

Dirección de Gestión de Aduanas

Estudio de tiempos de
desaduanamiento 2023



15 MARZO

DIAN

Subdirección de Operación Aduanera

Subdirección de Servicios y Facilitación al Comercio

Exterior



Estudio de Tiempos de Despacho

Introducción

Teniendo en cuenta los compromisos que el país adquirió con los países de la Alianza del Pacífico y con la Organización Mundial de Aduanas, OMA, la DIAN, en conjunto con el sector privado y las demás autoridades de control de la cadena logística de comercio exterior, desde el primer semestre del año 2018 viene realizando el estudio de tiempos de despacho bajo la metodología OMA TRS (Time Release Study), con el objetivo de contar con una línea base de tiempos de importación y exportación para posteriormente evaluar los impactos de los cambios normativos y de las diferentes estrategias de facilitación implementadas, así como poder identificar las debilidades, limitaciones y demoras en los procedimientos de comercio exterior.

El presente informe tiene como finalidad presentar los resultados obtenidos en el estudio de tiempos de despacho que se adelantó para los regímenes de importación y exportación vigentes en el Decreto 1165 de 2019, así como evidenciar las principales circunstancias que generan demoras o cuellos de botella en la operación.

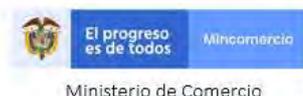
Objetivos

1. Medir el tiempo promedio requerido para el despacho de las mercancías de importación, desde el aviso de llegada del medio de transporte, hasta el levante de la mercancía.
2. Medir el tiempo promedio requerido para el despacho de las mercancías de exportación, desde la presentación de la solicitud de autorización de embarque, hasta el embarque de la mercancía en el medio de transporte
3. Medir el tiempo promedio que demanda cada una de las actividades del proceso de despacho de importación y exportación.
4. Identificar la incidencia que tiene cada uno de los actores de la cadena logística de comercio exterior en los tiempos de despacho de mercancías.
5. Identificar las debilidades, limitaciones y demoras en los procesos de importación y exportación.
6. Presentar recomendaciones para reducir los tiempos de despacho de las mercancías
7. Actualizar la medición establecida como línea base de tiempos de despacho de mercancías de importación y exportación en el año 2023.
8. Establecer el impacto de la pandemia en los tiempos de despacho de las mercancías

Equipo de Trabajo

El equipo de trabajo que se conformó para adelantar el estudio de tiempos de despacho en importación y exportación contó con la participación de todas las autoridades de control, las entidades del sector público que promueven la facilitación del comercio y el sector privado en cabeza de las agremiaciones que agrupan a los principales actores de la cadena logística de comercio exterior.

Autoridades de Control:



Otras Entidades Públicas:



Sector Privado:



Alcance

El Estudio de Tiempo de Despacho de mercancías se realizó en los regímenes aduaneros de importación y exportación que se encuentran establecidos en el Decreto 1165 de 2019 y en la Resolución reglamentaria 46 de 2019, y sus modificaciones

Alcance para el régimen de importación:

Los puntos de medición que fueron determinados por el equipo de trabajo son los que se muestran en la siguiente figura:

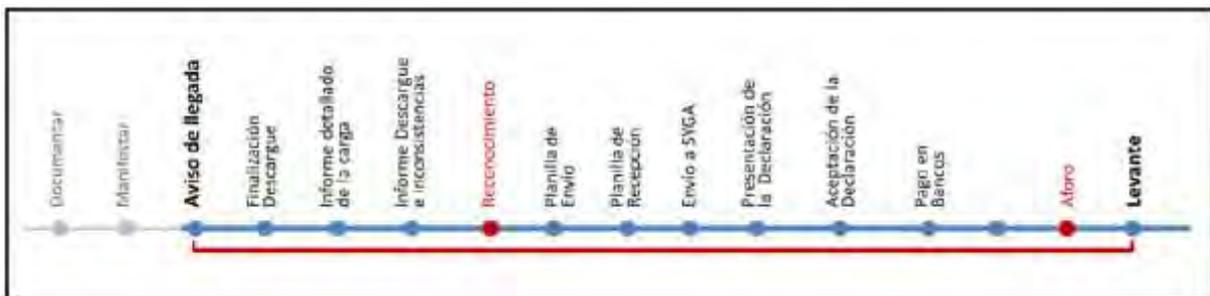


Figura 1. Alcance de la medición en importaciones

En este sentido, la medición del tiempo de despacho de mercancías en importación contempla las actividades que se desarrollan entre la presentación del Aviso de Llegada del medio de transporte por parte del transportador internacional, y el Levante de la mercancía por parte de la autoridad aduanera.

Igualmente, dadas las distintas características que se pueden contemplar en la importación de una mercancía, tales como, disposición de la mercancía, tipo de declaración, modalidad de importación, modo de transporte y tipo de carga, el alcance del estudio para las mercancías importadas, según la declaración de importación, se limitó a lo siguiente:

Disposición de las mercancías (Lugar de desaduanamiento):

- Ingreso a depósito: Se refiere a las mercancías que se destinan a un depósito, a la espera de la presentación de la declaración de importación para realizar el desaduanamiento. De acuerdo a la normatividad vigente, las mercancías pueden permanecer en un depósito hasta por un (1) mes contado desde la llegada de la mercancía al TAN, prorrogable por otro mes.
- Entrega en lugar de arribo (Descargue directo): Se refiere a las mercancías que se encuentran en el lugar de arribo (aeropuerto o terminal portuario), y que serán desaduanadas en dicho lugar con la presentación de la declaración de importación. De acuerdo a la normatividad vigente, las mercancías pueden ser desaduanadas en el lugar de arribo, dentro del día hábil siguiente a la presentación del informe de descargue e inconsistencias de la mercancía en el aeropuerto, o dentro de los cuatro (4) días hábiles siguientes a la presentación del informe de descargue e inconsistencias de la mercancía en el terminal portuario.

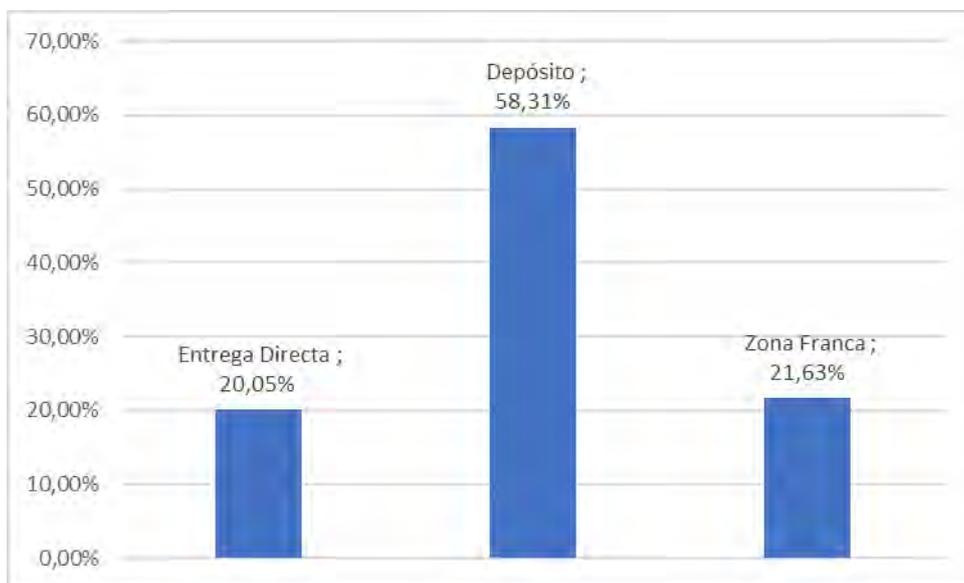


Figura 2. Participación porcentual de los lugares de desaduanamiento histórico desde el año 2017 al 2023

Particularmente, respecto a la disposición de las mercancías, el estudio tuvo en cuenta todas las declaraciones de importación de mercancías que se desaduanan en depósito, correspondiente al 58.31% de las declaraciones, y las que se desaduanan en mismo lugar de arribo, que corresponden al 20.05%, es de aclarar que inicialmente el desaduanamiento en lugar de arribo es de un 50% pero debe ser llevado a depósito por problemas de pagos por parte del importador o demoras en el proceso administrativo por parte de las agencias de aduanas.

No se contemplaron las mercancías que van destinadas a Zona Franca, ni las que fueron sometidas previamente al régimen de tránsito.

Tipos de Declaración de Importación:

- Inicial: Se refiere a la declaración de importación que se presenta por primera vez y después de que las mercancías ya se encuentran en el Territorio Aduanero Nacional (TAN), y que han cumplido con todas las formalidades de la etapa de carga.
- Anticipada: Se refiere a la declaración de importación que se presenta antes de la llegada de la mercancía al Territorio Aduanero Nacional (TAN)

Porcentualmente, la participación a nivel nacional de los tipos de declaración de importación es la siguiente:

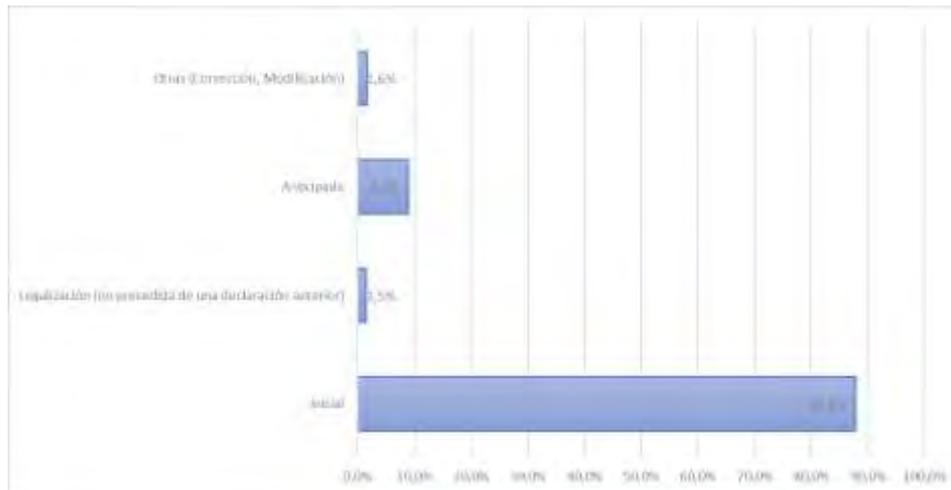


Figura 3. Participación porcentual de los tipos de declaración histórica desde el año 2017 al 2023

Así las cosas, respecto al tipo de declaración, el estudio contempla el 97% de los tipos de declaración de importación que se presentan anualmente y descarta las declaraciones de corrección, modificación y legalización.

Modalidades de Importación:

Ordinaria C1: Se refiere a la importación de mercancías destinadas al consumo y que no están precedidas de otra modalidad de importación.

De esta manera se excluyen del estudio las siguientes modalidades de importación:

- C2 - Operaciones precedidas de una introducción a zona franca comercial o industrial.
- C3 - Operaciones precedidas de una importación temporal a corto plazo para reexportación en el mismo estado, o a largo plazo o para importaciones con franquicia.
- C4 - Operaciones precedidas de una importación para transformación o ensamble.
- C5 - Operaciones precedidas de una importación temporal para perfeccionamiento activo.
- C6 - Operaciones precedidas de una exportación.
- C7 - Importación de menaje doméstico
- S1 - Importación temporal para reexportación en el mismo estado y la importación para transformación o ensamble.
- S2 - Importación temporal para reexportación en el mismo estado y la importación para transformación o ensamble, precedida de una introducción a zona franca.
- S3 - Importación temporal de largo plazo para reexportación en el mismo estado precedida de una importación temporal de corto plazo para reexportación en el mismo estado.

Frente a las modalidades de importación, el estudio contempla el 77% de las declaraciones de importación que corresponden a la modalidad de importación ordinaria.

Modo de Transporte:

- Aéreo: Se refiere a la importación de mercancías que ingresaron a través de un medio de transporte aéreo y que, para efectos del estudio, serán desaduanadas en la jurisdicción por la cual ingresaron.
- Marítimo: Se refiere a la importación de mercancías que ingresaron a través de medios de transporte marítimos y que, para efectos del estudio, serán desaduanadas en la jurisdicción por la cual ingresaron.
- Terrestre: Se refiere a la importación de mercancías que ingresaron a través de medios de transporte terrestre y que, para efectos del estudio, serán desaduanadas en la jurisdicción por la cual ingresaron.

La participación de los distintos modos de transporte por los que ingresa la mercancía a nivel nacional, de acuerdo con la presentación de las declaraciones de importación, se reflejan en la siguiente gráfica:



Figura 4. Participación porcentual de los modos de transporte histórico desde el año 2017 al 2023

El estudio de tiempos en importación no tuvo en cuenta los modos de transporte fluvial, ni de instalaciones fijas (tuberías, redes, etc). En la medición se está contemplando los modos de transporte aéreo, marítimo y terrestre que corresponden al 99% de las importaciones a nivel nacional.

Tipo de Carga (Para fines del estudio):

- Carga suelta: Este tipo de carga se refiere a las mercancías que se encuentran amparadas en un documento de transporte hijo o directo, cuya negociación de transporte es LCL (Less than Container Load). Para el caso del modo de transporte aéreo, todas las declaraciones de importación se tomaron como carga suelta. Para el caso del modo de transporte marítimo, la carga suelta se tomó como los envíos que no son suficientes para llenar un contenedor estándar.
- Contenerizada: Este tipo de carga se refiere a las mercancías que se encuentran amparadas en un documento de transporte hijo o directo, cuya negociación de transporte es FCL (Full Container Load). Para el caso del modo de transporte marítimo, solamente se tomaron las declaraciones de importación cuyo documento de transporte se refería a FCL.

