística

En el caso de las importaciones, al igual que como ocurre con las exportaciones, la importancia de la Terminal de Arica toma especial relevancia para el comercio exterior boliviano, al representar como vía de entrada el 25% del total a través del paso de Tambo Quemado, vía que es seguida en importancia por Pisiga con carga procedente de la Terminal Portuaria de Iquique.

BOLIVIA: RUTAS DE IMPORTACIÓN, SIN GAS EN VALOR, AÑO 2024
(En porcentaje)



Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadística

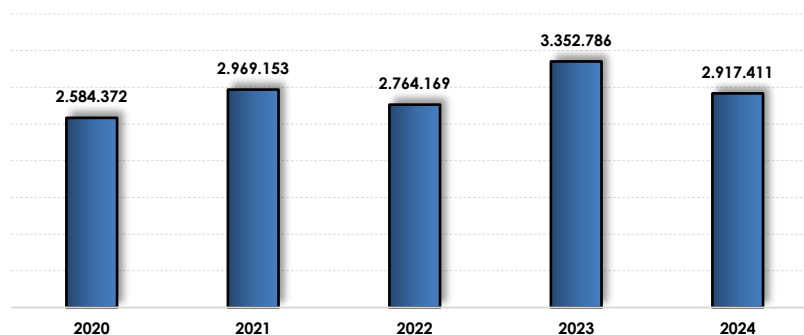
Para el presente análisis ilustraremos de manera referencial la situación actual de la carga boliviana por el Puerto de Arica, observando el movimiento de contenedores y la trascendencia que tiene nuestro país para esa terminal.

ARICA

TRANSFERENCIA DE CARGA

En el año 2024, la transferencia de carga total por el Puerto de Arica registró 2.9 millones de toneladas, es decir un movimiento 13% menor que en la gestión 2023, en la que se transfirieron 3.4 millones de toneladas. Esta transferencia comprende de manera agregada todos los tipos de carga que se manejan por esa terminal.

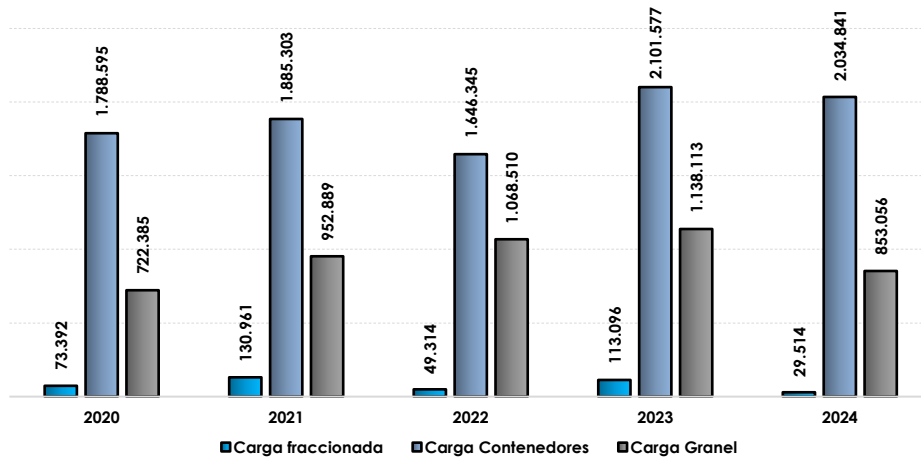
PUERTO DE ARICA: TRANSFERENCIA TOTAL DE CARGA, AÑO 2020 - 2024
(En toneladas)



Elaboración propia en base a datos de la EPA

Cuando desagregamos esa transferencia, se puede observar que en la gestión 2024 el 70% de ésta corresponde a la carga en contenedores con más de 2 millones de toneladas. A su vez, el 29% corresponde a carga a granel con 853 mil toneladas transferidas. Finalmente, sólo el 1% está relacionada con carga fraccionada.

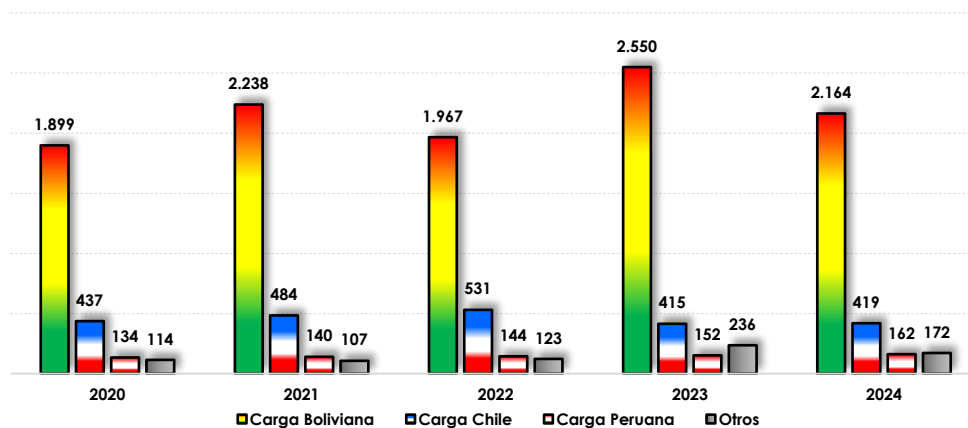
PUERTO DE ARICA: TRANSFERENCIA POR TIPO DE CARGA, AÑO 2020 - 2024
(En toneladas)



Elaboración propia en base a datos de la EPA

Al analizar la transferencia de carga por tipo de mercado, resalta la importancia que tiene nuestro país para esta terminal portuaria, es así que en el año 2024 el 74% del total de la carga transferida corresponde a Bolivia, el 14% corresponde a consumo Chile, el 6% concierne a Perú y el mismo porcentaje a otros destinos. Cabe señalar que el movimiento de carga para nuestro país registra un descenso de 15% entre las gestiones 2024 y 2023.