El estudio de tiempos en importación no tuvo en cuenta los tipos de carga a granel, que viaja por sus propios medios, ni en grandes volúmenes. La siguiente figura muestra en términos de peso bruto y de cantidad de bultos, el porcentaje de mercancías por cada tipo de carga.

Lugares en los que se desarrolló el estudio

El proceso misional de Operación Aduanera, responsable por la facilitación y control previo y simultáneo de las operaciones de importación de mercancías al país, cuenta con 26 Direcciones Seccionales de Aduanas en todo el territorio nacional, distribuidas como se muestra en la siguiente figura:

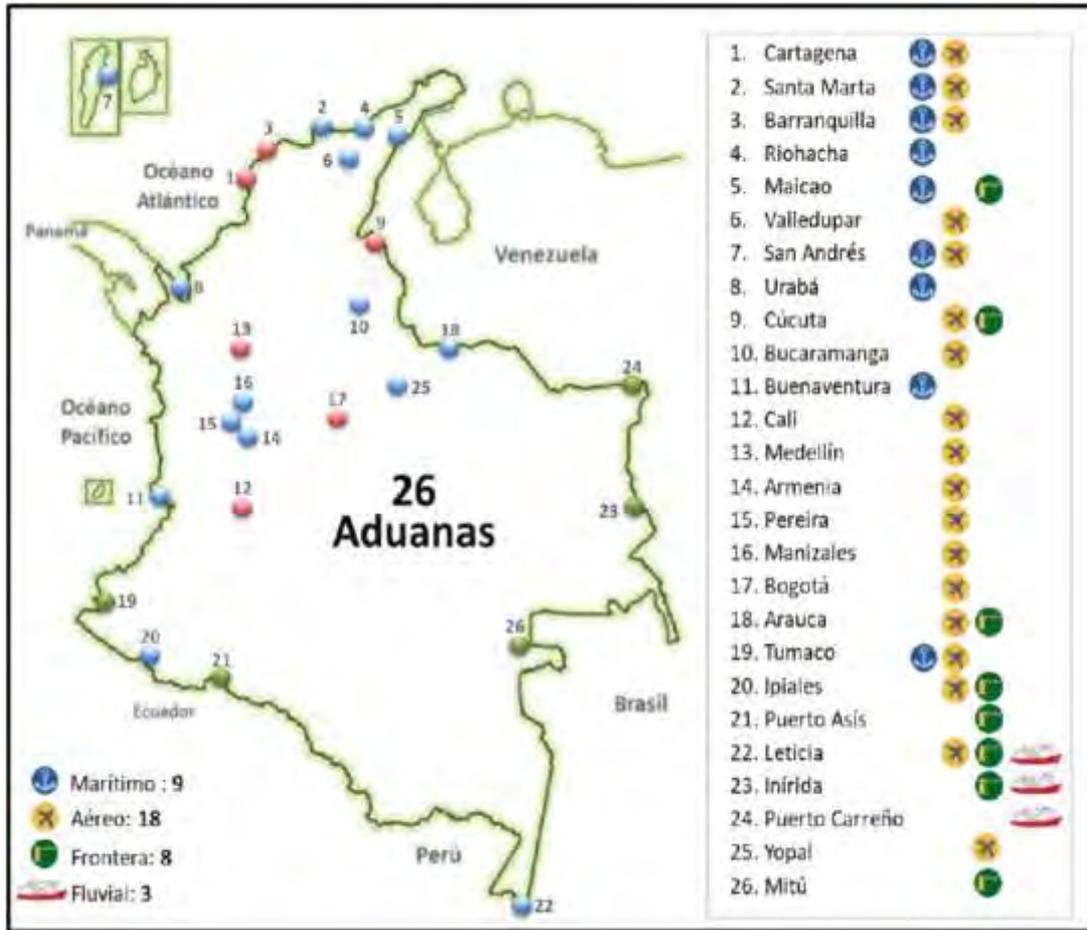


Figura 5. Direcciones Seccionales de Aduanas con Operación Aduanera

De acuerdo al volumen de operaciones de importación que atiende cada una de las Direcciones Seccionales de Aduanas, el equipo de trabajo realizó un análisis para identificar las principales aduanas del país, con el fin de determinar en cuáles de ellas se adelantaría el Estudio de Tiempos de Despacho, teniendo en cuenta el alcance definido para el mismo. Como resultado del análisis de la información se obtuvo lo siguiente:

Total 2017 a 2023		
No. de declaraciones	Peso bruto (Ton)	Peso neto (Ton)
20.660.728	186.701.270	183.343.726

Figura 6. Carga que ingresa anualmente a Nivel Nacional histórico desde el año 2017 al 2023

Durante este periodo ingresaron al país 186.7 millones de toneladas en mercancías a través de cada uno de los lugares habilitados que se encuentran bajo la jurisdicción de las 26 Direcciones Seccionales de Aduanas, La participación de cada aduana en el volumen de carga se puede observar en la siguiente figura:

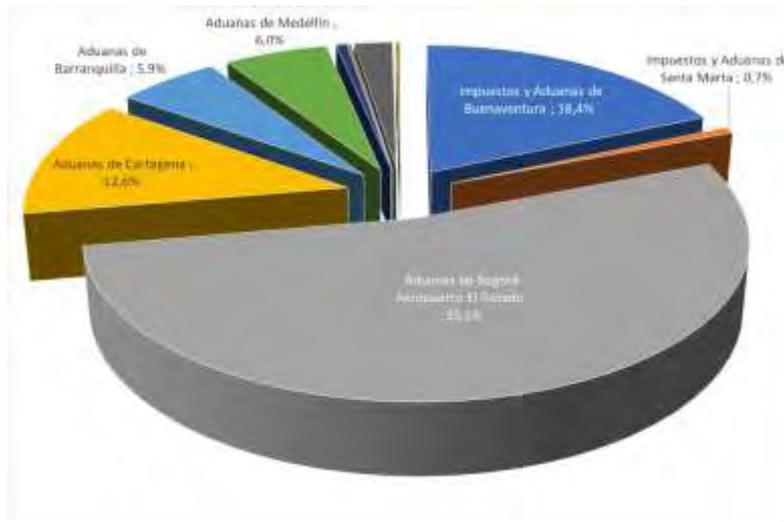


Figura 7. Participación de las Direcciones Seccionales en la carga de ingreso histórico desde el año 2017 al 2023

De esta forma se puede concluir que en términos de volumen de la carga de ingreso (cantidad de operaciones), las principales aduanas que reciben mercancías son Bogotá 53.1, Cartagena (12.6%), Buenaventura (18.4%), y Barranquilla (5.9%), aduanas marítimas que representan el 94% del peso de toda la carga que ingresa al país.

Igualmente se evaluaron las variables de cantidad de operaciones, valor de las mercancías y peso neto, encontrando que adicionalmente a las 4 aduanas mencionadas anteriormente, la aduana de Bogotá es el lugar por el cual se tramitan el 47% de las declaraciones de importación y el 25% de su valor. En la figura 10 se representa los valores FOB de participación de las aduanas de Cartagena, Buenaventura, Santa Marta, Barranquilla y Bogotá, en las importaciones del país en términos de cantidad de operaciones, valor y peso neto.

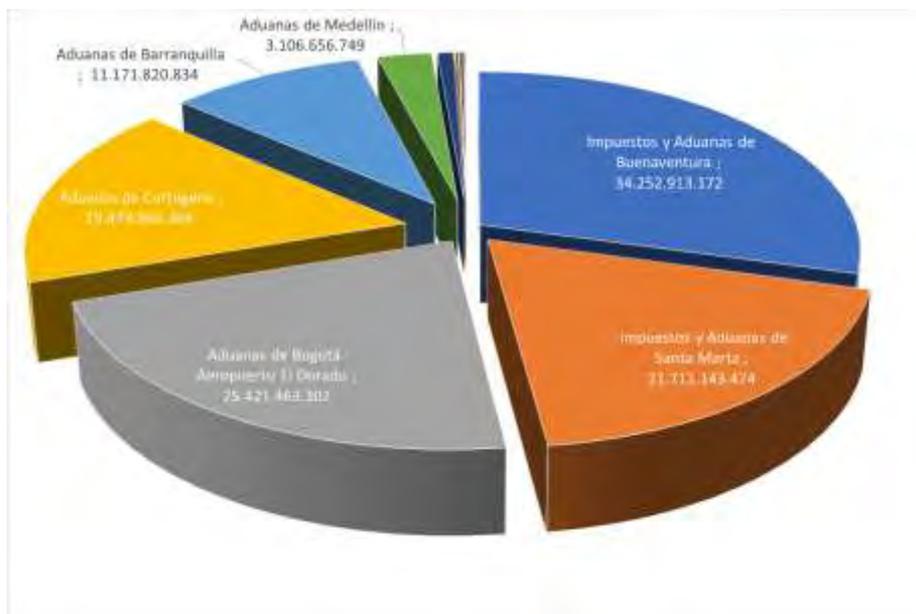


Figura 8. Participación de las 5 principales Aduanas en las importaciones histórico desde el año 2017 al 2023

Con base en esta información, se determinó que las 5 principales aduanas del país en el régimen de importación son Cartagena, Buenaventura, Santa Marta, Barranquilla y Bogotá, que representan entre ellas el 87% de las operaciones de importación, el 90% del valor de las mercancías y el 95% del peso neto.

Dentro de estas 5 aduanas, y con el fin de focalizar el lugar en el que se adelantó el estudio de tiempos según el alcance definido, el equipo de trabajo determinó que para el régimen de importación como aduana marítima se tomaría a Buenaventura, aduana que tramita el 14% de las importaciones, y para el modo de transporte aéreo la

aduana de Bogotá, que tramita el 47% de las importaciones. En total el estudio de tiempos de despacho para el régimen de importación se realizará en las dos seccionales de aduanas mencionadas anteriormente, las cuales reciben el 61% de las declaraciones de importación que se presentan a nivel nacional.

Respecto a los lugares habilitados para el ingreso de mercancías en la jurisdicción de esas aduanas, el estudio se focalizó en la recolección de datos y observación de las operaciones en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura y en el Aeropuerto Internacional El Dorado (Bogotá)

Alcance para el régimen de exportación:

Los puntos de medición que fueron determinados por el equipo de trabajo son los que se muestran en la siguiente figura:

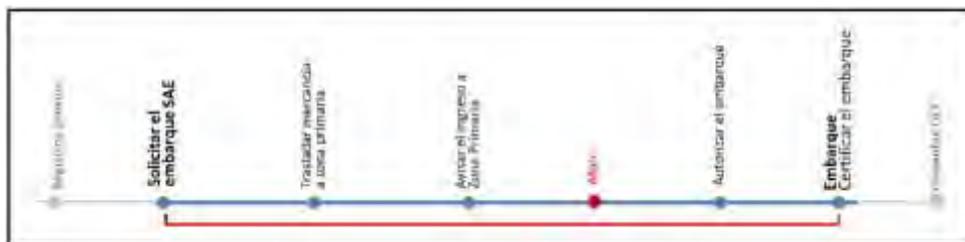


Figura 9. Alcance de la medición en exportaciones

En este sentido, la medición del tiempo de despacho de mercancías en exportación contempla las actividades que se desarrollan entre la presentación de la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE) por parte del declarante o exportador, y el Embarque de la mercancía que certifica el transportador internacional.

El alcance del estudio para las mercancías exportadas, según las características de la Solicitud de Autorización de Embarque, se limitó a lo siguiente:

Régimen de Exportación

- Definitiva: Se refiere a la salida de mercancías nacionales o nacionalizadas, del territorio aduanero nacional para su uso o consumo definitivo en otro país.

Porcentualmente, la participación a nivel nacional de los regímenes de exportación es la siguiente:



Figura 10. Participación porcentual de los regímenes de exportación

Respecto al régimen de exportación, el estudio contempló el 97,7% de las SAE de exportación definitiva, y descarta los regímenes de exportación temporal y de reexportación.

Tipos de Embarque

- Embarque Único: Se refiere a la salida de mercancías en que la operación de cargue se hace en un único embarque y con un único documento de transporte.
- Embarque Fraccionado: Se refiere a la salida de mercancías en diferentes envíos y con diferentes documentos de transporte. Para el estudio en cuestión, cada embarque fraccionado se tomó como un embarque único.

La participación porcentual a nivel nacional de los tipos de embarque se presenta en la siguiente figura:



Figura 11. Participación porcentual en los tipos de embarque

Frente a los tipos de embarque, el estudio contemplo la totalidad de ellos.

Clases de Datos

- Definitivos al Embarque: Se refiere a las Solicitudes de Autorización de Embarque en las que los datos suministrados por el exportador son definitivos al momento del embarque de la mercancía
- Provisionales: Se refiere a las Solicitudes de Autorización de Embarque en las que los datos suministrados por el exportador son provisionales, en razón a la naturaleza, características físicas o químicas o circunstancias inherentes a la comercialización de la mercancía.



Figura 12. Participación porcentual en los tipos de datos

Frente a la clase de datos, el estudio contemplo la totalidad de ellos.

Modo de Transporte:

- Aéreo: Se refiere a la exportación de mercancías que salieron a través de un medio de transporte aéreo.
- Marítimo: Se refiere a la exportación de mercancías que salieron a través de medios de transporte marítimos.
- Terrestre: Se refiere a la exportación de mercancías que salieron a través de medios de transporte terrestres por los diferentes pasos de frontera autorizados.

La participación de los distintos modos de transporte por los que se exporta la mercancía a nivel nacional, de acuerdo a la presentación de las SAE, se reflejan en la siguiente gráfica:



Figura 13. Participación porcentual de los modos de transporte

El estudio de tiempos en exportación no tuvo en cuenta los modos de transporte terrestre, fluvial, ni de instalaciones fijas (tuberías, redes, etc). Así las cosas, en la medición se está contemplando los modos de transporte aéreo y marítimo que corresponden al 89% de las exportaciones a nivel nacional.

Tipo de Carga (Para fines del estudio):

- Carga suelta: Este tipo de carga se refiere a las mercancías que se encuentran amparadas en un documento de transporte hijo o directo, cuya negociación de transporte es LCL (Less than Container Load). Para el caso del modo de transporte aéreo, las SAE se tomaron como carga suelta. Para el caso del modo de transporte marítimo, la carga suelta se tomó como los envíos que no son suficientes para llenar un contenedor estándar.
- Contenerizada: Este tipo de carga se refiere a las mercancías que se encuentran amparadas en un documento de transporte hijo o directo, cuya negociación de transporte es FCL (Full Container Load). Para el caso del modo de transporte marítimo, solamente se tomaron las SAE cuyo documento de transporte se refería a FCL.

El estudio de tiempos en exportación no tuvo en cuenta los tipos de carga a granel, que viaja por sus propios medios, ni en grandes volúmenes.

Lugares en los que se desarrolló el estudio

De acuerdo al volumen de operaciones de exportación que atiende cada una de las Direcciones Seccionales de Aduanas, el equipo de trabajo realizó un análisis para identificar las principales aduanas del país, con el fin de determinar en cuáles de ellas se adelantaría el Estudio de Tiempos de Despacho, teniendo en cuenta el alcance definido para el mismo.



Figura 14. Participación de las Direcciones Seccionales en la carga de salida

De esta forma se puede concluir que en términos de volumen de la carga de salida (peso bruto), las principales aduanas que despachan mercancías son Cartagena (37%), Santa Marta (31%), Riohacha (24% Cerrejón), Buenaventura (2,4%) y Barranquilla (2,3%), aduanas marítimas que representan el 97% del peso de toda la carga que sale del país.

Igualmente se evaluaron las variables de cantidad de operaciones, valor de las mercancías y peso neto, encontrando que adicionalmente a las 4 aduanas mencionadas anteriormente, la aduana de Bogotá es el lugar por el cual se tramitan el 36% de los documentos de exportación y el 7% de su valor. En la figura 18 se representa el porcentaje de participación de las aduanas de Cartagena, Santa Marta, Riohacha, Buenaventura, Barranquilla y Bogotá, en las exportaciones del país en términos de cantidad de operaciones, valor y peso neto.

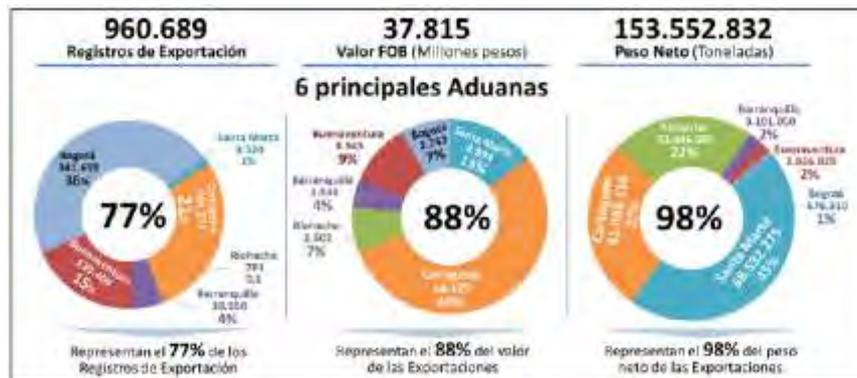


Figura 15. Participación de las 6 principales Aduanas en las exportaciones

Con base en esta información, se determinó que las 6 principales aduanas del país en el régimen de exportación son Cartagena, Santa Marta, Riohacha, Buenaventura, Barranquilla y Bogotá, que representan entre ellas el 77% de las operaciones de importación, el 88% del valor de las mercancías y el 98% del peso neto.

Dentro de estas 6 aduanas, y con el fin de focalizar el lugar en el que se adelantó el estudio de tiempos según el alcance definido, el equipo de trabajo determinó que para el régimen de exportación como aduana marítima se tomaría a Cartagena, aduana que tramita el 21% de las importaciones, y para el modo de transporte aéreo la aduana de Bogotá, que tramita el 36% de las exportaciones. En total el estudio de tiempos de despacho para el régimen de exportación se realizará en las dos seccionales de aduanas mencionadas anteriormente, las cuales despachan el 57% de las exportaciones que se presentan a nivel nacional.

Respecto a los lugares habilitados para la salida de mercancías en la jurisdicción de esas aduanas, el estudio se focalizó en la recolección de datos y observación de las operaciones en la Sociedad Portuaria de Cartagena, la Terminal de Contenedores de Cartagena (Contecar) y en el Aeropuerto Internacional El Dorado (Bogotá)

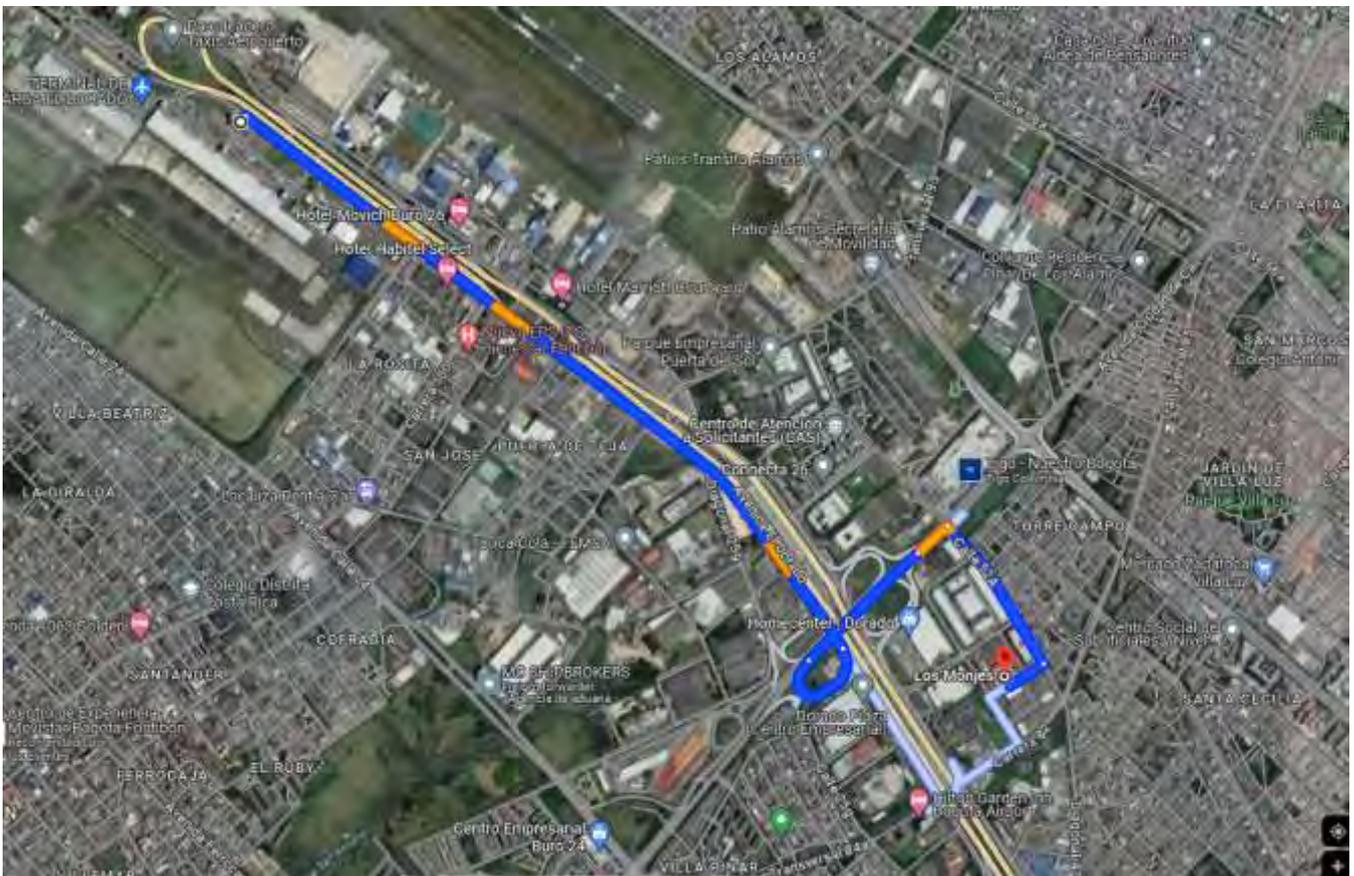
Análisis

En este capítulo se presentan los resultados de la medición del tiempo de despacho de mercancías en los procesos de importación y exportación en los modos de transporte aéreo, marítimo y terrestre.

Para un mayor entendimiento, las mediciones se separaron por etapas del proceso y se identificaron los actores que intervienen en cada una de ellas.

Régimen de importación

IMPORTACION AEREO BOGOTA



Como se mencionó en el capítulo de metodología, el estudio de tiempos de despacho de mercancías en importación para el modo de transporte aéreo se realizó en la Dirección Seccional de Aduanas de Bogotá.

La información recolectada de los sistemas informáticos de importación permitió realizar la medición del tiempo de despacho a 73.314 declaraciones de importación, desde la llegada de la mercancía al territorio aduanero nacional, hasta el levante de la misma.

A partir de la evaluación de esta información, y de acuerdo al tipo de declaración y lugar de desaduanamiento, en términos generales los tiempos que se midieron se enmarcaron en los siguientes puntos:

1. Tiempo promedio transcurrido entre presentar el aviso de llegada del medio de transporte y finalizar el descargo.

2. Tiempo promedio transcurrido entre finalizar el descargue y presentar el informe de descargue e inconsistencias.
3. Tiempo promedio transcurrido entre presentar el informe de descargue e inconsistencias y realizar el reconocimiento físico por parte de la autoridad aduanera.
4. Tiempo promedio transcurrido entre presentar el informe de descargue e inconsistencias y el envío de la mercancía a un depósito.
5. Tiempo promedio transcurrido entre el envío de la mercancía a un depósito y la recepción de la mercancía en el depósito.
6. Tiempo promedio transcurrido entre la recepción de la mercancía en el depósito y la presentación de la declaración de importación.
7. Tiempo promedio transcurrido entre la presentación de la declaración de importación y la presentación de la declaración de importación en los bancos.
8. Tiempo promedio transcurrido entre la presentación de la declaración de importación en los bancos y la solicitud de levante a la autoridad aduanera por parte del declarante.
9. Tiempo promedio transcurrido entre la solicitud de levante y el levante de la mercancía por parte de la autoridad aduanera. Con inspección y con levante automático.
10. Tiempo promedio transcurrido entre la solicitud de levante y el levante de la mercancía por parte de la autoridad aduanera. Con inspección.
11. Tiempo promedio transcurrido entre presentar el aviso de llegada del medio de transporte y el levante de la mercancía por parte de la autoridad aduanera

De acuerdo al tipo de declaración y al lugar en el que se hace el desaduanamiento de la mercancía, los grupos en los que se clasificó la medición fueron los siguientes:

- A. Declaraciones de importación inicial y anticipada con entrega en lugar de arribo
- B. Declaraciones de importación inicial y anticipada con ingreso al depósito

Porcentualmente, la participación de cada uno de estos grupos dentro de la muestra tomada, es:

Grupo de Declaraciones	Cantidad	% de participación
Importaciones con entrega en lugar de arribo	26.883	36.6%
Importaciones con ingreso al depósito	46.428	63,3%

Porcentaje de Tipos de declaración de importación y lugar de desaduanamiento 2023

A- DECLARACIONES DE IMPORTACIÓN CON ENTREGA EN LUGAR DE ARRIBO

En este grupo se encuentran las declaraciones de importación que son presentadas antes de la llegada de las mercancías al territorio aduanera nacional y cuyo desaduanamiento se realiza en el lugar de arribo dentro de los dos (2) días hábiles siguientes a la presentación del informe de descargue e inconsistencias de la mercancía en el aeropuerto.