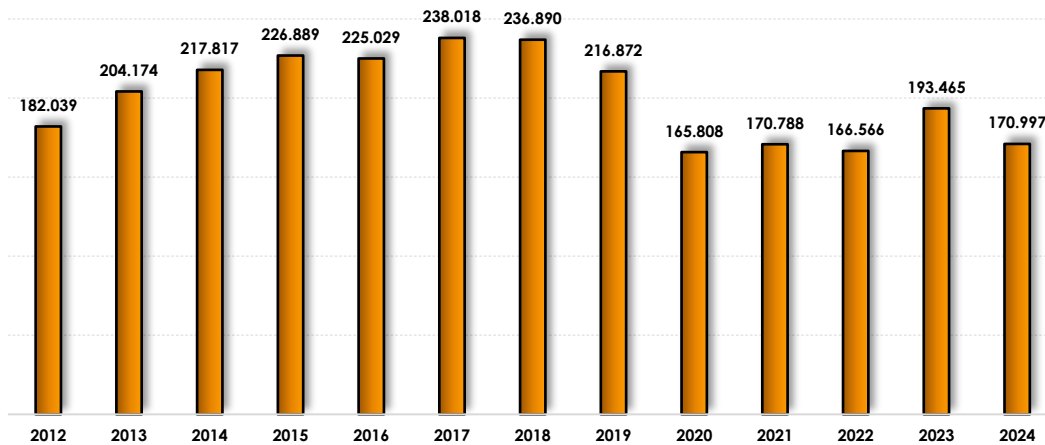
PUERTO DE ARICA: TRANSFERENCIA DE CARGA POR TIPO DE MERCADO, AÑO 2020 - 2024
(En miles de toneladas)



Elaboración propia en base a datos de la EPA

El número de TEUS¹ transferido en la gestión 2024 alcanzó casi 180 mil unidades, registrando un descenso de 22.468 unidades con relación al año 2023, es decir un 12% menos. Fue durante el año 2020 que este movimiento registró una caída de aproximadamente 50 mil unidades menos y se mantuvo en un rango relativamente estable hasta un nuevo pico el 2023.

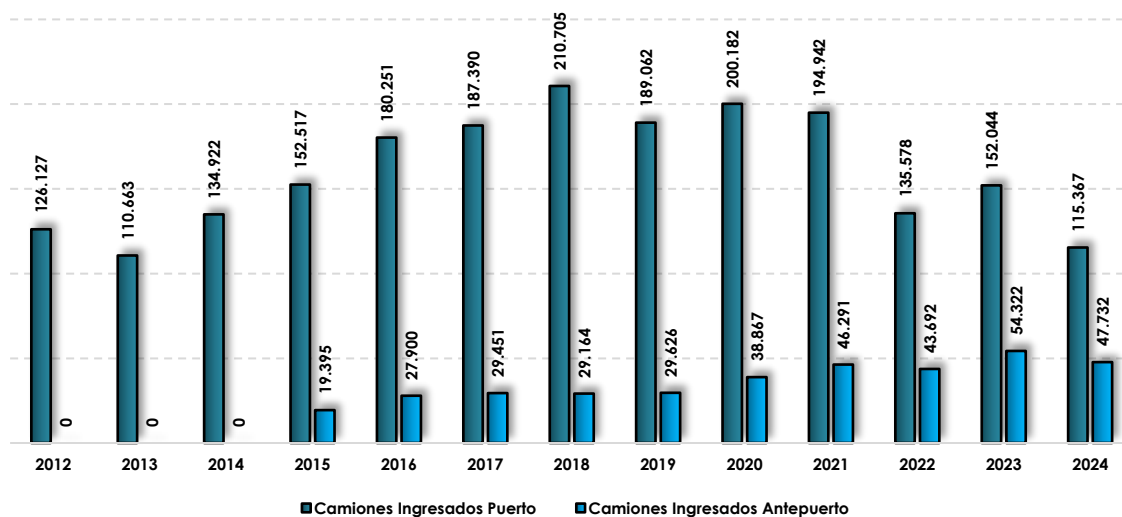
PUERTO DE ARICA: TRANSFERENCIA DE TEUS, AÑO 2012 - 2024 (En número de contenedores)



Elaboración propia en base a datos de la EPA

Finalmente, el registro de ingreso de camiones tanto al puerto como al antepuerto nos muestra que en el año 2024 hubo un descenso con relación al año anterior, ya que fueron 115.367 los que accedieron al primero, es decir, 36.677 camiones menos (24%). Por su parte el ingreso al antepuerto registró 47.732 camiones, es decir, 6.590 camiones menos (12%) que en el año 2023.

PUERTO DE ARICA: INGRESO DE CAMIONES SEGÚN DESTINO, AÑO 2012 - 2024 (En número de camiones)



Elaboración propia en base a datos de la EPA

¹ Un TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) es una unidad de medida estándar utilizada en el transporte marítimo para cuantificar la capacidad de carga de los buques y terminales. Equivale a un contenedor de 20 pies de largo, 8 pies de ancho y 8 pies de alto.