Los tiempos que se midieron para este grupo se enmarcaron en los siguientes puntos:

Carga

1. Tiempo promedio transcurrido entre presentar el aviso de llegada del medio de transporte y finalizar el descargue
2. Tiempo promedio transcurrido entre finalizar el descargue y presentar el informe de descargue e inconsistencias

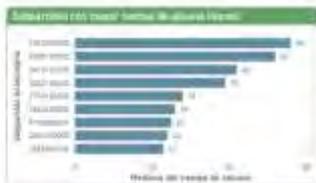
3. Tiempo promedio transcurrido entre presentar el informe de descargue e inconsistencias y realizar el reconocimiento físico (4,9% de los documentos de transporte) por parte de la autoridad aduanera
4. Tiempo promedio transcurrido entre presentar el informe de descargue e inconsistencias y la solicitud de levante a la autoridad aduanera por parte del declarante

Desaduanamiento

5. Tiempo promedio transcurrido entre la solicitud de levante y el levante de la mercancía por parte de la autoridad aduanera. Con inspección y con levante automático
6. Tiempo promedio transcurrido entre la solicitud de levante y el levante de la mercancía por parte de la autoridad aduanera. Con inspección (1,5% de las declaraciones)
7. Tiempo total promedio transcurrido entre presentar el aviso de llegada del medio de transporte y el levante de la mercancía por parte de la autoridad aduanera

De forma gráfica, el resultado de la medición de tiempos de despacho para este grupo de declaraciones se muestra a continuación:

IMPORTACION BOGOTA octubre 2023



- Maquinaria con seriales
- Químicos



Lugar de arribo 36,6%

Seccional	Total declaraciones	Cantidad Inspección	% selectividad	Tiempo carga horas	Tiempo deposito horas	Tiempo operación horas	Tiempo inspección horas
Bogotá	26.883	433	1,61	32	0	37	5

Entrega en deposito 63,3%

Seccional	Total declaraciones	Cantidad Inspección	% selectividad	Tiempo carga horas	Tiempo deposito horas	Tiempo operación horas	Tiempo inspección horas
Bogotá	46.428	1.190	2,56	47	113 (4,7 días)	183 (7,6 días)	23

A continuación, se realiza el análisis de los tiempos promedio calculados y las actividades que se adelantan en cada uno de los lapsos de medición:

1- Tiempo promedio transcurrido entre presentar el aviso de llegada del medio de transporte y la aceptación de la declaración

32 horas

Actividades que se realizan:

1. Presentación del aviso de llegada por parte del agente marítimo

2. Traslado de la aeronave al lugar de parqueo. *Transportador*
3. Verificación operativa de la aeronave - chequeo 360°. *Transportador*
4. Posicionamiento de equipos para descargue. *Transportador*
5. Descargue. *Transportador*
6. Presentación del aviso de finalización de descargue por parte del terminal portuario. *Transportador*
7. Traslado / Ingreso de la carga a la bodega. *Transportador*
8. Desconsolidación y ubicación de la carga en bodega. *Transportador*
9. Realizar los procesos documentales aduaneros. *Transportador*
10. Realizar los procesos documentales internos. *Transportador*
11. Presentación del informe de descargue e inconsistencias. *Transportador*
12. Presentación del informe de descargue e inconsistencias. *Transportador*
13. Identificar errores de digitación. *Transportador*
14. Elaborar y presentar solicitud de corrección de errores de digitación. *Transportador*
15. Realizar la corrección de errores de digitación. *DIAN*
16. Presentar justificación de inconsistencias de faltantes y/o sobrantes a la DIAN. *Transportador*
17. Realizar reparto y autos comisorios a funcionarios reconocedores de la DIAN. *DIAN*
18. Traslado de funcionarios reconocedores de la DIAN a la bodega del transportador.
19. Ingreso de los funcionarios de la DIAN a la bodega. *DIAN*
20. Notificar auto comisorio y carga a reconocer. *DIAN*
21. Realizar el procedimiento de seguridad para el ingreso a la bodega. *Transportador*
22. Asignar los recursos para la ubicación de la carga y para el acompañamiento a la DIAN. *Transportador*
23. Ubicar y alistar la carga para el reconocimiento de la DIAN. *Transportador*
24. Realizar el reconocimiento físico de la carga por parte de la DIAN.
25. Realizar el acta de diligencia del reconocimiento físico de la carga por parte de la DIAN.
26. Realizar la migración del inventario de la mercancía al sistema Siglo XXI de importaciones, por parte del agente marítimo y agente de carga.
27. Realizar proceso de inspección previa. *Declarante*
28. Actualizar datos del documento de transporte en la declaración anticipada de importación. *Declarante*
29. Pagar
30. Solicitar el levante de la mercancía

De acuerdo con las reuniones, conversaciones e información allegada por los actores que participan en la cadena logística de comercio exterior, así como las visitas realizadas en campo, las explicaciones frente a este tiempo obedecen a:

- No se tuvo en cuenta si se trataba de una aeronave carguera o aeronaves combi (pasajeros).
- El tipo de aeronave marca una gran diferencia en los tiempos de descargue debido a las diferencias en volumen de carga transportada según la capacidad de su envergadura.
- Las distancias entre la posición de parqueo y la bodega (frente al terminal de carga, terminal de pasajeros, o posición remota); así como la simultaneidad de operaciones (vuelos simultáneos en diferentes posiciones de parqueo), redundan en mayores tiempos en el proceso.
- Los volúmenes de carga y la cantidad de documentos asociados a cada vuelo, complejizan los micro-procesos documentales, impactando la capacidad instalada de las bodegas y la logística en su interior.
- La presentación y justificación de inconsistencias de faltantes y/o sobrantes a la DIAN, se mencionó en las mesas de trabajo que los transportadores se toman el término máximo para presentar esas justificaciones ante la aduana. En este sentido, la División de Gestión Control Carga de la Aduana de Bogotá, plantea que el tiempo del reconocimiento de carga con respecto al informe de descargue e inconsistencia incrementa el tiempo de medición, ya que la actuación aduanera depende del tiempo en que la empresa de transporte presente a la entidad las justificaciones de inconsistencias, término máximo de 5 días hábiles para presentar esta documentación. Sin esta condición, la DIAN no puede realizar el respectivo reconocimiento de carga.

- Realizar el procedimiento de seguridad para el ingreso a la bodega, se mencionó durante el levantamiento de información en campo, que los tiempos de ingreso de los funcionarios de la DIAN son afectados por los procedimientos de seguridad que tienen establecidas las aerolíneas (avianca).
- La asignación de los recursos para la ubicación y alistamiento de la carga para el reconocimiento, se observaron en algunas bodegas demoras para atender al funcionario y para el alistamiento de la carga, debido a la capacidad operativa del transportador, particularmente por estar atendiendo el cargue y descargue de las aeronaves, o porque no se ubica la mercancía. Esto genera que la actuación no pueda realizarse. Igualmente se mencionaron tiempos muertos de espera, alistamiento y los efectos que generan los días festivos para la cadena de actores que interactúan en el proceso, ya que no todos trabajan 7 x 24.
- Se observó que después de realizar el acta de diligencia en el sistema, el reconecedor debe desplazarse hasta las bodegas nuevamente para hacer firmar litográficamente al representante de la aerolínea que acompañó la diligencia y entregarle copia de la misma.
- Realizar la migración del inventario de la mercancía al sistema Siglo XXI de importaciones, se recibieron observaciones sobre fallas en la comunicación entre el sistema MUISCA de carga importaciones y el sistema siglo XXI, ya que en ocasiones el inventario no migra a este último sistema, impidiendo la actualización la declaración de importación con los datos de los documentos de transporte y agregando tiempo mientras se soluciona el caso por parte de tecnología del nivel central de la DIAN.
- Realizar proceso de inspección previa por parte del declarante, se manifestó en las mesas de trabajo que una de las restricciones que se tienen para realizar entregas directas en el aeropuerto, es la falta de espacios para adelantar la inspección previa. En este sentido se observó que los declarantes deben esperar a la programación de las aerolíneas para adelantar esta tarea.

2- Tiempo promedio transcurrido entre la solicitud de levante y el levante de la mercancía por parte de la autoridad aduanera. Con inspección

5:00 horas

Actividades

1. Solicitar el levante de la mercancía ante la autoridad aduanera
2. Generación de selectividad por parte de la DIAN a través de su sistema de gestión del riesgo. En promedio, para la muestra tomada, el 98,4% de las declaraciones tuvieron levante automático.
3. Realizar reparto por parte de la DIAN de las declaraciones de importación seleccionadas para inspección entre los inspectores disponibles.
Para el caso de las declaraciones de importación con entrega directa, el reparto consiste en determinar cuál de los inspectores atenderá durante el día, la inspección de este tipo de declaraciones.
4. Informar a los declarantes los horarios de comparecencia y los inspectores que atenderán cada uno de los lugares de desaduanamiento.
5. Radicar en la oficina de la DIAN, las declaraciones con descargue directo que han sido seleccionadas para inspección. Esto lo realiza el declarante.
6. Programar y realizar desplazamiento a las bodegas del transportador, por parte de los inspectores de la DIAN.
7. Realizar el procedimiento de seguridad para el ingreso a la bodega. *Transportador*
8. Verificar presencia de los declarantes y notificar el auto comisorio, por parte de la DIAN.
9. Asignar los recursos para la ubicación de la carga. *Transportador*
10. Ubicar y alistar la carga para la inspección de la DIAN. *Transportador y Declarante*
11. Realizar la inspección física o documental de la mercancía por parte de la DIAN.

12. Realizar la verificación documental de la declaración de importación y sus documentos soporte, por parte de la DIAN.
13. Realizar el acta de inspección en el sistema Siglo XXI por parte de la DIAN.
14. Autorizar o rechazar el levante de la mercancía por parte de la DIAN

Observaciones:

- El reparto por parte de la DIAN de las declaraciones de importación seleccionadas para inspección, se observó que es una tarea adelantada totalmente de forma manual, ya que no existe un sistema informático que realice esa actividad. El reparto se realiza en horas de la mañana (5:00 a.m.) con las declaraciones que a la media noche del día anterior hayan solicitado levante y el tiempo promedio en esta actividad es de 35 minutos. Para el caso de las declaraciones de importación con entrega directa, el reparto consiste en determinar cuál de los inspectores atenderá durante el día, la inspección de este tipo de declaraciones.
- El procedimiento de seguridad para el ingreso a la bodega, se mencionó durante el levantamiento de información en campo, que los tiempos de ingreso de los funcionarios de la DIAN son afectados por los procedimientos de seguridad que tienen establecidas las aerolíneas (Avianca).
- Asignar los recursos para la ubicación de la carga y ubicar y alistar la carga para la inspección, se observaron en algunas bodegas demoras para el alistamiento de la mercancía, debido a la capacidad operativa del transportador, particularmente por estar atendiendo el cargue y descargue de las aeronaves, o porque no se ubica la mercancía. Esto genera que la actuación no pueda realizarse.
- Igualmente se mencionaron tiempos muertos de espera, alistamiento y los efectos que generan los días festivos para la cadena de actores que interactúan en el proceso, ya que no todos trabajan 7 x 24.

B. DECLARACIONES DE IMPORTACIÓN INICIALES CON ENTREGA EN DEPÓSITO

En este grupo se encuentran las declaraciones de importación que son presentadas después de la llegada de la mercancía al territorio aduanero nacional y cuyo desaduanamiento se realiza en el depósito temporal dentro del mes siguiente a la llegada de la mercancía, prorrogable por otro mes, se presentaron 46.428 declaraciones para un 63.3% de participación.

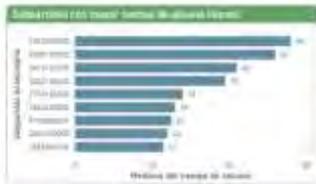
Los tiempos que se midieron para este grupo se enmarcaron en los siguientes puntos:

1. Tiempo promedio transcurrido entre presentar el aviso de llegada del medio de transporte y finalizar el descargue
2. Tiempo promedio transcurrido entre finalizar el descargue y presentar el informe de descargue e inconsistencias
3. Tiempo promedio transcurrido entre presentar el informe de descargue e inconsistencias y realizar el reconocimiento físico (7,8% de los documentos de transporte) por parte de la autoridad aduanera
4. Tiempo promedio transcurrido entre presentar el informe de descargue e inconsistencias y presentar la planilla de envío de la mercancía al depósito
5. Tiempo promedio transcurrido entre presentar la planilla de envío y presentar la planilla de recepción de la mercancía en el depósito
6. Tiempo promedio transcurrido entre presentar la planilla de recepción y presentar la declaración de importación en el sistema siglo XXI
7. Tiempo promedio transcurrido entre presentar la declaración de importación en el sistema siglo XXI y presentar la declaración en los bancos (cualquier medio de pago)
8. Tiempo promedio transcurrido entre presentar la declaración en los bancos y la solicitud de levante de la mercancía
9. Tiempo promedio transcurrido entre la solicitud de levante y el levante de la mercancía por parte de la autoridad aduanera. Con inspección y con levante automático
10. Tiempo promedio transcurrido entre la solicitud de levante y el levante de la mercancía por parte de la autoridad aduanera. Con inspección (2,2% de las declaraciones)

11. Tiempo total promedio transcurrido entre presentar el aviso de llegada del medio de transporte y el levante de la mercancía por parte de la autoridad aduanera

De forma gráfica, el resultado de la medición de tiempos de despacho para este grupo de declaraciones se muestra a continuación:

IMPORTACION BOGOTA octubre 2023



- Maquinaria con seriales
- Químicos



Lugar de arribo 36,6%

Seccional	Total declaraciones	Cantidad Inspección	% selectividad	Tiempo carga horas	Tiempo deposito horas	Tiempo operación horas	Tiempo inspección horas
Bogotá	26.883	433	1,61	32	0	37	5

Entrega en deposito 63,3%

Seccional	Total declaraciones	Cantidad Inspección	% selectividad	Tiempo carga horas	Tiempo deposito horas	Tiempo operación horas	Tiempo inspección horas
Bogotá	46.428	1.190	2,56	47	113 (4,7 días)	183 (7,6 días)	23

A continuación, se realiza el análisis de los tiempos promedio calculados y las actividades que se adelantan en cada uno de los lapsos de medición:

1- Tiempo promedio transcurrido entre presentar el aviso de llegada del medio de transporte y la aceptación de la declaración

32:00 horas

Estas actividades de carga son las mismas para todas las mediciones del medio de transporte aéreo.

2- Tiempo promedio transcurrido entre presentar la planilla de envío y presentar la planilla de recepción de la mercancía en el depósito

113:00 horas

Actividades que se realizan:

1. Presentar la Planilla de Envío
2. Salida del vehículo de la bodega del transportador
3. Salida del vehículo de la zona de carga
4. Entrega de documentos a la POLFA en la portería de la zona de carga
5. Reconocimiento de la carga por parte de la POLFA (Si lo requieren)
6. Presentar documentos soporte y/o presencia del importador a la POLFA (Si lo requieren)
7. Traslado del vehículo a Almagrario cuando la POLFA lo requiera
8. Iniciar trayecto hasta el depósito aduanero.
9. Recibir la carga en el depósito
10. Descargar el vehículo
11. Verificar planilla de envío (peso, bultos y estado de mercancía)
12. Presentar la Planilla de Recepción de la mercancía por parte del depósito
13. Migración automática de los documentos de transporte y del inventario de la mercancía al sistema Siglo XXI de importaciones. *Esto se realiza de manera automática cuando se presenta la planilla de recepción.*

Observaciones:

De acuerdo a las reuniones, conversaciones e información allegada por los actores que participan en la cadena logística de comercio exterior, así como las visitas realizadas en campo, es necesario observar lo siguiente:

- Las actividades de revisión que realiza la POLFA a la salida del Centro Administrativo de Carga CAC, se mencionó en las distintas mesas de trabajo que la Policía Fiscal y Aduanera solicita documentación de todas las mercancías que salen del CAC y en ocasiones detiene los vehículos para hacer revisiones físicas.
- Posterior a la generación de la planilla de envío (1178) y salida del vehículo del lugar de embarque, los tiempos de entrega en depósito se ven afectados por: Controles de la POLFA en las puertas de salida de la zona primaria, el trayecto hasta el depósito (distancia/movilidad), el turno de recepción en depósito, y los tiempos de espera hasta la elaboración de la planilla de recepción. Lo anterior, adicional a las afectaciones por el horario de atención de los depósitos que no coincide con la operación del aeropuerto.
- La migración automática de los documentos de transporte y del inventario de la mercancía al sistema Siglo XXI de importaciones, se recibieron observaciones sobre fallas en la comunicación entre el sistema MUISCA de carga importaciones y el sistema siglo XXI, ya que en ocasiones el inventario no migra a este último sistema, impidiendo poder actualizar la declaración de importación con los datos de los documentos de transporte y agregando tiempo mientras se soluciona el caso por parte de tecnología del nivel central de la DIAN.

3- Tiempo promedio transcurrido entre presentar la planilla de recepción y presentar la declaración de importación en el sistema siglo XXI

170 horas

Los tiempos observados en este lapso tienen un mínimo de 0:00 horas y un máximo de 1.030 horas. El 25% de los tiempos se ubican entre 0:00 horas y 51:04 horas. El 50% de los tiempos están entre 0:00 horas y 143:42 horas y el 75% llegan hasta 242:15 horas. El tiempo promedio calculado para este lapso fue de 170 horas.

Actividades que se realizan:

1. Presentar la Planilla de Recepción de la mercancía por parte del terminal portuario
2. Solicitar a la autoridad aduanera la inspección previa de la mercancía por parte del declarante.
3. Solicitar al depósito la programación y disposición de la mercancía para realizar la inspección previa. Esto lo realiza el declarante.

4. Realizar el proceso de inspección previa por parte del declarante.
5. Elaborar y radicar el informe de resultados de la inspección previa por parte del declarante.
6. Conformación de los documentos soportes e información mínima para la presentación de declaración de Importación. Esto lo realiza el declarante - importador.
7. Presentar la declaración de importación ante la autoridad aduanera a través del servicio informático Siglo XXI. Esto lo realiza el declarante.

Observaciones:

De acuerdo a las reuniones, conversaciones e información allegada por los actores que participan en la cadena logística de comercio exterior, así como las visitas realizadas en campo, es necesario observar lo siguiente:

- Dentro de estos puntos de medición, se entiende que la mercancía se encuentra almacenada en un depósito , esperando la presentación de la declaración de importación. Para esta presentación, el declarante – importador, tiene plazo de un mes, prorrogable por otro mes.
- Al presentar la declaración de importación ante la autoridad aduanera, se observó que existen distintas circunstancias que impiden que un grupo de declaraciones sean presentadas a través del servicio informático Siglo XXI, ya que dicho sistema no tiene implementadas algunas disposiciones normativas o procedimientos, ocasionando esto que deban presentarse de forma manual y agregando tiempos de revisión y validación por parte de la aduana.
- En términos generales en esta etapa se concentra el 63% de los tiempos de importación de declaraciones iniciales que se desaduanan en depósito. Es un tiempo importante, que únicamente identifica como actividades operativas la realización de inspecciones previas y la consecución de todos los documentos soporte. Es necesario evaluar si todo ese tiempo corresponde a estas dos actividades o existe otra circunstancia que justifique la permanencia de la mercancía por tanto tiempo en promedio.

4- Tiempo promedio transcurrido entre presentar la declaración de importación en el sistema siglo XXI y levante de la mercancía

23 horas

Los tiempos observados tienen un promedio de 23 horas en caso de tener inspección la mercancía (selectividad del 2.56%, se tomaron como universo un total de 46.428 declaraciones donde 1.190 son declaraciones con inspección física)

Actividades que se realizan:

1. Presentar la declaración de importación ante la autoridad aduanera a través del servicio informático Siglo XXI. Esto lo realiza el declarante.
2. Realizar las actividades para la consecución de los recursos económicos para el pago de los impuestos a la importación. Esto lo realiza el importador.
3. Presentar físicamente la declaración de importación en el banco. Esto lo realiza el declarante – importador.
4. Reportar la presentación y el pago a los servicios informáticos de la autoridad aduanera. Esto lo realiza la entidad financiera.

Observaciones:

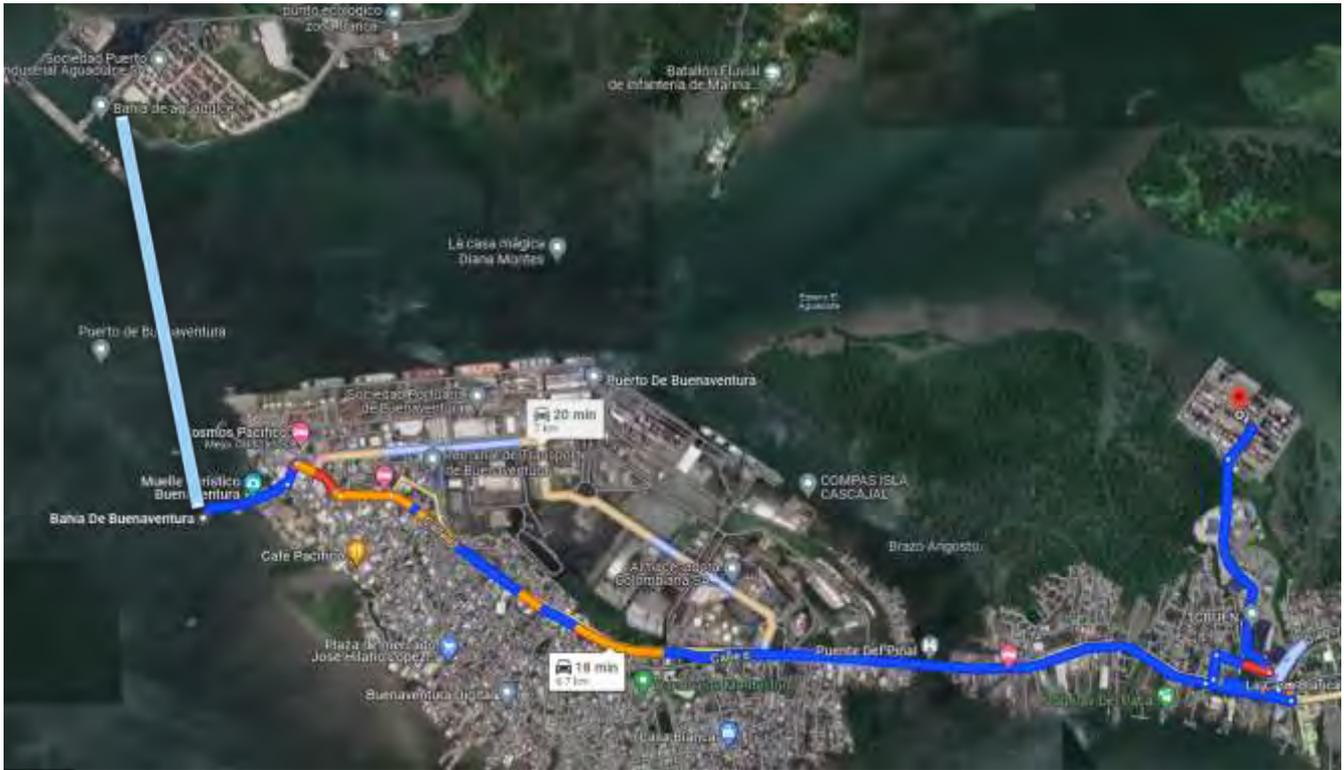
De acuerdo a las reuniones y conversaciones adelantadas con los actores que participan en la cadena logística de comercio exterior, y las visitas realizadas en campo, es necesario evaluar lo siguiente:

- Los mecanismos para la presentación y pago de las declaraciones en las entidades financieras, particularmente para las semanas en que se recolectó la información, tuvieron la siguiente participación:
 - Presentación y Pago presencial: Tiempo: 25:10 horas – Uso: 23%
 - Presentación y Pago electrónico: Tiempo: 2:57 horas – Uso: 13%
 - Presentación presencial sin pago: Tiempo: 4:01 horas – Uso: 64%

Estos porcentajes de participación indican que el pago electrónico se ha incrementado al 13% del total de declaraciones, pero que aún la mayoría de declarantes, prefieren la presentación y pago en efectivo en los bancos.

- Las actividades para la consecución de los recursos económicos para el pago de los impuestos, se mencionó en las mesas de trabajo por parte de los declarantes, que estos recursos son suministrados por el importador y que en ocasiones la consecución de los mismos puede tomar un mayor tiempo.
- Presentar físicamente la declaración de importación en el banco, se recibieron comentarios sobre los inconvenientes que se tienen respecto a la disponibilidad de las entidades financieras de recibir las declaraciones en horarios que no son hábiles (noche y fines de semana).
- Frente a la realización del pago electrónico, también se mencionó que existen restricciones de horario para realizar transacciones, así como montos máximos para cancelar.
- Se reportaron que el pago a los servicios informáticos de la autoridad aduanera, se recibieron observaciones sobre inconvenientes que presentan las plataformas informáticas del banco y la DIAN para la transmisión y recepción de los pagos, generando esto en ocasiones el trámite de certificaciones de pago ante la entidad financiera.
- Al realizar desplazamiento al depósito, se pudo constatar que existen depósitos que se encuentran a distancias muy largas del aeropuerto, generando esto tiempos adicionales y significativos en el desplazamiento. Igualmente se pudo observar durante el trabajo de campo, que los horarios que se fijaron para la presencia del inspector, en algunas ocasiones no se cumplió. En este sentido, la información que se recopiló, es que algunos de los inspectores a primera hora del día, terminan de atender diligencias del día anterior y luego se desplazan al depósito asignado. Las razones de esta circunstancia obedecen al volumen y casos particulares de las inspecciones.
- Al verificar presencia de los declarantes en la zona de inspección y notificar el auto comisorio, se observó la no presencia de los mismo a la hora de comparecencia en el depósito, debido a estar atendiendo diligencias de inspección en otros lugares.
- El Poner a disposición la mercancía y alistarla para realizar la inspección, se observaron demoras en la ubicación de la mercancía declarada, particularmente de marcas, seriales y referencias.
- Al realizar la verificación documental de la declaración de importación y sus documentos soporte, se observó que en diversas ocasiones las declaraciones no contaban con la totalidad de soportes o presentaban errores que el inspector identificaba. Esto ocasionaba demoras en atender las demás operaciones.

IMPORTACIÓN MARITIMO BUENAVENTURA



Como se mencionó en el capítulo de metodología, el estudio de tiempos de despacho de mercancías en importación para el modo de transporte marítimo se realizó en el puerto de Buenaventura y Cartagena.

La información recolectada de los sistemas informáticos de importación permitió realizar la medición del tiempo de despacho a 4.000 documentos de transporte (BL) y a 31.320 declaraciones de importación, desde la llegada de la mercancía al territorio aduanero nacional, hasta el levante de la misma. En detalle los datos analizados para la importación marítima se muestran en el siguiente cuadro:

A. Declaraciones de importación iniciales y anticipadas con entrega en el depósito del terminal portuario

En este grupo se encuentran las declaraciones de importación que son presentadas después de la llegada de la mercancía al territorio aduanero nacional y cuyo desaduanamiento se realiza en el depósito que se encuentra dentro del terminal portuario dentro del mes siguiente a la llegada de la mercancía, prorrogable por otro mes. desactualizado

Lugar de arribo 19,3%

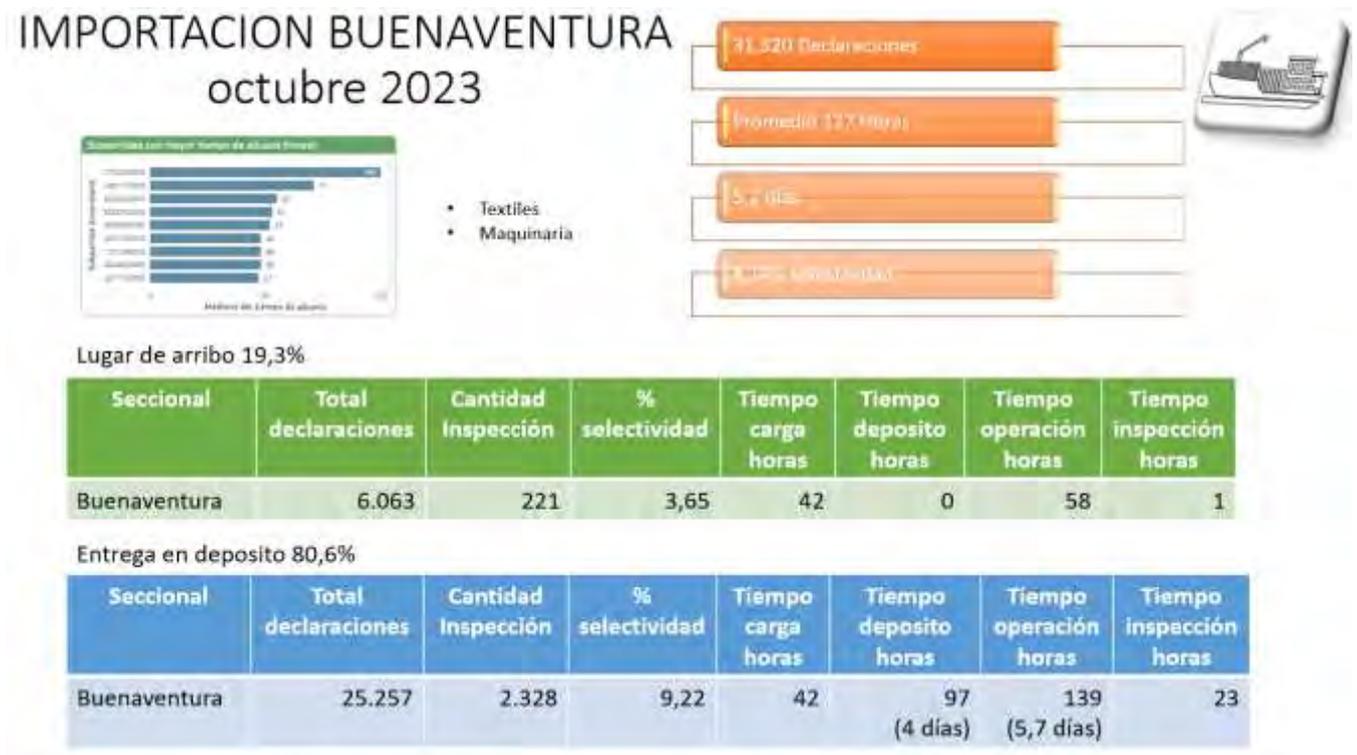
Seccional	Total declaraciones	Cantidad Inspección	% selectividad	Tiempo carga horas	Tiempo deposito horas	Tiempo operación horas	Tiempo Inspección horas
Buenaventura	6.063	221	3,65	42	0	58	1

En este sentido, este grupo de declaraciones representan el 19.3% del total de declaraciones que se presentan en Buenaventura.