Situación actual de la liberación de contenedores

En la operativa actualmente desarrollada se han detectado algunos inconvenientes que dificultan la liberación o devolución de contenedores. Por ejemplo, en muchos casos, cuando se va a realizar una operación comercial no se suscribe un contrato entre el importador y la empresa de transporte, en el cual se especifiquen las obligaciones, responsabilidades de los transportistas y del usuario (importador).

Es en ese marco en el que el transportista realiza gestiones adicionales a las de su propio giro de trabajo como ser: pagos y trámites documentales (varios) ante la empresa naviera, depósitos por *gate in* en puerto y acciones varias ante otras instituciones relacionadas al proceso de liberación de contenedores. El despliegue de estas gestiones y/o pagos, a nombre del usuario, emerge de los acuerdos internos entre el usuario y el transportista, tema que debería estar respaldado en un contrato formal entre ambos. El transportista no está facultado para poder liberar contenedores, debiendo limitarse solamente a la prestación del servicio de transporte terrestre, esto en el marco del Decreto Supremo 26910 de 3 de enero de 2003 y Decreto Supremo 29819 de 26 de noviembre de 2008.

De la misma manera, se dan situaciones en las cuales el usuario, por razones no especificadas, no inicia gestiones oportunamente para recoger el contenedor el primer día – cuando se trata de un despacho directo, generando inconvenientes en la cadena de liberación y devolución de contenedores. Dicha situación abre una ventana de oportunidad para que el transportista se brinde a realizar servicios adicionales que no están contemplados en los inicialmente especificados, llegando en algún caso a liberar incluso contenedores con agencias navieras no registradas en el país.

III. Objetivos del mapeo.

Objetivo general

Mapear de manera integral el proceso de liberación y devolución de contenedores.

Objetivos específicos

- Identificar los cuellos de botella que pudieran surgir en el proceso de liberación de contenedores, por parte de las entidades gubernamentales.
- Generar una optimización de los procesos fruto del análisis exhaustivo de la operativa.
- Mejorar la trazabilidad en el movimiento de contenedores que facilite el seguimiento y gestión de la carga.

IV. Recolección de datos.

Taller interinstitucional para el mapeo de procesos de liberación de contenedores

Con el objetivo de recabar información de manera primaria, el jueves 14 de agosto de 2025, en instalaciones de la Cámara Nacional de Comercio, se llevó adelante un taller interinstitucional con los actores que intervienen en la liberación de contenedores.

Se organizaron dos mesas de trabajo en las cuales se situaron a los participantes según la institución a la que representan, con el ánimo de contar con un punto de vista integral sobre la problemática planteada, fueron parte de este taller: el Ministerio de Relaciones Exteriores (Viceministerio de Comercio Exterior e Integración), Ministerio de Defensa (Dirección General de Intereses Marítimos / Unidad de Políticas Marítimas), Aduana Nacional, Agencia Estatal de Medicamentos y Tecnologías en Salud (AGEMED), Viceministerio de Transportes, Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B), Viceministerio de Comercio y Logística Interna. Por parte del sector privado intervinieron empresas de *forwarding*, agencias despachantes de aduana e importadores.

Este taller alcanzó importantes resultados que son la esencia fundamental del presente trabajo, proporcionando elementos que ayudan a identificar y entender el proceso que involucra la liberación de contenedores en nuestro país.

Reuniones específicas con instituciones involucradas

Con el ánimo de complementar el presente documento con información más amplia y precisa según la institución y la etapa en la que interviene en todo el proceso, se llevó adelante reuniones específicas con funcionarios de:

- Terminal Puerto Arica (TPA)
- Administración de Servicios Portuarios Bolivia (ASP-B)
- Agencia Despachante de Aduana “LOGADEx”
- Depósitos Aduaneros Bolivianos (DAB)
- Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante
- Cámara Boliviana de Operadores Logísticos (CABOL)
- Mediterranean Shipping Company (MSC)

Definición de mapa de procesos.

Identificación de actores en la liberación de contenedores

En las mesas de trabajo se identificaron los actores que intervienen en el procedimiento de liberación de contenedores.

1. Usuario (importador)

Es la persona o empresa que contrata el servicio de transporte marítimo con la naviera, con base a un contrato de transporte marítimo (Bill of Lading), en virtud del cual hace uso de los contenedores, que son propiedad de la naviera, para el transporte de su mercancía. El usuario solicita la liberación de los contenedores siempre y cuando cumpla con los términos establecidos con el contrato de transporte marítimo, siendo el único que puede hacerlo.

2. Agencia Naviera

Persona jurídica que representa a una o varias compañías o líneas navieras transportadoras de mercancías en contenedores. Para tal efecto, las mismas deberán estar debidamente registradas por la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre del Estado Boliviano, conforme a reglamentación específica.

3. Empresa portuaria

Empresa o persona jurídica que presta servicios directamente relacionados con las operaciones de un puerto, como la carga y descarga de mercancías, almacenamiento, estiba, desestiba, remolque de naves/buques, entre otros. Estos servicios son esenciales para el funcionamiento eficiente de la cadena logística que involucra el transporte marítimo. Se trata directamente de los concesionarios de las terminales portuarias por las que las mercancías de operadores de comercio exterior de Bolivia transitan.

4. Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B)

La Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B) es una Empresa Pública estratégica de Bolivia que tiene como objetivo principal gestionar, promover y facilitar el comercio exterior del país, articulando las importaciones y exportaciones bolivianas a través de puertos nacionales y extranjeros. Sus funciones incluyen la recepción y despacho de mercancía, almacenamiento, supervisión de la carga y la promoción de alianzas para el desarrollo de la logística del comercio exterior, contribuyendo a la economía boliviana.

5. Aduana Nacional

La Aduana Nacional es la institución encargada de vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las fronteras, puertos y aeropuertos del país, intervenir en el tráfico internacional de mercancías para los efectos de la recaudación de los tributos que gravan las mismas y de generar las estadísticas de ese movimiento

6. Transportista terrestre internacional

Persona natural o jurídica que se encarga de trasladar mercaderías por tierra, utilizando para ello medios propios o ajenos y asumiendo el riesgo de dicha operación para entregar el cargamento en su destino, mediante contrato de transporte terrestre con el usuario.

7. Empresa *Forwarder*

Es una empresa o persona que actúa como intermediario en la logística de transporte de mercancías, especialmente en operaciones de importación y exportación. Se encarga de coordinar y gestionar todos los aspectos del transporte, desde la recogida hasta la entrega final, con énfasis en la consolidación y desconsolidación de carga, utilizando su red de contactos y experiencia en transporte nacional e internacional.

8. Entidades emisoras de autorizaciones previas y certificados de importación, específicos.

Son entidades estatales encargadas de controlar la importación y exportación de mercadería mediante la emisión de certificaciones y autorizaciones previas, documentos que son soporte para el despacho aduanero y que son específicos según el tipo de producto a importar o exportar. En el caso de Bolivia, estas entidades son, por ejemplo: el Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (SENASAG), Agencia Estatal de Medicamentos y Tecnologías en Salud (AGEMED), Viceministerio de Comercio y Logística Interna, la Dirección

General de Sustancias Controladas (D.G.S.C.), la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Bosques y Tierra (ABT), entre otros.

9. Despachante de Aduana

El Despachante de Aduana es el auxiliar de la función pública aduanera, como persona natural y profesional, sea que actúe a título propio o como representante legal de una Agencia Despachante de Aduana.

El Despachante de Aduana es responsable solidario e indivisiblemente con su comitente, consignante o consignatario de las mercancías, desde el momento de la aceptación por la Aduana Nacional de la declaración de mercancías, por el pago total de los tributos aduaneros, actualizaciones e intereses correspondientes, multas o sanciones pecuniarias que se deriven de las operaciones aduaneras en las que intervengan.

10. Compañía de Seguros

La actividad aseguradora comprende la otorgación de coberturas y la asunción de riesgos de personas naturales o jurídicas, incluyendo las propias entidades aseguradoras y de todo otro servicio que implique cubrir riesgos y el prepago de servicios de índole similar al seguro.

En ese sentido, la compañía de seguros es la Sociedad Anónima de giro exclusivo en la administración de seguros, autorizada por la Autoridad de Pensiones y Seguros (APS). Comprende las entidades aseguradoras directas, las reaseguradoras y las entidades de prepago.

11. Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante dependiente del Ministerio de Defensa (DGIMFLMM)

De conformidad con el Reglamento de la Ley 165, Ley General de Transporte, en la modalidad de transporte acuático, es la Autoridad Competente Técnica del nivel central del Estado, constituyéndose en la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre responsable de la regulación, control y seguridad de las actividades en el transporte acuático relacionadas con: marina mercante, puertos, muelles, atracaderos y actividades conexas.

12. Viceministerio de Transporte (VMT)

El Viceministerio de Transportes (VMT) es la entidad que propone políticas, planes y regulaciones para el desarrollo de la infraestructura y servicios de transporte en el país, trabajando para la integración nacional e internacional a través de carreteras, ferrovías y vías fluviales. Entre sus funciones está el registro de operadores, la gestión de trámites para el transporte terrestre internacional y la aplicación de normativas viales, con el fin de fomentar el desarrollo económico y social sostenible.

13. Almacenes aduaneros

De manera general, una empresa almacenadora es aquella que se dedica a la gestión y almacenamiento de productos y mercancías para otras empresas. Su función principal es proporcionar un espacio físico y servicios logísticos para recibir, almacenar, proteger y distribuir productos, asegurando que estén disponibles cuando se necesiten. Cuando se trata de

almacenes aduaneros, en el caso de Bolivia, la legislación ha dispuesto que se trate de espacios perfectamente delimitados en puertos, aeropuertos y predios autorizados por la Aduana Nacional como zonas primarias, destinados a las operaciones de desembarque, embarque, movilización o depósitos de las mercancías, oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de la Aduana Nacional. Dichos recintos aduaneros han sido concesionados a dos empresas: Depósitos Aduaneros Bolivianos (DAB) y Almacenera Boliviana S.A. (ALBO S.A.).

Identificación de las funciones de cada actor en la liberación de contenedores

1. Usuario

- Registro ante la Aduana como Operador de Comercio Exterior.
- Empadronamiento en ASP-B.
- Registro ante la Aduana Nacional, Impuestos Nacionales e instancias correspondientes.
- Gestión de permisos y autorizaciones previas ante las autoridades competentes, conforme al tipo de mercancía a importar.
- Firmar un contrato con la Línea naviera y realizar los pagos correspondientes.
- Solicitar a la línea naviera o a su representante, la liberación del contenedor, adjuntando los requisitos necesarios (documentos y pagos), así como realizar la devolución del contenedor vacío.
- Firmar un contrato con la empresa de transporte en el cual se especifiquen las obligaciones y alcances de ambas partes.