Los tiempos que se midieron para este grupo se enmarcaron en los siguientes puntos:

1. Tiempo promedio transcurrido entre presentar el aviso de llegada del medio de transporte y finalizar el descargue
2. Tiempo promedio transcurrido entre finalizar el descargue y presentar el informe detallado de la carga
3. Tiempo promedio transcurrido entre presentar el informe detallado de la carga y presentar el informe de descargue e inconsistencias
4. Tiempo promedio transcurrido entre presentar el informe de descargue e inconsistencias y realizar el reconocimiento físico por parte de la autoridad aduanera
5. Tiempo promedio transcurrido entre presentar el informe de descargue e inconsistencias y realizar el reconocimiento no intrusivo por parte de la autoridad aduanera
6. Tiempo promedio transcurrido entre presentar el informe de descargue e inconsistencias y presentar la planilla de envío de la mercancía al depósito
7. Tiempo promedio transcurrido entre presentar la planilla de envío y presentar la planilla de recepción de la mercancía en el depósito
8. Tiempo promedio transcurrido entre presentar la planilla de recepción y presentar la declaración de importación en el sistema siglo XXI
9. Tiempo promedio transcurrido entre presentar la declaración de importación en el sistema siglo XXI y presentar la declaración en los bancos (cualquier medio de pago)
10. Tiempo promedio transcurrido entre presentar la declaración de importación en el sistema siglo XXI y presentar la declaración en los bancos (pago electrónico)
11. Tiempo promedio transcurrido entre presentar la declaración en los bancos y la solicitud de levante de la mercancía:
12. Tiempo promedio transcurrido entre la solicitud de levante y el levante de la mercancía por parte de la autoridad aduanera. Con inspección y con levante automático
13. Tiempo promedio transcurrido entre la solicitud de levante y el levante de la mercancía por parte de la autoridad aduanera. Con inspección (13,6% de las declaraciones)
14. Tiempo total promedio transcurrido entre presentar el aviso de llegada del medio de transporte y el levante de la mercancía por parte de la autoridad aduanera

De forma gráfica, el resultado de la medición de tiempos de despacho para este grupo de declaraciones se muestra a continuación:



A continuación, se realiza el análisis de los tiempos promedio calculados y las actividades que se adelantan en cada uno de los lapsos de medición:

1- Tiempo promedio transcurrido entre presentar el aviso de llegada del medio de transporte y la aceptación de la mercancía

42 horas

Actividades que se realizan:

1. Presentación del aviso de llegada por parte del agente marítimo
2. Visita de las autoridades para determinar la libre platica
3. Atraque de la motonave
4. Actividades logísticas de descargue y cargue de mercancía por parte del operador portuario
5. Presentación del aviso de finalización de descargue por parte del terminal portuario
6. Presentación del informe detallado de la carga por parte del terminal portuario.
7. Recibir relación de descargas realizadas, enviadas por el terminal.
8. Solicitar vaciado del contenedor (para carga consolidada) por parte de los agentes de carga.
9. Realizar programación del vaciado de contenedor por parte del terminal portuario.
10. Realizar proceso de vaciado del contenedor por parte del terminal portuario.
11. Presentación del informe de descargue e inconsistencias por parte del agente marítimo o agente de carga
12. Presentar justificación de inconsistencias de faltantes y/o sobrantes a la DIAN, por parte del agente marítimo o agente de carga.

13. Informar al terminal portuario el reconocimiento físico de la carga que el sistema de riesgos haya seleccionado, por parte de la DIAN.
14. Realizar reparto y autos comisorios a funcionarios reconocedores de la DIAN
15. Traslado de funcionarios reconocedores de la DIAN a la zona de inspección.
16. Programar la movilización de las unidades de carga para el reconocimiento de la DIAN a la zona de inspección, por parte del terminal portuario.
17. Movilizar a la zona de inspección las unidades de carga para reconocimiento de la DIAN, por parte del terminal portuario.
18. Realizar el alistamiento de la carga para reconocimiento de la DIAN, por parte del terminal portuario.
19. Realizar el reconocimiento físico de la carga por parte de la DIAN.
20. Realizar el acta de diligencia del reconocimiento físico de la carga por parte de la DIAN.
21. Presentar justificación de inconsistencias de faltantes y/o sobrantes a la DIAN, por parte del agente marítimo o agente de carga.
22. Informar al terminal portuario el reconocimiento no intrusivo de la carga que el sistema de riesgos haya seleccionado, por parte de la DIAN.
23. Realizar reparto y autos comisorios a funcionarios reconocedores de la DIAN
24. Traslado de funcionarios reconocedores de la DIAN al escáner.
25. Programar la movilización de las unidades de carga para el reconocimiento de la DIAN al escáner, por parte del terminal portuario.
26. Movilizar al escáner las unidades de carga para reconocimiento de la DIAN, por parte del terminal portuario.
27. Realizar el reconocimiento no intrusivo de la carga por parte de la DIAN.
28. Realizar el acta de diligencia del reconocimiento no intrusivo de la carga por parte de la DIAN.
29. Generación automática de la planilla de envío de la carga al depósito. *Esta actividad se realiza de manera automática luego de presentar el informe de descargue e inconsistencias, ya que el depósito es el mismo lugar de arribo.*
30. Presentar la planilla de recepción de la mercancía por parte del terminal portuario
31. Migración automática de los documentos de transporte y del inventario de la mercancía al sistema Siglo XXI de importaciones. *Esto se realiza de manera automática cuando se presenta la planilla de envío.*
32. Solicitar a la autoridad aduanera la inspección previa de la mercancía por parte del declarante.
33. Solicitar al terminal portuario u operador portuario la movilización de la carga de acuerdo a la programación de tendidos. Esto lo realiza el declarante.
34. Realizar la programación de movilización de las unidades de carga a la zona de inspección. Esto lo realiza el operador portuario.
35. Realizar la movilización de las unidades de carga a la zona de inspección. Esto lo realiza el operador portuario.
36. Realizar el descargue y alistamiento de las unidades de carga. Esto lo realiza el operador portuario.
37. Realizar el proceso de inspección previa por parte del declarante.
38. Elaborar y radicar el informe de resultados de la inspección previa por parte del declarante.
39. Conformación de los documentos soporte e información mínima para la presentación de declaración de Importación. Esto lo realiza el declarante - importador.
40. Presentar la declaración de importación ante la autoridad aduanera a través del servicio informático Siglo XXI. Esto lo realiza el declarante.
41. Realizar las actividades para la consecución de los recursos económicos para el pago de los impuestos a la importación. Esto lo realiza el importador.
42. Presentar físicamente la declaración de importación en el banco. Esto lo realiza el declarante – importador.
43. Reportar el pago a los servicios informáticos de la autoridad aduanera. Esto lo realiza la entidad financiera.
44. Realizar las actividades para la consecución de los recursos económicos para el pago de los impuestos a la importación. Esto lo realiza el importador.
45. Realizar el pago electrónico ante la entidad financiera. Esto lo realiza el declarante – importador.
46. Reportar el pago a los servicios informáticos de la autoridad aduanera. Esto lo realiza la entidad financiera.

Observaciones:

De acuerdo a las reuniones y conversaciones adelantadas con los actores que participan en la cadena logística de comercio exterior, y las visitas realizadas en campo, es necesario evaluar lo siguiente:

- La visita de las autoridades para determinar la libre plática, se mencionaron demoras en la coordinación de todas las autoridades que deben actuar.
- La presentación del aviso de finalización de descargue, se presentaron recomendaciones sobre el momento en que el terminal portuario presenta dicho aviso, ya que se mencionó por parte de los agentes marítimos y agentes de carga, que el terminal solo presenta el aviso de finalización cuando ha terminado el descargue total de la motonave y no por cada manifiesto que descarga. Se recomendó hacerlo cada vez que se termina de descargar un manifiesto. Es necesario detallar con los involucrados este tema.
- La presentación del informe detallado de la carga, se mencionó en las mesas de trabajo el desconocimiento que se tiene sobre el uso y utilidad que la autoridad aduanera está dando a esta información, ya que no es un paso obligatorio para seguir el proceso de importación.
- Al realizar programación del vaciado y realizar el proceso de vaciado del contenedor, las agencias de carga manifestaron tener inconvenientes en la falta de disponibilidad en la logística y espacios definidos por el terminal portuario para desconsolidar la carga, reflejándose en tiempos de espera para continuar la operación.
- La presentación del informe de descargue e inconsistencias, se observó por parte del equipo de trabajo que, dado que la mayor parte de la carga que ingresa por Buenaventura es consolidada, la presentación del mencionado informe se debe hacer de manera secuencial. Esto es, el agente naviero primero debe presentar el informe de descargue, para que el agente de carga de nivel 1 pueda presentar su informe, y habilite al agente de carga de nivel 2 para que pueda presentar el suyo. En este sentido, existe mucha dependencia entre los operadores que manejan las mercancías y deben esperar a que otro desarrolle una tarea para así continuar.
- Al presentar justificación de inconsistencias de faltantes y/o sobrantes a la DIAN, se mencionó en las mesas de trabajo que los agentes marítimos y de carga se toman el término máximo para presentar esas justificaciones ante la aduana.
- Al informar al terminal portuario el reconocimiento físico de la carga, se observó que dicha comunicación se hace en horas de la tarde, para que sea movilizada hasta el día siguiente a la zona de inspección.
- Al programar la movilización de las unidades de carga para el reconocimiento de la DIAN, se recibieron comentarios sobre problemas en la disponibilidad y logística del terminal marítimo con ocasión de fallas en su plataforma tecnológica.
- Al movilizar a la zona de inspección las unidades de carga para reconocimiento, se recibieron comentarios sobre problemas en la disponibilidad y logística del terminal marítimo, ya que en ocasiones no movilizan la carga solicitada, ocasionando que por temas de programación logística se movilice hasta el día siguiente.
- Al realizar el alistamiento de la carga para reconocimiento de la DIAN, se observaron demoras en el traslado, apertura, desembalaje, embalaje de la carga y cierre de la unidad, obstaculizando y demorando la operación. Esto ocasionado principalmente por la escasez de recursos como monta cargas y operarios durante la ejecución del reconocimiento.
- Al realizar el acta de diligencia del reconocimiento físico de la carga, se observó que el acta no se realiza inmediatamente después de terminar el reconocimiento físico, sino que el reconocedor debe desplazarse hasta la oficina de control de carga para generarla en el sistema MUISCA, normalmente hasta terminar todos los reconocimientos que tiene asignados. Esto se debe a que no se cuenta con los accesos y equipos necesarios en la zona de inspección para generar las actas de manera inmediata.
- Al presentar justificación de inconsistencias de faltantes y/o sobrantes a la DIAN, se mencionó en las mesas de trabajo que los agentes marítimos y de carga se toman el término máximo para presentar esas justificaciones ante la aduana.

- Al informar al terminal portuario el reconocimiento no intrusivo de la carga, se observó que dicha comunicación se hace en horas de la tarde, para que las unidades de carga sean movilizadas hasta el día siguiente al escáner.
- Al programar la movilización de las unidades de carga para el reconocimiento de la DIAN, se recibieron comentarios sobre problemas en la disponibilidad y logística del terminal marítimo con ocasión del cambio de su plataforma tecnológica.
- Al movilizar al escáner las unidades de carga para reconocimiento, se observaron problemas en la disponibilidad y logística del terminal marítimo, ya que en ocasiones no movilizan las unidades de carga solicitada, ocasionando que por temas de programación logística se movilen hasta el día siguiente.
- Al realizar el acta de diligencia del reconocimiento físico o no intrusivo de la carga, se observó que el acta no se realiza inmediatamente después de terminar el reconocimiento físico, sino que el reconocedor debe desplazarse hasta la oficina de control de carga para generarla en el sistema MUISCA, normalmente hasta terminar todos los reconocimientos que tiene asignados. Esto se debe a que no se cuenta con los accesos y equipos necesarios en la zona de inspección para generar las actas de manera inmediata.
- Al presentar la planilla de recepción de la mercancía, se mencionó en las mesas de trabajo que el terminal portuario debe realizar a través del servicio informático de carga, la planilla de recepción para cada una de las planillas de envío que se generaron automáticamente, destinando así recursos humanos y tiempo en esta tarea que podría realizarse de manera automática o de forma masiva, ya que la mercancía no es movilizada por encontrarse el depósito en el mismo lugar de arribo.
- La migración automática de los documentos de transporte y del inventario de la mercancía al sistema Siglo XXI, se manifestó en las mesas de trabajo que en ocasiones se tienen inconvenientes en la migración del inventario al sistema Siglo XII y no permite presentar la declaración de importación.
- Dentro de estos puntos de medición, se entiende que la mercancía se encuentra almacenada en un depósito aduanero temporal, esperando la presentación de la declaración de importación. Para esta presentación, el declarante – importador, tiene plazo de un mes, prorrogable por otro mes.
- Al solicitar a la autoridad aduanera la inspección previa de la mercancía, se manifestó en las mesas de trabajo por parte de los declarantes, que procedimentalmente esta solicitud solamente se puede realizar 6 horas después del informe de descargue e inconsistencias.
- Al realizar la programación de movilización de las unidades de carga a la zona de inspección, se recibieron comentarios sobre problemas en la disponibilidad y logística del terminal marítimo con ocasión del cambio de su plataforma tecnológica.
- Al realizar la movilización de las unidades de carga a la zona de inspección, se recibieron comentarios sobre problemas en la disponibilidad y logística del terminal marítimo, ya que en ocasiones no movilizan la carga solicitada, ocasionando que por temas de programación logística se movilice hasta el día siguiente.
- Al realizar el descargue y alistamiento de las unidades de carga, se observaron demoras en el traslado, apertura, desembalaje, embalaje de la carga y cierre de la unidad, obstaculizando y demorando la operación. Esto ocasionado principalmente por la escasez de recursos como monta cargas y operarios durante la ejecución del reconocimiento.
- Al presentar la declaración de importación ante la autoridad aduanera, se observó que existen distintas circunstancias que impiden que un grupo de declaraciones sean presentadas a través del servicio informático Siglo XXI, ya que dicho sistema no tiene implementadas algunas disposiciones normativas o procedimientos, ocasionando esto que deban presentarse de forma manual y agregando tiempos de revisión y validación por parte de la aduana.
- Al realizar las actividades para la consecución de los recursos económicos para el pago de los impuestos, se mencionó en las mesas de trabajo por parte de los declarantes, que estos recursos son suministrados por el importador y que en ocasiones la consecución de los mismos puede tomar un mayor tiempo.
- Al presentar físicamente la declaración de importación en el banco, se recibieron comentarios sobre los inconvenientes que se tienen respecto a la disponibilidad de las entidades financieras de recibir las declaraciones en horarios que no son hábiles (noche y fines de semana).
- Al reportar el pago a los servicios informáticos de la autoridad aduanera, se recibieron observaciones sobre inconvenientes que presentan las plataformas informáticas del banco y la DIAN para la trasmisión y

recepción de los pagos, generando esto en ocasiones el trámite de certificaciones de pago ante la entidad financiera.

- Al realizar las actividades para la consecución de los recursos económicos para el pago de los impuestos, se mencionó en las mesas de trabajo por parte de los declarantes, que estos recursos son suministrados por el importador y que en ocasiones la consecución de los mismos puede tomar un mayor tiempo.
- Al realizar el pago electrónico ante la entidad financiera, se recibieron comentarios sobre los inconvenientes que se tienen respecto a la disponibilidad del pago electrónico las 24 horas del día y los 7 días de la semana. Se informó que hay unos tiempos en que el pago electrónico no se encuentra habilitado. Este es un tema que debe tratarse con las entidades financieras, dado el reducido uso de este mecanismo.
- Al reportar el pago a los servicios informáticos de la autoridad aduanera, se recibieron observaciones sobre inconvenientes que presentan las plataformas informáticas del banco y la DIAN para la trasmisión y recepción de los pagos, generando esto en ocasiones el trámite de certificaciones de pago ante la entidad financiera.

12. Tiempo promedio transcurrido entre la aceptación y el levante de la mercancía por parte de la autoridad aduanera. Con inspección y con levante automático

23 horas

Actividades que se realizan:

- Generación de selectividad por parte de la DIAN a través de su sistema de gestión del riesgo. En promedio el 90% de las declaraciones tienen autorización de levante automático. En este caso, el tiempo de esta etapa es 0:00 horas.
- Realizar reparto por parte de la DIAN de las declaraciones de importación seleccionadas para inspección entre los inspectores disponibles.
- Informar a los declarantes los horarios de comparecencia en los lugares de desaduanamiento, por parte de la DIAN.
- Informar al terminal portuario las unidades de carga o BL seleccionados para inspección, por parte de la DIAN
- Programar la movilización de las unidades de carga para la inspección de la DIAN a la zona de inspección, por parte del terminal portuario.
- Movilizar a la zona de inspección las unidades de carga para inspección de la DIAN, por parte del terminal portuario.
- Realizar desplazamiento a la zona de inspección por parte de los inspectores de la DIAN.
- Verificar presencia de los declarantes en la zona de inspección y notificar el auto comisorio, por parte de la DIAN.
- Realizar el alistamiento de la mercancía para inspección de la DIAN, por parte del terminal portuario y el declarante.
- Realizar la inspección física o documental de la mercancía por parte de la DIAN.
- Realizar la verificación documental de la declaración de importación y sus documentos soporte, por parte de la DIAN.
- Realizar el acta de inspección en el sistema Siglo XXI por parte de la DIAN.
- Autorizar o rechazar el levante de la mercancía por parte de la DIAN

Observaciones:

De acuerdo a las reuniones y conversaciones adelantadas con los actores que participan en la cadena logística de comercio exterior, y las visitas realizadas en campo, es necesario evaluar lo siguiente:

- Al realizar reparto por parte de la DIAN de las declaraciones de importación seleccionadas para inspección, se observó que es una tarea adelantada totalmente de forma manual, ya que no existe un sistema informático que realice esa actividad. El reparto se realiza en horas de la noche con las declaraciones que a las 6 p.m. hayan solicitado levante y puede durar hasta 4 horas su ejecución. Es necesario detallar con los involucrados este tema.
- Al informar al terminal portuario las unidades de carga o BL seleccionados para inspección, se observó que esta comunicación se realiza en la noche una vez finalizado el reparto, y se hace para que hasta el día siguiente se movilicen las unidades de carga a la zona de inspección.
- Al programar la movilización de las unidades de carga para la inspección de la DIAN a la zona de inspección, se recibieron comentarios sobre problemas en la disponibilidad y logística del terminal marítimo con ocasión del cambio de su plataforma tecnológica.
- Al movilizar a la zona de inspección las unidades de carga para inspección de la DIAN, se recibieron comentarios sobre problemas en la disponibilidad y logística del terminal marítimo, ya que en ocasiones no movilizan la carga solicitada, ocasionando que por temas de programación logística se movilice hasta el día siguiente.
- Al realizar desplazamiento a la zona de inspección por parte de los inspectores de la DIAN, se recibieron comentarios sobre la no presencia de los inspectores a la hora de comparecencia en la zona de inspección, debido a estar atendiendo diligencias de días anteriores.
- Al verificar presencia de los declarantes en la zona de inspección y notificar el auto comisorio, se observó la no presencia de los declarantes a la hora de comparecencia en la zona de inspección, debido a estar atendiendo diligencias de inspección en otros lugares o con otro inspector.
- Al realizar el alistamiento de la mercancía para inspección de la DIAN, se observaron demoras en la apertura y desembalaje de la carga, obstaculizando y demorando la operación. Esto ocasionado principalmente por la escasez de recursos y herramientas como cortadores, monta cargas y operarios de las cuadrillas durante la ejecución de la inspección, así como del espacio para adelantar de manera correcta la inspección. Igualmente se observó que cuando son demasiadas referencias y seriales se dificulta el proceso de alistamiento de la mercancía por parte del declarante, ya que se dan situaciones donde hay que desembalar toda la unidad para poder identificar la mercancía que está registrada en la declaración de importación, demorándose en ocasiones hasta dos (2) días para ubicar las mencionadas referencias.
- Al realizar la verificación documental de la declaración de importación y sus documentos soporte, se observó que no se realiza inmediatamente después de la inspección física, debido a que los inspectores, para la semana en que se realizó estudio, contaban con diligencias pendientes de días anteriores. La verificación documental se realizaba hasta en horas de la noche o hasta el día siguiente.
- Al realizar el acta de inspección en el sistema Siglo XXI, se observó que no se realiza inmediatamente después de la inspección física, debido a que los inspectores, para la semana en que se realizó estudio, contaban con diligencias pendientes de días anteriores. El acta de inspección se realizó luego de adelantar la verificación documental, la cual, como se mencionó en el punto anterior, se realiza hasta en horas de la noche o hasta el día siguiente. Hasta tanto no se genere el acta en el sistema Siglo XXI, la mercancía no se entiende con levante autorizado o rechazado, y los declarantes no pueden disponer de la misma.

Régimen de exportación

EXPORTACION AEREO BOGOTA

MODO DE TRANSPORTE AÉREO

Como se mencionó en el capítulo de metodología, el estudio de tiempos de despacho de mercancías en exportación para el modo de transporte aéreo se realizó en la Dirección Seccional de Aduanas de Bogotá, específicamente en el Aeropuerto Internacional El Dorado.

La información recolectada del sistema informático de exportaciones (Salida de Mercancías) permitió realizar la medición del tiempo de despacho a 25.413 Solicitudes de Autorización de Embarque, SAE, desde la presentación de la SAE, hasta el embarque de la mercancía hacia el exterior. En detalle los datos analizados para las exportaciones aéreas se muestran en el siguiente cuadro:

Solicitudes de Autorización de Embarque: 41.265
Planillas de Traslado a Zona Primaria: 14.125
Avisos de Ingreso a Zona Primaria: 14.125
SAE con inspección: 598 (2,3%)
Manifiestos de Carga: 1645

Cuadro 1. Datos objeto del análisis para las exportaciones aéreas

A partir de la evaluación de la información recolectada, los tiempos que se midieron se enmarcaron en los siguientes puntos:

1. Tiempo promedio transcurrido entre la Presentación de la Solicitud de Autorización de Embarque SAE (602) y Presentar la Planilla de Traslado de la Mercancía a Zona Primaria (1162). 40 minutos. La responsabilidad corresponde al declarante y al exportador.
2. Tiempo promedio transcurrido entre Presentar la Planilla de Traslado de la Mercancía a Zona Primaria (1162) y Presentar el Aviso de Ingreso a Zona Primaria (1158). 6 horas con 55 minutos. La responsabilidad corresponde al declarante, al exportador y al transportador terrestre.
3. Tiempo promedio transcurrido entre Presentar el Aviso de Ingreso a Zona Primaria (1158) y la Autorización de Embarque (1416) Total. Con y sin inspección de la Autoridad Aduanera: 5 minutos. La responsabilidad corresponde a la DIAN, al transportador y al declarante.
En este promedio están incluidos los datos de la inspección física o documental de la DIAN que es del 1.2% del total de las SAE, además de las actividades logísticas del transportador y el declarante que se requieren para realizar la inspección, así como el 98.8% de las SAE que tienen embarque directo, es decir con tiempo cero.
4. Tiempo promedio transcurrido entre Presentar el Aviso de Ingreso a Zona Primaria (1158) y la Autorización de Embarque (1416). Sin inspección de la Autoridad Aduanera: 0 horas.
5. Tiempo promedio transcurrido entre Presentar el Aviso de Ingreso a Zona Primaria (1158) y la Autorización de Embarque (1416). Con inspección de la Autoridad Aduanera: 4 horas con 55 minutos. La responsabilidad corresponde a la DIAN, al terminal portuario y al declarante.
En este promedio están incluidos los datos de actuación de la DIAN que es un 1.2% del total las SAE, además de las actividades logísticas del transportador y del declarante que se requieren para realizar la inspección.
6. Tiempo promedio transcurrido entre la Autorización de Embarque (1416) y el Embarque de la Mercancía (1165): 22 horas con 53 minutos. La responsabilidad corresponde al declarante, el exportador, el terminal portuario, el agente marítimo y la policía antinarcóticos.
7. Tiempo Total Promedio transcurrido entre la Presentación de la Solicitud de Autorización de Embarque SAE (602) y el Embarque de la Mercancía (1165). 30 horas (1,2 días).

De forma gráfica, el resultado de la medición de los tiempos de despacho de mercancías de exportación aérea se muestra a continuación:



Figura 1. Tiempos de despacho Exportaciones Aéreas

A continuación, se realiza el análisis de los tiempos promedio calculados y las actividades que se adelantan en cada uno de los lapsos de medición:

1. Tiempo promedio transcurrido entre la Presentación de la Solicitud de Autorización de Embarque SAE (602) y Presentar la Planilla de Traslado de la Mercancía a Zona Primaria (1162).



1. Presentar la Solicitud de Autorización de Embarque (602) por parte del declarante (Agencia de aduanas, declarante directo, OEA y ALTEX)
2. Solicitud en SIIS-VUCE, debidamente firmada por parte del declarante (Agencia de aduanas, declarante directo, OEA y ALTEX)
3. Presentar planilla de traslado (1162) por parte del declarante (Agencia de aduanas, declarante directo, OEA y ALTEX)

2. Tiempo promedio transcurrido entre Trasladar la mercancía a zona primaria (1162) y avisar el ingreso a zona primaria (1158).