2. Agencia Naviera

- Registro y habilitación ante la DGIMFLMM.
- Prestar el servicio de transporte marítimo de puerto de origen a puerto de destino.
- Declarar la información de mercancías transportadas a las autoridades portuarias.
- Recibir y autorizar la solicitud de liberación de contenedores.

3. Empresa portuaria

- Movilización de Carga: Se dedica al movimiento de todo tipo de carga, lo que incluye contenedores, graneles (como minerales o granos), vehículos y otros tipos de mercancías generales.
- Centro Logístico: Sirve como un punto clave para el comercio internacional en la región, facilitando el transporte marítimo de productos hacia y desde cualquier punto geográfico.
- Operaciones Especializadas: Aunque puede ser multipropósito, también se enfoca en ofrecer ventajas específicas para empresas que requieren operación en el puerto.
- Infraestructura Portuaria: Cuenta con instalaciones para la carga y descarga de buques, siendo el conjunto de estas infraestructuras lo que la convierte en una terminal portuaria.

4. ASP-B

- Apertura de solicitud de despacho portuario.
- Intermediación de servicios portuarios.
- Desconsolidación en puerto.
- Liquidación a través de una planilla de gastos portuarios.
- Planificación de despacho de carga.

5. Aduana Nacional

- Inicio de tránsito aduanero, asignando ruta y plazo.
- Control en aduanas de frontera y destino.
- Cierre de tránsito.
- Proceso de nacionalización y levante.

6. Transportista terrestre

- Registro ante el VMT como transportista internacional.
- Registro ante la Aduana Nacional.
- Emite el MIC/DTA.
- Presta el servicio de transporte terrestre desde puerto hasta aduana de destino y después devuelve los contenedores utilizados.

7. Empresa *Forwarder*

- Registro ante las autoridades competentes, de acuerdo al alcance de los servicios prestados a los usuarios.
- Planificación logística: Selecciona el modo de transporte más adecuado (aéreo, marítimo, terrestre) y la ruta más eficiente para optimizar costes, velocidad y fiabilidad.
- Negociación de tarifas: Utiliza su red de contactos con transportistas para conseguir los mejores precios posibles para los envíos de sus clientes.
- Gestión documental: Se encarga de preparar, tramitar y organizar toda la documentación necesaria para el transporte, el despacho aduanero y las normativas internacionales.
- Coordinación de la carga: Organiza la carga y descarga de mercancías, así como su embalaje, etiquetado y estiba para asegurar su protección durante el transporte.
- Servicios de valor añadido: Ofrece servicios complementarios como seguros de mercancías, almacenamiento, asesoramiento aduanero y soluciones logísticas a medida.
- Seguimiento y reporte: Monitoriza los procesos logísticos utilizando Indicadores Clave de Rendimiento (KPIs) y emite informes de rendimiento personalizados para sus clientes.
- Solución de problemas: Maneja imprevistos y problemas que puedan surgir durante el proceso de transporte, ofreciendo soluciones efectivas para garantizar la entrega a tiempo.

8. Entidades emisoras de autorizaciones previas y certificados de importación.

- Emisión de la autorización de acuerdo a su competencia y tipo de mercancía.
- Las entidades encargadas de emitir las certificaciones de importación y autorizaciones previas son, entre otras:
 - ✓ Agencia Estatal de Medicamentos y Tecnologías en Salud (AGEMED)
 - ✓ Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (SENASAG)
 - ✓ Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH)
 - ✓ Dirección General de Sustancias Controladas
 - ✓ Viceministerio de Comercio y Logística Interna

9. Despachante de aduana

- Realiza trámites aduaneros de nacionalización de la mercancía, en representación del usuario ante la Aduana Nacional.
- Gestión de despacho: Gestionan y tramitan todas las diligencias para la importación, exportación y otros regímenes aduaneros, presentando los documentos necesarios ante la autoridad aduanera.
- Asesoramiento: Brindan asesoría a los clientes sobre normativas aduaneras, cambios legales y otras cuestiones relacionadas con el comercio exterior.
- Declaración de mercancías: Se encargan de asegurar la veracidad y exactitud de la información declarada en las declaraciones aduaneras, incluyendo cantidad, calidad y valor de las mercancías.
- Clasificación arancelaria: Realizan la correcta clasificación arancelaria de las mercancías, lo cual es fundamental para la determinación de los impuestos aplicables.
- Liquidación y pago de tributos: Liquidan y pagan los impuestos y aranceles aduaneros en nombre del cliente, asumiendo también la responsabilidad solidaria por dichos pagos y posibles sanciones.
- Gestión documental: Se encargan de la expedición, obtención y custodia de todos los documentos necesarios para el despacho aduanero, como certificados de origen.
- Logística: Coordinan y realizan la logística necesaria con transportistas, almacenes y otros agentes para asegurar el flujo de mercancías.
- Control y cumplimiento: Verifican y aseguran que el importador o exportador cumpla con todas las regulaciones y restricciones no arancelarias.
- Representación: Actúan como representante de la empresa ante la aduana, suscribiendo las declaraciones aduaneras con su número de licencia y firmando por cuenta de terceros.