Actividades que se realizan:

1. Validar reserva por parte de la aerolínea
2. Presentar carta de responsabilidad por parte del declarante
3. Presentación del borrador de la guía aérea. *Transportador*
4. Asignación del turno para el descargue. *Transportador*
5. Presentación física de la carga. *Transportador*
6. Aceptación de carga e inspección de cubicaje. *Transportador*
7. Entrega del recibo de bodega. *Transportador*
8. Entrega de documentos a Antinarcóticos. *Declarante*
9. Presentar el aviso de ingreso a Zona Primaria por parte del transportador.

4. Tiempo promedio transcurrido entre Presentar el Aviso de Ingreso a Zona Primaria (1158) y la Autorización de Embarque. Con inspección y sin inspección

Actividades que se realizan:

1. Generar selectividad por parte de la *DIAN*
2. Radicar la SAE seleccionada para inspección en las oficinas de la *DIAN*
3. Realizar reparto y elaborar auto comisorio. *DIAN*
4. Verificar presencia del declarante. *DIAN*
5. Gestionar inspecciones con las entidades de control. *Declarante*.
6. Traslado de funcionario a las bodegas del transportador. *Autoridades*
7. Ingreso de funcionario a la bodega del transportador. *Autoridades*
8. Realizar el procedimiento de seguridad para el ingreso a la bodega. *Transportador*
9. Asignar los recursos para la ubicación de la carga. *Transportador*
10. Ubicar y alistar la carga para el reconocimiento de la *DIAN*. *Transportador*
11. Realizar la inspección física de la mercancía. *Autoridades*
12. Realizar el acta de diligencia de la inspección por parte de la *DIAN*.
13. Generación de la Autorización de Embarque

Observaciones:

De acuerdo a las reuniones y conversaciones adelantadas con los actores que participan en la cadena logística de comercio exterior, y las visitas realizadas en campo, es necesario evaluar lo siguiente:

- La selectividad para inspección física o documental de las exportaciones observadas, estuvo alrededor del 2,3%. En este sentido, el 97,7% de las SAE tuvieron embarque directo, es decir el tiempo para esta etapa fue igual a cero. Esta es la razón para que el promedio sea de 53 minutos

- Para el punto 2, radicar las SAE seleccionadas para inspección en las oficinas de la DIAN, se observó que, desde la ejecución de la selectividad, es decir, desde el aviso de ingreso a zona primaria, los declarantes se toman un tiempo considerable para dirigirse a las oficinas de la DIAN y radicar la SAE. Ese tiempo es aproximadamente de 6 horas y corresponde al 70% de este lapso.
- Para el punto 6, se observó que cuando es radicada la SAE para inspección, los funcionarios inspectores esperan a que tengan radicadas un número mayor de SAE, para distribuir entre los integrantes del turno. Esta espera adiciona tiempo a la actividad de inspección.
- Para el punto 7 y 8, se observó que el ingreso de los inspectores a la bodega del transportador presentó inconvenientes, ya que los tiempos para autorizar el ingreso del funcionario y del declarante fueron bastante amplios. Para dos diligencias de inspección que se observaron en la semana de trabajo de campo, el tiempo superó los 20 minutos, ocasionando que el inspector no actuara y no autorizara el embarque.
- Para el punto 10, se presentaron situaciones en que no se ubicó la mercancía y el inspector no autorizó el levante por no disponer de la misma para hacer la inspección.
- Para la actividad 12, los inspectores diligencian el acta solo hasta que regresan a la oficina, luego de hacer el recorrido por distintas bodegas.

5. Tiempo promedio transcurrido entre Autorización de Embarque (1416). y el Embarque de la Mercancía hacia el Exterior (1165).

Actividades que se realizan:

1. Análisis del tipo de mercancía. *Transportador*
2. Entrega de documentos originales al transportador. *Declarante*
3. Establecer como disponible para Embarque de la mercancía con documentos originales
4. Verificar si hay acuerdo comercial para que la mercancía sea embarcada. *Transportador*
5. Almacenar la mercancía para ser embarcada hasta la fecha del viaje. *Transportador*
6. Alistamiento de la carga por tipo de aeronave y producto. *Transportador*
7. Paletizaje de la carga / Manejo de la carga suelta. *Transportador*
8. Embarcar la mercancía. *Transportador*
9. Certificar el embarque. *Transportador*

Observaciones:

De acuerdo a las reuniones y conversaciones adelantadas con los actores que participan en la cadena logística de comercio exterior, y las visitas realizadas en campo, es necesario evaluar lo siguiente:

- El recibió información durante el trabajo de campo, que los itinerarios de los vuelos y el tipo de aeronave (Carguero o pasajeros) ocasiona que la carga no sea despachada en la fecha indicada o que sea enviada de manera parcial.
Igualmente se mencionó que la cantidad de vuelos, para algunos destinos, no cubre la cantidad de carga de exportación, ocasionando que las mercancías deban esperar almacenadas en la bodega del transportador hasta la programación de embarque.
- En este lapso es que realiza su actuación la Policía Antinarcóticos, antes de realizar el embarque.

EXPORTACION MARÍTIMA CARTAGENA

Como se mencionó en el capítulo de metodología, el estudio de tiempos de despacho de mercancías en exportación para el modo de transporte marítimo se realizó en Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena,

La información recolectada del sistema informático de exportaciones (Salida de Mercancías) permitió realizar la medición del tiempo de despacho a 37.862 Solicitudes de Autorización de Embarque, SAE, desde la presentación de la SAE, hasta el embarque de la mercancía hacia el exterior. En detalle los datos analizados para las exportaciones marítimas se muestran en el siguiente cuadro:

Solicitudes de Autorización de Embarque: 37.862
Planillas de Traslado a Zona Primaria: 15.225
Avisos de Ingreso a Zona Primaria: 15.225
SAE con inspección: 618 (2,6%)
Manifiestos de Carga: 765

Cuadro 1. Datos objeto del análisis para las exportaciones marítimas

A partir de la evaluación de la información recolectada, los tiempos que se midieron se enmarcaron en los siguientes puntos:

1. Tiempo promedio transcurrido entre la Presentación de la Solicitud de Autorización de Embarque SAE (602) y Presentar la Planilla de Traslado de la Mercancía a Zona Primaria (1162). 7 horas con 54 minutos. La responsabilidad corresponde al declarante y al exportador.
2. Tiempo promedio transcurrido entre Presentar la Planilla de Traslado de la Mercancía a Zona Primaria (1162) y Presentar el Aviso de Ingreso a Zona Primaria (1158). 19 horas con 44 minutos. La responsabilidad corresponde al declarante, al exportador y al transportador terrestre.
3. Tiempo promedio transcurrido entre Presentar el Aviso de Ingreso a Zona Primaria (1158) y la Autorización de Embarque (1416) Total. Con y sin inspección de la Autoridad Aduanera: 55 minutos. La responsabilidad corresponde a la DIAN, al transportador y al declarante.
En este promedio están incluidos los datos de la inspección física o documental de la DIAN que es del 2% del total de las SAE, además de las actividades logísticas del transportador y el declarante que se requieren para realizar la inspección, así como el 98% de las SAE que tienen embarque directo, es decir con tiempo cero.
4. Tiempo promedio transcurrido entre Presentar el Aviso de Ingreso a Zona Primaria (1158) y la Autorización de Embarque (1416). Sin inspección de la Autoridad Aduanera: 0 horas.
5. Tiempo promedio transcurrido entre Presentar el Aviso de Ingreso a Zona Primaria (1158) y la Autorización de Embarque (1416). Con inspección de la Autoridad Aduanera: 19 horas con 41 minutos. La responsabilidad corresponde a la DIAN, al terminal portuario y al declarante.
En este promedio están incluidos los datos de actuación de la DIAN que es un 2% del total las SAE, además de las actividades logísticas del transportador y del declarante que se requieren para realizar la inspección.
6. Tiempo promedio transcurrido entre la Autorización de Embarque (1416) y el Embarque de la Mercancía (1165): 109 horas con 11 minutos. La responsabilidad corresponde al declarante, el exportador, el terminal portuario, el agente marítimo y la policía antinarcóticos.
7. Tiempo Total Promedio transcurrido entre la Presentación de la Solicitud de Autorización de Embarque SAE (602) y el Embarque de la Mercancía (1165). 140 horas 11 minutos (6,1 días).

De forma gráfica, el resultado de la medición de los tiempos de despacho de mercancías de exportación marítima se muestra a continuación:



Figura 1. Tiempos de despacho Exportaciones Aéreas

A continuación, se realiza el análisis de los tiempos promedio calculados y las actividades que se adelantan en cada uno de los lapsos de medición:

1. Tiempo promedio transcurrido entre la Presentación de la Solicitud de Autorización de Embarque SAE (602) y Presentar la Planilla de Traslado de la Mercancía a Zona Primaria (1162).

Actividades que se realizan:

1. Presentar la Solicitud de Autorización de Embarque (602) por parte del declarante (Agencia de aduanas, declarante directo, OEA y ALTEX)
2. Solicitud en SIIS-VUCE, debidamente firmada por parte del declarante (Agencia de aduanas, declarante directo, OEA y ALTEX)
3. Presentar planilla de traslado (1162) por parte del declarante (Agencia de aduanas, declarante directo, OEA y ALTEX)

2. Tiempo promedio transcurrido entre Trasladar la mercancía a zona primaria (1162) y avisar el ingreso a zona primaria (1158).

Actividades que se realizan:

1. Validar reserva por parte de la aerolínea
2. Presentar carta de responsabilidad por parte del declarante
3. Presentación del borrador de la guía aérea. *Transportador*
4. Asignación del turno para el descargue. *Transportador*
5. Presentación física de la carga. *Transportador*
6. Aceptación de carga e inspección de cubicaje. *Transportador*
7. Entrega del recibo de bodega. *Transportador*
8. Entrega de documentos a Antinarcóticos. *Declarante*
9. Presentar el aviso de ingreso a Zona Primaria por parte del transportador.

3. Tiempo promedio transcurrido entre Presentar el Aviso de Ingreso a Zona Primaria (1158) y la Autorización de Embarque. Con inspección

4. Tiempo promedio transcurrido entre Presentar el Aviso de Ingreso a Zona Primaria (1158) y la Autorización de Embarque. Con inspección y sin inspección

89:35 horas

Actividades que se realizan:

1. Generar selectividad por parte de la *DIAN*
2. Radicar la SAE seleccionada para inspección en las oficinas de la *DIAN*
3. Realizar reparto y elaborar auto comisorio. *DIAN*
4. Verificar presencia del declarante. *DIAN*
5. Gestionar inspecciones con las entidades de control. *Declarante*.
6. Traslado de funcionario a las bodegas del transportador. *Autoridades*
7. Ingreso de funcionario a la bodega del transportador. *Autoridades*
8. Realizar el procedimiento de seguridad para el ingreso a la bodega. *Transportador*
9. Asignar los recursos para la ubicación de la carga. *Transportador*
10. Ubicar y alistar la carga para el reconocimiento de la *DIAN*. *Transportador*
11. Realizar la inspección física de la mercancía. *Autoridades*
12. Realizar el acta de diligencia de la inspección por parte de la *DIAN*.
13. Generación de la Autorización de Embarque

Observaciones:

De acuerdo a las reuniones y conversaciones adelantadas con los actores que participan en la cadena logística de comercio exterior, y las visitas realizadas en campo, es necesario evaluar lo siguiente:

- La selectividad para inspección física o documental de las exportaciones observadas, estuvo alrededor del 2,3%. En este sentido, el 97,7% de las SAE tuvieron embarque directo, es decir el tiempo para esta etapa fue igual a cero. Esta es la razón para que el promedio sea de 55 minutos
- Al radicar las SAE seleccionadas para inspección en las oficinas de la DIAN, se observó que, desde la ejecución de la selectividad, es decir, desde el aviso de ingreso a zona primaria, los declarantes se toman un tiempo considerable para dirigirse a las oficinas de la DIAN y radicar la SAE. Ese tiempo es aproximadamente de 8 horas y corresponde al 70% de este lapso.
- Se observó que cuando es radicada la SAE para inspección, los funcionarios inspectores esperan a que tengan radicadas un número mayor de SAE, para distribuir entre los integrantes del turno. Esta espera adiciona tiempo a la actividad de inspección.
- Se observó que el ingreso de los inspectores a la bodega del transportador presentó inconvenientes, ya que los tiempos para autorizar el ingreso del funcionario y del declarante fueron bastante amplios. Para dos diligencias de inspección que se observaron en la semana de trabajo de campo, el tiempo superó los 20 minutos, ocasionando que el inspector no actuara y no autorizara el embarque.
- Se presentaron situaciones en que no se ubicó la mercancía y el inspector no autorizó el levante por no disponer de la misma para hacer la inspección.
- Los inspectores diligencian el acta solo hasta que regresan a la oficina, luego de hacer el recorrido por distintas bodegas.

5. Tiempo promedio transcurrido entre Autorización de Embarque (1416). y el Embarque de la Mercancía hacia el Exterior (1165).

Actividades que se realizan:

1. Análisis del tipo de mercancía. *Transportador*
2. Entrega de documentos originales al transportador. *Declarante*
3. Establecer como disponible para Embarque de la mercancía con documentos originales
4. Verificar si hay acuerdo comercial para que la mercancía sea embarcada. *Transportador*
5. Almacenar la mercancía para ser embarcada hasta la fecha del viaje. *Transportador*
6. Alistamiento de la carga por tipo de aeronave y producto. *Transportador*
7. Paletizado de la carga / Manejo de la carga suelta. *Transportador*
8. Embarcar la mercancía. *Transportador*
1. Certificar el embarque. *Transportador*

Observaciones:

De acuerdo a las reuniones y conversaciones adelantadas con los actores que participan en la cadena logística de comercio exterior, y las visitas realizadas en campo, es necesario evaluar lo siguiente:

- En este lapso es que realiza su actuación la Policía Antinarcóticos, antes de realizar el embarque.