10. Compañía de seguros

- Emite la Póliza de acuerdo al requerimiento del usuario. Cubre los riesgos asociados al transporte de carga en contenedores dentro del territorio boliviano

11. Almacenes aduaneros

- Servicio de Almacenaje: Comprende todas aquellas actividades que se realizan sobre las mercancías que se encuentren sometidas a las modalidades de Depósito de Aduana, Depósito Temporal, Depósito Transitorio o Depósito Especial establecidas en la Ley General de Aduanas y su Reglamento, así como también sobre las mercancías incautadas.
- Servicio Logístico: Son todas las actividades realizadas en Recintos Aduaneros, Depósito Transitorio o especial, que comprenden la recepción, descarga, carga, entrega de mercancías y otras necesarias para la aplicación de regímenes aduaneros, excepto para el Tránsito Aduanero.
- Servicio de Asistencia al Control de Tránsitos: Comprende toda actividad realizada en el Recinto Aduanero ubicado en lugares de ingreso y salida de mercancías al y del territorio aduanero nacional, que tienen como objetivo asistir a la administración aduanera en la función del control de tránsito aduanero en el ingreso y salida de medio de transporte.

12. Dirección General de Intereses Marítimos y Fluviales y de Marina Mercante (DGIMFLMM)

- Promover el desarrollo de los intereses, Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante.
- Registro y habilitación de Líneas Navieras, Agencias Navieras, *Forwarders*, *Brokers* y otras sociedades relacionadas con la actividad naviero-mercante.
- Registro y habilitación de Puertos, Muelles y atracaderos.

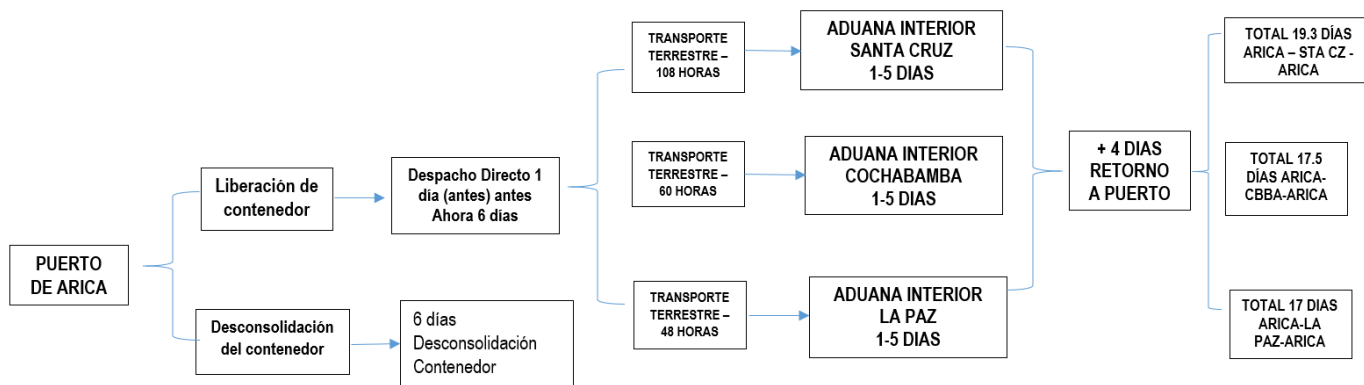
Identificación del proceso de liberación de contenedores con actores intervinientes y tiempos.

De manera resumida y considerando las entrevistas realizadas con cada uno de los actores de la cadena de liberación y devolución de contenedores, los cuales brindaron datos promedio de los tiempos que actualmente toman cada uno de los pasos involucrados en todo el proceso, se presentan los siguientes resultados:

TIEMPOS ESTIMADOS PARA LA DEVOLUCIÓN DEL CONTENEDOR

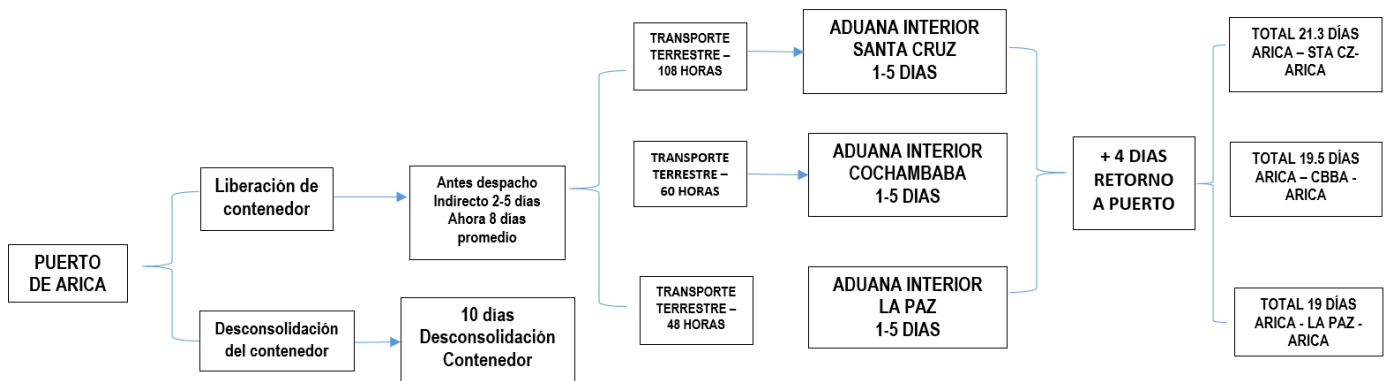
DESPACHO DIRECTO

1. Antes de la llegada del buque a puerto el usuario debe solicitar la liberación del contenedor ante la naviera.
2. Cuando el buque llega a puerto y empieza el plazo convenido entre la naviera y el usuario, la primera entidad que interviene es la ASP-B que en condiciones normales demora 1 día para el matizado, trámites administrativos y despacho del Contenedor. Debido a que hay casos en los que se requiere realizar desconsolidación se puede considerar un plazo máximo de 6 días.
3. La Aduana otorga plazos para el tránsito de contenedores a cualquier punto de Bolivia, tomando en cuenta los casos de los departamentos más importantes (troncales). En ese sentido, se cuenta con tiempos previstos tomando el máximo tiempo en cada etapa.
4. El tiempo para la desconsolidación en Aduana Interior puede variar según el tipo de carga de 1 a 5 días. En ese sentido, para el cuadro desplegado a continuación, se consideró el tiempo máximo que es de 5 días.
5. Para el retorno al puerto de origen se considera 12 horas menos porque el Contenedor está vacío.

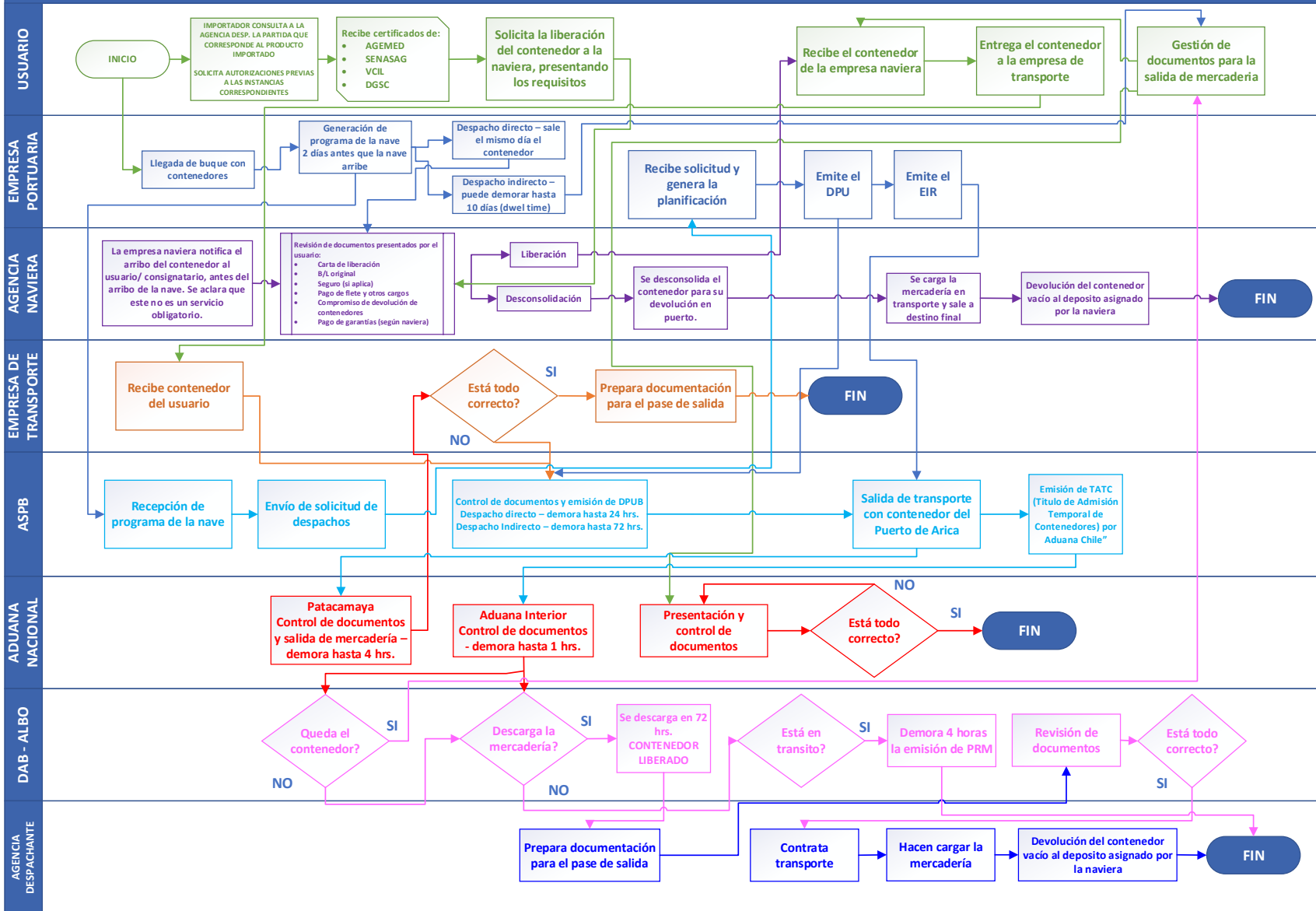


DESPACHO INDIRECTO

1. Antes de la llegada del buque a puerto el usuario debe solicitar la liberación del contenedor ante la naviera.
2. Cuando el buque llega a puerto se descarga el contenedor y en esta modalidad el contenedor ingresa a los depósitos o almacenes de los puertos, en condiciones normales se tenía un plazo promedio para que el usuario empiece el transporte a partir del día 2 a 5, razón por la cual se considerará 8 días, ya que el contenedor se encuentra matrizado por parte de la ASP-B y listo para iniciar su transporte a Bolivia.
3. La Aduana otorga plazos para el tránsito de contenedores a cualquier punto de Bolivia, tomando en cuenta los casos de los departamentos más importantes (troncales). En ese sentido, se cuenta con tiempos previstos tomando el máximo tiempo en cada etapa.
4. El tiempo para la desconsolidación en Aduana Interior puede variar según el tipo de carga de 1 a 5 días. En ese sentido, para el cuadro mostrado a continuación se consideró el tiempo máximo que es de 5 días.
5. Para el retorno al puerto de origen se considera 12 horas menos, porque el Contenedor está vacío.



MAPEO DE PROCESOS PARA LA LIBERACIÓN DE CONTENEDORES



V. Conclusiones y recomendaciones.

Conclusiones

- Conforme a los datos presentados en el documento y obtenidos de fuente oficial, los puertos chilenos siguen siendo los canales más importantes para las operaciones de comercio internacional de Bolivia, tanto para las importaciones como para las exportaciones, razón por la cual trabajar de manera conjunta en proyectos de carácter bilateral que optimicen los tiempos de manejo de carga que se encuentre contenedorizada es altamente conveniente y estratégico para nuestro país.
- Debido al contacto directo que tiene con importadores y exportadores, es fundamental el trabajo del Agente Despachante de Aduana en cuanto a la transmisión de información y orientación al usuario en especial para el correcto uso de los contenedores, pero también para la gestión documental eficiente y la asignación adecuada de posiciones arancelarias.
- Los usuarios deben estar debidamente informados sobre el registro y permiso de operaciones que proporciona la DGIMFMM como Autoridad Marítima en su sitio web, lo cual incluye a las líneas navieras, agentes navieros, forwarders, brokers y otras sociedades de la actividad naviero mercante que están registrados y habilitados en Bolivia.
- Las condiciones en que la naviera pone a disposición de sus clientes (usuarios) los contenedores se encuentran claramente estipuladas en los contratos de transporte marítimo internacional, los cuales se materializan a través del Bill of Lading (Conocimiento de embarque). Vale la pena recordar que este último documento constituye título legal y vinculante en el comercio internacional y define, junto a la propuesta comercial de los servicios prestados, los derechos y obligaciones de las partes, incluyendo el uso temporal de los contenedores.
- La naviera no impone ni cobra sanciones a sus clientes, lo que se aplica son cargos por demora (sobrestadías) que constituyen un resarcimiento pactado contractualmente, derivado del incumplimiento del usuario en la devolución de los contenedores dentro del plazo acordado al momento de contratar el servicio. Dichos cargos son exigibles únicamente al usuario que suscribe el contrato de transporte marítimo, nunca a terceros (transportistas).
- Luego de plantear las diferentes alternativas para la liberación y devolución de contenedores se ha establecido que (bajo el supuesto que no acontezcan problemas en puerto, ASP-B, carretera o aduana interior) el tiempo que se necesita para devolver un contenedor fluctúa entre 6 y 21 días, dependiendo de la operación logística que la empresa va a implementar. Si las condiciones extraordinarias que la economía boliviana está experimentando actualmente, mejoraran, se podría reducir los días para la devolución de contenedores.

Recomendaciones

- Iniciar un trabajo de coordinación con el nuevo gobierno nacional para que sus instituciones adopten plenamente principios de facilitación del comercio, pudiendo generar un comité u otros escenarios de coordinación público-privada además de normativa que respalden las conclusiones del mapeo, considerando los puntos de vista de los actores involucrados.

- En el marco de las acciones de corto y mediano plazo que implementará el nuevo gobierno nacional, es preciso hacer notar y realizar gestiones para que los surtidores de frontera cuenten con combustible suficiente para abastecer a los medios de transporte internacional bolivianos a fin de evitar que los camiones requieran trasladarse a ciudades dentro del territorio nacional en medio de operaciones de transporte.
- En el caso de que se proceda con la implementación de la plataforma de control de contenedores propuesta en el presente documento, es necesario generar un reglamento de funcionamiento interno que pueda brindar lineamientos claros en el manejo de los contenedores.
- Fuera de ello, si se llegara a avanzar en la conformación de la instancia de coordinación público-privada, la misma podría gestionar recursos de la cooperación internacional para el diseño, proyección e implementación de la plataforma de control de contenedores.
- Independientemente de los avances que se produzcan en otros ámbitos, es importante que se incorpore la práctica de generar y suscribir contratos de transporte entre el usuario (importador/exportador) y el Transportista Terrestre Internacional, para evitar responsabilidades, distorsiones y reclamos en torno a funciones que no competen al transportista.
- Es preciso revisar los procesos operativos de las entidades públicas involucradas en el manejo de la carga boliviana, debido a que se podrían optimizar tiempos y reducir costos innecesarios para los operadores formales nacionales.
- Se recomienda contar con una herramienta informática (plataforma de control – aplicación web) que pueda asistir en el control del movimiento de los contenedores a nivel nacional, que mida tiempos, replique alertas y haga un seguimiento permanente para contar con datos en tiempo real y poder definir acciones de mejora continua.
- Es importante que los usuarios tomen conciencia sobre el alcance de las funciones y responsabilidades que tienen las empresas de transporte a fin de no distorsionar el flujo normal de operaciones de comercio internacional, en cuanto a la liberación y devolución de contenedores. Esto también alcanza a las mismas empresas de transporte, que a veces no están plenamente conscientes de la relevancia de su papel.